

ADENDO AO PARECER N° , DE 2018

Da COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS N° 258, DE 2016, sobre o projeto que *institui o Código Brasileiro de Aeronáutica*, e proposições anexadas.

Relator: Senador **JOSÉ MARANHÃO**

I – RELATÓRIO

Após a apresentação do Relatório ao Projeto de Lei do Senado (PLS) n° 258, de 2016, a presidência concedeu vista coletiva, nos termos regimentais. Não foram apresentadas novas emendas perante esta Comissão.

Em 2018, foram lidos em Plenário e imediatamente anexados ao PLS n° 258, de 2016, os PLS n°s 98, 125 e 219, todos de 2018, que serão apreciados neste relatório.

I.1 – PLS n° 98, de 2018

O projeto, de autoria do Senador Wilder Moraes, altera a Lei n° 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) para regular as condições em que as Ligações Aéreas Sistemáticas (LAS) serão permitidas. O objetivo da LAS é *realizar ligação entre duas ou mais localidades dentro do território brasileiro que não estejam sendo atendidas por linha aérea doméstica regular ou promover o aumento de oferta de voos entre localidades já atendidas por uma linha doméstica regular.*

I.2 – PLS n° 125, de 2018

O projeto, de autoria do Senador Wilder Moraes, altera a Lei n° 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) para disciplinar a correção do nome de passageiro em bilhete aéreo, bem como a sua transferência para terceiros.

I.3 – PLS n° 219, de 2018



O projeto, de autoria do Senador Renan Calheiros, altera a Lei nº 7.565, de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre o cancelamento de reserva em bilhetes com mais de um trecho.

II – ANÁLISE

II.1 PLS anexados ao PLS nº 258, de 2016.

Em relação aos PLS nº 98, 125 e 219, todos de 2018, os projetos atendem aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade de que trata o art. 22, incisos I e XI, da Constituição Federal, pois trata de matéria de transporte e direito aeronáutico, cuja competência é da União. A matéria não se encontra entre as competências privativas do Presidente da República (CF, art. 61, § 1º). Também não verificamos óbices quanto à juridicidade dos projetos.

Passamos a analisar o mérito de cada proposição.

II.1.1 PLS nº 98, de 2018

O propósito da iniciativa é incluir no Código Brasileiro de Aeronáutica regras e limites para a operação das Linhas Aéreas Sistemáticas, como frequência máxima semanal, estabelecida em 60 ligações; capacidade máxima da aeronave, de sessenta passageiros; e condições para cancelamento da autorização.

Em resumo, a LAS é uma maneira pela qual empresas de táxi aéreo obtém uma autorização excepcional da ANAC para operar um serviço aéreo regular. Essa autorização excepcional tem como objetivo desenvolver novas rotas de pequeno e médio porte. Para operar uma LAS, a empresa de táxi aéreo devidamente habilitada deve solicitar à ANAC pedido de voo e apontar as rotas, horários e aeroportos desejados.

De acordo com o art. 220 do atual Código Brasileiro de Aeronáutica, os serviços de táxi-aéreo podem ser entendidos como a modalidade de transporte público aéreo não regular de passageiro ou carga, mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, sob a fiscalização do Ministério da Aeronáutica, e visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.



O PLS nº 258, de 2016, manteve a essência dessa definição em seu art. 255, que define transporte aéreo público não regular da seguinte forma:

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.

Entendemos que as condições e limites para a operação desse tipo de serviço devem ficar a cargo de normas infralegais, sob responsabilidade da Agência Nacional de Aviação Civil. O dinamismo e as peculiaridades de cada região devem ser analisados pela agência reguladora. Cabe à lei estabelecer normas gerais e abstratas.

Portanto, opinamos, no mérito, pela **rejeição** do PLS nº 98, de 2018.

II.1.2 O PLS nº 125, de 2018

O Projeto de Lei do Senado nº 125, de 2018, busca eliminar a vedação da transferência de bilhetes de passagem aérea para terceiros.

A fim de facilitar a implementação operacional, e evitar que se forme um mercado paralelo de bilhetes aéreos, o que acabaria por prejudicar o consumidor ao impedir a competição entre as empresas de transporte aéreo, ficam estabelecidas duas condições: que a transferência deverá ser comunicada ao transportador com, pelo menos, 48 horas de antecedência do embarque, e que cada consumidor somente poderá transferir até 6 bilhetes por ano.

A proposição estabelece ainda que em caso de erro no preenchimento do nome, sobrenome ou agnome do passageiro, o transportador deverá efetuar a correção, sem ônus, até o momento do check-in.

Quanto à alteração do nome sem ônus para o passageiro, este direito do consumidor está regulamentado desde a Resolução 400 da ANAC,



de 13 de dezembro de 2016. Entendemos desnecessário que conste no Código Brasileiro de Aeronáutica.

Quanto à possibilidade de transferência de bilhete aéreo, entendemos que a estratégia utilizada pelas empresas em todo o mundo, e também no Brasil, é a divisão dos assentos de cada voo em diferentes níveis tarifários. Esses níveis são em seguida precificados de acordo com diversos critérios, entre os quais estão a antecedência da compra e o nível de demanda observado no voo em questão.

Não obstante as condições para transferência apresentadas no PLS nº 125, de 2018, ainda assim seria aberto espaço para um mercado pulverizado de transferência de bilhetes aéreos entre passageiros, notadamente com a facilidade proporcionada hoje em dia por aplicativos ou redes sociais.

Dessa forma, opinamos, no mérito, pela **rejeição** do PLS nº 98, de 2018.

II.1.3 O PLS nº 219, de 2018

O Projeto de Lei do Senado nº 219, de 2018, de autoria do Senador Renan Calheiros, acrescenta dispositivo à Lei nº 7.565, de 1986, (CBA), para estabelecer que a interrupção da viagem, a desistência, ou o não comparecimento tempestivo para o embarque dos voos contratados, não autoriza o transportador a cancelar a reserva de todos os voos subsequentes indicados no respectivo bilhete de passagem.

Ocorre que alteração semelhante já está inserida no PLS nº 258, de 2016, e por ser meritória, foi mantida no texto do Substitutivo que apresentamos.

Assim, opinamos pela prejudicialidade do PLS nº 219, de 2018.

II.2 Alterações no Relatório e no Substitutivo

Tendo em vista as discussões de que participamos acerca do Substitutivo do PLS em análise, identificamos oportunidade de melhorias em dispositivos do texto, que passamos a apresentar.



II.2.1 Artigos 27 e 28 do Substitutivo.

A Lei nº 6.009, de 1973, isenta as aeronaves públicas da administração federal direta do pagamento das tarifas de uso das comunicações e de auxílio à navegação aérea. A redação do art. 27, na forma do substitutivo, estabelece a isenção dessas tarifas para aeronaves civis públicas brasileiras. Entendemos que a proposta de isenção deve, de fato, restringir-se à administração federal direta; por essa razão, corrigimos o § 2º, inciso I, deste artigo.

Uma vez que mantivemos no art. 28 as diretrizes de promoção da modernização e expansão da capacidade operacional, bem como o estabelecimento de um regime tarifário que assegure eficiência na alocação e uso dos recursos arrecadados, assegurada a modicidade tarifária, entendemos que a redação dos incisos III e IV do *caput* do art. 28 precisa ser aperfeiçoada, sob pena de engessar o necessário investimento na modernização e inovação dos serviços de controle de tráfego aéreo. Dessa forma, suprimimos o inciso IV e retiramos do inciso III a expressão “ao menor preço (tarifa) possível, isto é, com o preço igual ao custo marginal de longo prazo”.

Nos arts. 27 e 28 leia-se:

“**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 da administração federal direta~~;

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, e 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~~ de Voo Visual em espaços aéreos controlados ~~ou na faixa de fronteiras terrestre do Brasil~~ nas Zonas de Interesse da Defesa Aérea.

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.”

II.2.2 Artigos 32 a 37 do Substitutivo.

O Capítulo II, do Título III, na forma do substitutivo, define procedimentos a serem seguidos pela Autoridade de Aviação Civil na elaboração e expedição de atos normativos. Entretanto, a expressão empregada, “órgão ou entidade reguladora”, poderia dar ensejo à interpretação de que o dispositivo pretende impor regras a outras entidades da administração pública. Reformulamos a redação para que não reste dúvida quanto à aplicabilidade dos comandos exclusivamente à Autoridade de Aviação Civil.

Nos arts. 32 a 37 leia-se:

CAPÍTULO II – Da Elaboração e Expedição de Atos Normativos

Art. 32. A adoção e as propostas de alteração de atos normativos da Autoridade de Aviação Civil, 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~~ A Diretoria Colegiada 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~~ Autoridade de Aviação Civil referente a regulação terá caráter colegiado.

§ 5º O processo de decisão ~~do agente regulador~~ da Autoridade de Aviação Civil 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 da Autoridade de Aviação Civil ~~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 da Autoridade de Aviação Civil ~~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 ~~de 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 A Autoridade de Aviação Civil ~~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 da Autoridade de Aviação Civil ~~órgão ou 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 da Autoridade de Aviação Civil ~~órgão ou 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. A Autoridade de Aviação Civil ~~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 A Autoridade de Aviação Civil ~~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 Autoridade de Aviação Civil ~~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 da Autoridade de Aviação Civil ~~do órgão ou entidade reguladora~~

II.2.3 Artigo 38 do Substitutivo

Corrigiremos o nome do Título IV, e o art. 38 para utilizar a expressão “Infraestrutura Aeronáutica”, conforme já adotamos no restante do texto do substitutivo:

No Título IV, art. 38, leia-se:

TÍTULO IV – Da Infraestrutura ~~da Aviação Civil~~ Aeronáutica

CAPÍTULO I – Disposições Gerais

Art. 38. Constitui infraestrutura ~~da aviação civil~~ aeronáutica 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.

II.2.4 Artigo 61 do Substitutivo.

Não obstante a importância da manutenção da subseção II, da Seção IV, Capítulo II. Título IV, para segurança jurídica da modalidade de outorga para exploração de Aeródromo Civil em Regime Privado, entendemos que alguns dispositivos podem ser omitidos do Código Brasileiro de Aviação. A matéria tratada nos arts. 63 a 65 pode ser regulada com o devido detalhamento por ato específico do Poder Executivo.

Essa simplificação reformulará o parecer emitido sobre as Emendas que propunham supressão dos dispositivos. Passam a ser **acolhidas as Emendas nº 212, nº 213 e nº 193, do Senador Vicentinho Alves**.

Nos arts. 61 a 67 do substitutivo, leia-se:

SUBSEÇÃO II – Da Autorização

Art. 61. A construção, ~~administração~~ e exploração de aeródromo civil em regime privado será objeto outorgada pela União por meio de autorização, que será regulamentada em ato específico do Poder Executivo.

~~Parágrafo único. Ato específico do poder executivo regulamentará a autorização de que trata o caput.~~

~~Art. 62. Art. 66~~ Os aeródromos civis explorados mediante autorização em regime privado poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, desde que assumam o ônus da utilização.



~~Parágrafo Único. 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 manifesta limitação operacional, ou 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 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 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. 63. 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.~~



II.2.5 Artigo 70 do Substitutivo

Retiramos do § 7º do art. 70 a referência a sanção no caso de omissão do agente público municipal na aplicação das restrições do Programa Nacional de Gerenciamento do Risco de Fauna. Entendemos que a Lei nº 12.725, de 16 de outubro de 2012, que dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos, já define de forma satisfatória as responsabilidades (art. 4º) e as respectivas sanções (art. 8º) dos agentes públicos.

Incluímos novo parágrafo (§ 2º), renumerando-se os demais, para estabelecer que a Autoridade Aeronáutica poderá estabelecer Planos Específicos de Zona de Proteção, em função dos acidentes naturais e artificiais existentes nas imediações do aeródromo.

II.2.6 Artigo 73 do Substitutivo.

Adotamos no substitutivo a expressão “Sistema de Controle do Espaço Aéreo”, conforme se observa no art. 38. É a expressão correntemente utilizada pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), diferentemente da expressão “Sistema de Gerenciamento do Espaço Aéreo”, como propunha o PLS nº 258, de 2016. A fim de harmonizar o texto do substitutivo, promoveremos a mesma alteração na Seção I, do Capítulo III, Título IV.

Entendemos também que a matéria do art. 73, § 1º, já é objeto de regulamentação do Comando da Aeronáutica, não havendo razão para fixá-la no Código. O § 1º será suprimido, renumerando-se o § 2º.

Nos art. 73 leia-se:

CAPÍTULO III – Do Sistema de ~~Gerenciamento~~ Controle do Espaço Aéreo

SEÇÃO I – Das Atividades de ~~Gerenciamento~~ Controle do Espaço Aéreo

Art. 73. O Sistema de ~~Gerenciamento~~ Controle 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 Parágrafo único. 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.~~

II.2.7 Artigo 113 do Substitutivo.

Entendemos a necessidade de suprimir o § 2º do art. 113, uma vez que a sua redação cria, equivocadamente, obrigação de as Autoridades Aduaneiras emitirem documentos necessários à exportação de aeronaves. De fato, cabe à Receita Federal receber e analisar a documentação entregue pelos interessados.

No art. 113, leia-se:

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.

Parágrafo único—§ 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.~~

II.2.8 Artigo 115 do Substitutivo.

Aperfeiçoaremos o *caput* do art. 115 para incluir as pessoas naturais ou jurídicas envolvidas com a operação de aeródromos entre aquelas responsáveis pela prevenção de acidentes aeronáuticos. Sabe-se que a prevenção de acidentes aeronáuticos é dever de todos.

No art. 115, leia-se:

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, com a operação de aeródromos, 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.



II.2.9 Artigo 117 do Substitutivo.

Promoveremos a supressão do art. 117, revendo o entendimento anteriormente adotado no substitutivo. Não deve constar no Código qualquer desincentivo à cultura de segurança na aviação na forma de isenção genérica à notificação de acidentes ou incidentes. Casos específicos que tenham seus próprios controles deverão ser regulamentados em norma infralegal pela autoridade competente.

Dessa forma, altera-se o parecer sobre a **Emenda nº 232, do Senador José Medeiros, que será acolhida.**

No art. 117, leia-se:

~~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.~~

II.2.10 Artigos 118 a 120 do Substitutivo.

A matéria dos §§ 1º e 2º do art. 120 repete conteúdo já estabelecido no art. 188, razão pela qual optamos pela supressão desses parágrafos.

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 §1º A investigação SIPAER de acidente aeronáutico apresenta recomendações unicamente em proveito da segurança operacional da atividade aérea.~~

§ 4º § 2º 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.

II.2.11 Artigo 128 do Substitutivo.

O § 6º do art. 128 estabelece a participação de membro indicado pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas na investigação das ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronaves civis. Acrescentamos a expressão “nos limites estabelecidos pelo investigador-encarregado” por motivo de clareza quanto à independência da investigação.

No art. 128, leia-se:

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, e nos limites estabelecidos pelo investigador-encarregado, de membro indicado pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas.

II.2.12 Artigo 129 do Substitutivo.

O § 4º do art. 129 pretende a isenção do pagamento de impostos de importação e exportação, e de submissão a trâmites alfandegário no transporte de materiais necessários à investigação de acidentes.

Ainda que consideremos meritória a matéria, os compromissos assumidos pelo Brasil no âmbito do Mercosul impõem aos países membros a adoção de uma Tarifa Externa Comum (TEC), e a prévia negociação entre os países membros para estabelecer isenção do Imposto de Importação. A pretensão consignada no § 4º do art. 129 poderá vir a ser negociada no ambiente jurídico-político adequado, mas neste momento decidimos pela supressão do dispositivo no substitutivo reformulado.

No art. 129 leia-se:

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 § 4º 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.

II.2.13 Artigo 179 do Substitutivo.

Aperfeiçoamos a redação do art. 179, de forma a adequá-lo aos comandos da Convenção Internacional de Aviação Civil relativos à marca de nacionalidade e aos contratos de intercâmbio de aeronaves.

No art. 179 leia-se:

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, até o limite de frota determinado pela Autoridade de Aviação Civil.

§ 1º A aeronave estrangeira intercambiada com empresa brasileira de transporte aéreo ~~deve passar por vistoria técnica junto à autoridade competente~~ deverá cumprir com requisitos de segurança equivalentes àqueles destinados às aeronaves nacionais, nos termos acordados pelas autoridades de aviação civil dos Estados envolvidos, e ter o respectivo contrato de intercâmbio 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~~ e possuir certificado de aeronavegabilidade do país de registro da aeronave.

§ 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.

II.2.14 Artigo 253 do Substitutivo.

O art. 253 do substitutivo estabelece que o transporte aéreo regular doméstico não perderá o caráter de doméstico se, por motivo de caso fortuito ou força maior, a aeronave que o realiza fizer escala em território estrangeiro, desde que os seus pontos de partida e destino estejam em território brasileiro. Porém, ainda que o transportador não tenha extrapolado os limites de sua concessão, limitada a voos domésticos, a aeronave que realiza escala fora do Brasil estará sujeita a ser tratada como chegada de voo internacional para cumprimento de trâmites aduaneiros.

Para aperfeiçoamento do texto, optaremos pela supressão do art. 253.

No art. 253, leia-se:

~~**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.~~



II.2.15 Artigo 257 do substitutivo.

O § 4º do art. 257 estabelece a obrigatoriedade de habilitação para a prática de aerodesporto.

Ocorre que sendo de amplo e ilimitado leque a variedade de atividades que visam a competição, exibição, aventura, etc., nem sempre haverá parâmetros bem estabelecidos para a definição dos requisitos necessários à habilitação.

Reformulamos a redação para que a decisão de se estabelecer a necessidade de habilitação, pautada em parâmetros técnicos, seja tomada pelas Autoridade de Aviação Civil e Autoridade Aeronáutica.

No art. 257 leia-se:

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 Todos danos causados 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.~~

§ 4º Poderão a Autoridade de Aviação Civil e a Autoridade Aeronáutica requerer habilitação específica para a prática de quaisquer modalidades enquadradas no caput quando entenderem necessário para a garantia da segurança de terceiros não envolvidos e do sistema de aviação civil.

§ 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.

II.2.16 Artigo 284 do Substitutivo.

Efetuamos duas alterações no art. 284. No § 1º retiramos a referência a comunicação escrita do protesto. Atualmente, no transporte internacional o protesto já é realizado em sistema eletrônico de controle de carga da Secretaria de Receita Federal.

Entendemos também que a supressão do § 6º do art. 284 aperfeiçoa o Substitutivo. Ocorre que é impossível, no transporte internacional, a autoridade brasileira comprovar quando ocorreu o dano em carga importada. Com a supressão do § 6º, mantemos o entendimento adotado internacionalmente quanto à responsabilidade do transportador pelo dano durante o 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 eletrônica, na forma disciplinada pela autoridade competente 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.~~



II.2.17 Artigo 298 do Substitutivo.

Pela mesma razão apontada na correção do art. 284, decidimos pela correção do art. 298.

No art. 298, leia-se:

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.

II.2.18 Art. 309 do Substitutivo.

Promovemos alteração no art. 298 do substitutivo a fim de corrigir impropriedade existente na aplicação de normas referentes à exigência do seguro de aeronaves para eventual indenização de riscos futuros.

Ocorre que a Agência Nacional de Aviação Civil emitiu a Resolução nº 293, de 2013, que reinterpreta a aplicação do art. 281 do Código Brasileiro de Aviação em vigor, passando a exigir dos operadores de serviços aéreos privados seguro proporcional ao número de assentos. Essa alteração de interpretação tem gerado diversas ações judiciais no sentido de manter a interpretação anterior, de que a cobrança proporcional ao número de assentos somente deve ser aplicada ao Serviço de Transporte Aéreo. O parágrafo único acrescido ao art. 309 fixará em lei esse entendimento.

No art. 309, leia-se:

Art. 309. Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para eventual indenização de riscos futuros.



Parágrafo único. No caso de operação de Serviços Aéreos Privados, o seguro será proporcional ao número de passageiros efetivamente embarcados.

II.2.19 Novo artigo após o art. 367 do Substitutivo.

Para que não reste dúvidas de que o novo Código Brasileiro de Aeronáutica não afasta a atuação de órgãos e agências da administração pública federal que têm suas competências atribuídas por legislação específica, acrescentaremos novo artigo ao substitutivo reformulado.

Acrescente-se o seguinte artigo 367-A:

Art. 367-A. A aplicação das sanções administrativas previstas neste Código não prejudica a imposição de outras sanções estabelecidas em legislação específica, não afasta a competência exclusiva de outros órgãos ou agências da administração pública federal, nem impede a cobrança de eventuais tributos devidos.

II.2.20 Art. 372 do Substitutivo

Incluimos, no dispositivo que trata das revogações, o inciso VIII do art. 8º da Lei nº 13.202, de 8 de dezembro de 2015, que concedeu autorização para que o Poder Executivo atualize monetariamente o valor de diversas taxas federais, inclusive a Taxa de Fiscalização de Aviação Civil (TFAC).

Muito embora a atualização monetária não seja considerada majoração de tributo à luz do Código Tributário Nacional, entendemos que cabe ao Congresso Nacional fixar as referidas taxas. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a ANAC, estabeleceu os valores da TFAC. Portanto, é importante que apenas outra lei ordinária possa alterá-la.



III – VOTO

Reiteramos os termos do Relatório já apresentado e suas emendas, e, pelas razões expostas neste Adendo, reapresentamos o 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 e PLS nº 219, de 2018;

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; PLS nº 132, de 2016; PLS nº 98, de 2018; e PLS nº 125, de 2018.

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, **232** 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** a 196, 199, 202 a 207, **211** 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 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, 197, 198, 201, 208 a 210, 305, 308, 310 e 311, do Senador Vicentinho Alves.

Diante do exposto, proponho a substituição de todo o textual anterior da emenda substitutiva pelo seguinte texto:

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, respeitados 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. 348, 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 da administração federal direta;

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 e transparência.

§ 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 de Voo Visual em espaços aéreos controlados ou nas Zonas de Interesse da Defesa Aérea (ZIDA).

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.



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 da Autoridade de Aviação Civil, 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 A Diretoria Colegiada 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 Autoridade de Aviação Civil referente a regulação terá caráter colegiado.

§ 5º O processo de decisão da Autoridade de Aviação Civil 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 da Autoridade de Aviação Civil 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 da Autoridade de Aviação Civil 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 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 A Autoridade de Aviação Civil 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 da Autoridade de Aviação Civil e no respectivo sítio na internet em até 10 (dez) dias úteis após o término do prazo da consulta pública.

§ 5º O posicionamento da Autoridade de Aviação Civil 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. A Autoridade de Aviação Civil 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 A Autoridade de Aviação Civil 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 Autoridade de Aviação Civil 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 da Autoridade de Aviação Civil.

TÍTULO IV – Da Infraestrutura Aeronáutica

CAPÍTULO I – Disposições Gerais

Art. 38. Constitui infraestrutura aeronáutica 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 – heliporto: o aeródromo destinado exclusivamente para apoio a operações de helicópteros;

XI – heliporto: heliporto 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 consequente 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. 131, 133 e 134 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 e exploração de aeródromo civil em regime privado será outorgada pela União por meio de autorização, que será regulamentada em ato específico do Poder Executivo.

Art. 62. Os aeródromos civis explorados mediante autorização poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, desde que assumam o ônus da utilização

Parágrafo único. 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 manifesta limitação operacional ou segurança da aviação civil.

Art. 63. 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. 64. 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. 65. 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. 66. As restrições de que trata o art. 65 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 Em situações excepcionais e, desde que justificadamente não comprometa a segurança de voo, a Autoridade Aeronáutica poderá aprovar Plano Específico de Zona de Proteção desde que a Carta de Aproximação Visual identifique as superfícies limitadoras de obstáculos do aeródromo, formadas pelos acidentes naturais e artificiais existentes.

§ 3º 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.

§ 4º 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.

§ 5º 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).



§ 6º 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.

§ 7º 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. 65 deste Código.

§ 8º A omissão do agente público municipal em aplicar as restrições dos planos de zonas de proteção e do plano de zoneamento de ruído, 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. 67. 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. 68. 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 Controle do Espaço Aéreo

SEÇÃO I – Das Atividades de Controle do Espaço Aéreo

Art. 69. O Sistema de Controle 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.

Parágrafo único. 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. 70. As atividades de gerenciamento do espaço aéreo abrangem a coordenação de busca, assistência e salvamento.

Art. 71. 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. 72. 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. 73. A assistência poderá consistir em simples informação.

Art. 74. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave em voo ou pronta para decolar.

Art. 75. 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. 79 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. 76. A não prestação de assistência por decisão exclusiva do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 77. 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. 78. 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. 79. 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. 80. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.

Art. 81. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante de sua aeronave.

Art. 82. 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. 83. No caso de salvamento de carga, a remuneração não excederá o valor que os bens recuperados tiverem no final das operações de salvamento.

Art. 84. 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. 85. 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. 86. 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. 87. 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. 88. 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. 89. 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. 88 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. 90. 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. 91. 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. 92. 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. 93. 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. 94. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico com projeto já certificado deve requerer o correspondente certificado de fabricação à Autoridade de Aviação Civil.

Art. 95. 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. 96. 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. 97. 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. 98. 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. 99. 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. 155 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. 100. 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. 101. 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. 102. 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. 103. 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. 104. 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. 105. O número de ordem determinará a prioridade do título, a ordem e preferência dos direitos dependentes do registro.

Art. 106. 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. 107. 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. 108. 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. 109. 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.

Parágrafo único. 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.

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

SEÇÃO I – Disposições Gerais

Art. 110. 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. 111. 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, com a operação de aeródromos, 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. 112. 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.

SEÇÃO II – Da Investigação SIPAER

Art. 113. 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. 114. 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. 115. 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 SIPAER de acidente aeronáutico apresenta recomendações unicamente em proveito da segurança operacional da atividade aérea.

§ 2º 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. 116. 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. 117. 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 125, 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. 118. 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. 119. 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. 120. 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. 121. 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. 122. 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. 123. 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, e nos limites estabelecidos pelo investigador-encarregado, de membro indicado pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas.

Art. 124. 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 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. 125. 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. 126. 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. 127. As fontes SIPAER que tiverem o seu uso permitido em processos judiciais ou administrativos, inclusive em inquéritos, estarão protegidas por sigilo processual.

Art. 128. 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. 129. 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. 130. 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. 131. 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. 132. 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. 133. 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. 134. 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. 135. É proibida a venda da aeronave, de suas partes, peças, componentes ou destroços antes de terem sido liberados pela autoridade de investigação SIPAER.

Art. 136. 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. 137. 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. 138. 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. 139. 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. 140. 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. 141 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. 142. 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. 143. 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. 144. 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. 145. 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. 146. 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. 147. 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. 148. 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. 149. 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. 150. 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. 151. 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. 152. As inscrições constantes do Registro de Aviação Civil Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

SEÇÃO II – Do Certificado de Aeronavegabilidade

Art. 153. 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;

§ 4º 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.

§ 5º O disposto neste artigo não será aplicável às Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARPs) de que trata o art. 23.

Art. 154. 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. 155. 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. 156. 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 expresso mandato ou consentimento.

Art. 157. 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. 158. 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-á, 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. 159. 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. 160. 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. 161. 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. 100, inciso III, deste Código.

SEÇÃO II – Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 162. 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. 163. 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. 164. 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. 165. 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. 166. 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. 167. 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. 168. 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. 169. O arrendador é obrigado:

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

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

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

Art. 170. O arrendatário é obrigado:



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

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

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

Art. 171. 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. 172. 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. 173. 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. 174. 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, até o limite de frota determinado pela Autoridade de Aviação Civil.



§ 1º A aeronave estrangeira intercambiada com empresa brasileira de transporte aéreo deverá cumprir com requisitos de segurança equivalentes àqueles destinados às aeronaves nacionais, nos termos acordados pelas autoridades de aviação civil dos Estados envolvidos, e ter o respectivo contrato de intercâmbio inscrito no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

§ 2º A aeronave em intercâmbio deverá manter as suas marcas de nacionalidade e de matrícula de origem, e possuir certificado de aeronavegabilidade do país de registro da aeronave.

§ 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. 175. 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. 176. 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. 177. 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. 178. 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. 179. O contrato de fretamento será celebrado por instrumento público ou particular, facultada a sua inscrição no Registro de Aviação Civil Brasileiro.

Art. 180. 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. 181. 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. 182. 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. 183. 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. 184. 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. 185. 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. 186. 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. 187. 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 individualização das partes e acessórios se sobre elas incidir a garantia.

§2º No caso de contrato de hipoteca realizado no exterior, devem ser observadas as indicações previstas neste Código.

Art. 188. 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. 189. 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. 190. Os bens mencionados no art. 189 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. 191. 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. 192. 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. 193. 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. 194. 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. 195. 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. 196. O credor fiduciário poderá, desde que comprovada a mora a que se refere o § 2º do art. 194 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. 197. 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. 198. Se o credor preferir recorrer à ação executiva, direta ou por conversão, na forma do art. 197 deste Código, serão penhorados, a critério do autor da ação, bens do devedor quantos bastem para assegurar a execução.

Art. 199. 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. 200. 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. 201. 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. 200.



Art. 202. 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. 203. 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. 204. 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. 205. 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. 206. 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. 207 a 210 deste Código.

CAPÍTULO VII – Da Custódia e Guarda de Aeronave

Art. 207. 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. 208. 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. 330 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. 209. 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. 210. Será obrigatório o seguro da aeronave entregue ao depósito, a cargo do explorador ou proprietário.

TÍTULO VI – Da Tripulação

CAPÍTULO I – Disposições Gerais

Art. 211. 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. 212. 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. 213. 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. 214. 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. 215. 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. 216. 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. 217. 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. 218. 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. 219. 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. 220. É facultado ao Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.

Art. 221. 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. 222. 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. 223. 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. 349 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. 224. 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. 225. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos públicos e os serviços aéreos privados.

Art. 226. 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. 227. 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. 228. 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. 229. 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. 230. 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. 231. 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. 232. 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. 233. A autorização não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

I – renúncia: ato formal unilateral, irrevogável e irreatável, 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. 234. 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. 235. 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. 236. A fiscalização das atividades de exploração de serviços aéreos públicos será exercida pela Autoridade de Aviação Civil.

Art. 237. 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. 238. As empresas de transporte aéreo público poderão fundir-se, cindir-se ou incorporar-se, mediante prévia autorização da Autoridade de Aviação Civil.

Art. 239. 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. 240. 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. 241. 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. 242. 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. 243. 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. 244. 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. 245. 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. 246. 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. 243 deste Código, dispensada a designação.

SEÇÃO II – Do Transporte Aéreo Regular Doméstico

Art. 247. 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. 248. 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. 249. 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. 250. 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. 251 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 Todos danos causados a terceiros serão assumidos por seus operadores, independente da contratação de seguro.

§ 4º Poderão a Autoridade de Aviação Civil e a Autoridade Aeronáutica requerer habilitação específica para a prática de quaisquer modalidades enquadradas no *caput* quando entenderem necessário para a garantia da segurança de terceiros não envolvidos e do sistema de aviação civil.

§ 5º Desde que seja com os objetivos distintos daqueles previstos no art. 226 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. 252. 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. 253. 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, destino e todos os seus pontos intermediários estejam situados no território nacional, e internacional caso a origem, o destino, ou algum ponto intermediário estejam localizados em país distinto.

§ 2º Aplicam-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. 254. 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. 255. 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. 256. 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. 257. 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. 256 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. 258. 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. 259. 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. 260. 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. 261. 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. 262. 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. 263. 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. 264. 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. 265. 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. 266. 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. 267. 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. 268. 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. 269. 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. 270. 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. 271. 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. 272. 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. 273. 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. 274. 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. 275. 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. 276. 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. 277. 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. 278. 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 eletrônica, na forma disciplinada pela autoridade competente.

§ 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.



TÍTULO IX – Da Responsabilidade Civil

CAPÍTULO I – Da Responsabilidade Contratual

SEÇÃO I – Disposições Gerais

Art. 279. A responsabilidade do transportador por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte aéreo, está sujeita aos limites estabelecidos neste Título.

Art. 280. 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. 281. 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. 282. 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. 283. Nos trinta dias seguintes ao término do prazo previsto no art. 282 deste Código, o responsável deverá efetuar aos habilitados o pagamento da indenização provisória, com recursos próprios ou provenientes de seguro.

Art. 284. 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. 282 deste Código deverá ocorrer nos trinta dias seguintes à satisfação daquelas.

Art. 285. No mesmo prazo indicado no art. 282 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. 286. 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. 281 deste Código.

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

I – a seus tripulantes, diretores e empregados que viajem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;

II – aos passageiros gratuitos, que viajem 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. 287. 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. 288. 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. 289. 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. 290. 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. 291. 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. 292. O transportador é responsável pelo dano decorrente da destruição, perda ou avaria da carga.

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. 293. 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. 294. 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. 295. 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. 296. 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. 297. 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. 298. A responsabilidade pela reparação dos danos resultantes do abalroamento cabe ao operador ou proprietário da aeronave causadora.

Art. 299. 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. 300. 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 abaloamento.

CAPÍTULO V – Da Responsabilidade do Construtor Aeronáutico e das Entidades de Infraestrutura Aeronáutica

Art. 301. 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. 302. 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. 303. Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para eventual indenização de riscos futuros.

Art. 304. 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. 305. 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. 306. 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. 307. 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. 308. 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. 309. 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. 310. 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. 311. 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. 312. 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. 313. 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. 314. 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. 315. 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. 316. 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. 317. 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. 318. 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. 319. 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. 320. Os valores dos limites mínimo e máximo da multa, bem como o valor previsto no art. 318 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. 321. 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. 322. 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. 323. Incidirão sobre o valor base da multa as circunstâncias agravantes e, sobre este resultado, as circunstâncias atenuantes de que tratam os arts. 321 e 322 deste Código.

SUBSEÇÃO V – Da Suspensão Temporária

Art. 324. 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. 325. 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. 326. 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. 327. 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. 328. 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. 329. 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. 330. 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, desprezar 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. 331. Quando, no caso do inciso IV do art. 330 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. 332. 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. 333. A aeronave interdita não será impedida de funcionar, para efeito de manutenção.

Art. 334. 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. 335. 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. 336. A apreensão de aeronave só se dará em cumprimento a ordem judicial, ressalvadas outras hipóteses de apreensão previstas neste Código.

Art. 337. Satisfeitas as exigências legais, a aeronave detida, interditada ou apreendida será imediatamente liberada.

Art. 338. 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. 339. 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. 340. 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. 341. 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. 342. Da decisão de aplicação da sanção cabe interposição de recurso administrativo ou pedido de reconsideração, nos termos do regulamento da autoridade competente.

Art. 343. 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. 344. 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. 345. 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. 346. 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. 347. 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. 348. 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. 349. 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. 350. 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. 351. 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. 352. As penas previstas nos arts. 346 a 348 aumentam-se da metade se houver dano a terceiro.

Art. 353. Os crimes definidos neste Código são de ação penal pública, incondicionada, cabendo ao Ministério Público promovê-las.

TÍTULO XI – Dos Prazos Extintivos

Art. 354. 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. 355. 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. 356. 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. 357. 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. 358. 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. 359. 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. 360. 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. 361. 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. 362. A aplicação das sanções administrativas previstas neste Código não prejudica a imposição de outras sanções estabelecidas em legislação específica, não afasta a competência exclusiva de outros órgãos ou agências da administração pública federal, nem impede a cobrança de eventuais tributos devidos.

Art. 363. Este Código entra em vigor após decorridos noventa dias da sua publicação oficial.



Art. 364. 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. 365. 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. 366. 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. 367. 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, e o inciso VIII do art. 8º da Lei nº 13.202, de 8 de dezembro de 2015 .

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

