

**SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO.
DIVISÃO AEROPORTO**

COMITÊ GESTOR DO AEROPORTO MUNICIPAL DE PIRACICABA - COMENDADOR PEDRO MORGANTI

02/04/2025 – 09:00 – SALA DE REUNIÕES DA SEMDEC – 9º ANDAR

ASSUNTOS A SEREM DISCUTIDOS:

- 1) Regularização do Contrato da Pegasus e Universo Air para início da reforma do hangar;
- 2) Unificação do Contrato Pegasus e Universo Air;
- 3) Andamento da regularização dos demais hangares;
- 4) Transferência do prédio Administrativo para o local onde estava a Flypira;
- 5) Ampliação do hangar da Koppert e prorrogação do prazo para término da construção;
- 6) Pleito de área aeroportuária para instalação de hangar de manutenção aeronáutica com dispensa de concorrência pública conforme Art. 40 da Lei Nº 7.565/86 e Art. 3º da Resolução Nº 302/2014 – ANAC (arquivos anexos);

INFORMES:

- 1) Referente à indicação de um nome para o Gestor Aeroportuário, Marcelo Kraide realizou o cadastro no Sistema de Protocolo Eletrônico da ANAC (Processo 11326690/2025) e está aguardando a resposta da mesma.



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

[Mensagem de veto](#)
[Vide Decreto nº 95.218, de 1987](#)
[Vide Decreto nº 3.439, de 2000](#)
[Vide Lei nº 12.432, de 2011](#)
[Vide Decreto nº 8.265, de 2014](#)
[Regulamento](#)
[Regulamento](#)
[Regulamento](#)

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I

Introdução

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

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

§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (artigos 14, 204 a 214).

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

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

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 (artigo 107, §§ 1º e 3º);

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

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

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

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

Art. 6º Os direitos reais e os privilégios de ordem privada sobre aeronaves regem-se pela lei de sua nacionalidade.

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

Art. 8º As avarias regulam-se pela lei brasileira quando a carga se destinar ao Brasil ou for transportada sob o regime de trânsito aduaneiro (artigo 244, § 6º).

Art. 9º A assistência, o salvamento e o abalroamento regem-se pela lei do lugar em que ocorrerem (artigos 23, § 2º, 49 a 65).

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

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

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

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

III - estabeleçam limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste Código (artigos 246, 257, 260, 262, 269 e 277).

TÍTULO II

Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos

CAPÍTULO I

Do Espaço Aéreo Brasileiro

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

Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do Ministério da Aeronáutica:

I - a navegação aérea;

II - o tráfego aéreo;

III - a infra-estrutura aeronáutica;

IV - a aeronave;

V - a tripulação;

VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.

Art. 13. Poderá a autoridade aeronáutica deter a aeronave em voo no espaço aéreo (artigo 18) ou em pouso no território brasileiro (artigos 303 a 311), quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico (artigos 1º e 12), de tráfego aéreo (artigos 14, 16, § 3º, 17), ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações (artigos 14, §§ 1º, 3º e 4º, 15, §§ 1º e 2º, 19, parágrafo único, 21, 22), coloque em risco a segurança da navegação aérea ou de tráfego aéreo, a ordem pública, a paz interna ou externa.

CAPÍTULO II

Do Tráfego Aéreo

Art. 14. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte (artigo 1º, § 1º), neste Código (artigo 1º, § 2º) e na legislação complementar (artigo 1º, § 3º).

§ 1º Nenhuma aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro e por este diretamente utilizada (artigo 3º, I) poderá, sem autorização, voar no espaço aéreo brasileiro ou aterrissar no território subjacente.

§ 2º [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

§ 3º [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

§ 4º A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas, assim como às tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota (artigo 23).

§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes.

§ 6º A operação de aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre a proteção ao voo e ao tráfego aéreo, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica.

Art. 15. Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos.

§ 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e similares, assim como os vôos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.

§ 2º [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

Art. 16 Ninguém poderá opor-se, em razão de direito de propriedade na superfície, ao sobrevôo de aeronave, sempre que este se realize de acordo com as normas vigentes.

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

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

§ 3º O lançamento de coisas, de bordo de aeronave, dependerá de permissão prévia de autoridade aeronáutica, salvo caso de emergência, devendo o Comandante proceder de acordo com o disposto no artigo 171 deste Código.

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

Art. 17. É proibido efetuar, com qualquer aeronave, vôos de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície.

Parágrafo único. Excetuam-se da proibição, os vôos de prova, produção e demonstração quando realizados pelo fabricante ou por unidades especiais, com a observância das normas fixadas pela autoridade aeronáutica.

Art. 18. O Comandante de aeronave que receber de órgão controlador de vôo ordem para pousar deverá dirigir-se, imediatamente, para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso.

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

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

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, efetuado o pouso, será autuada a tripulação e apreendida a aeronave (artigos 13 e 303 a 311).

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

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, das instalações aeroportuárias e vizinhas, bem como a segurança e bem-estar da população que, de alguma forma, possa ser atingida pelas operações.

Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

I - marcas de nacionalidade e matrícula e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade; [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

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

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo da lista de passageiros, do manifesto de carga ou da relação de mala postal que, eventualmente, transportar. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Parágrafo único. A autoridade de aviação civil pode, por meio de regulamento, estabelecer as condições para os voos com certificado de aeronavegabilidade especial. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 21. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes.

§ 1º O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 2º Para fins do disposto no **caput** deste artigo, o transporte dos objetos ou das substâncias por aeronaves civis públicas de segurança pública será regulamentado, em conjunto, pela autoridade de aviação civil e pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública, podendo ser dispensada a autorização especial. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

CAPÍTULO III

Entrada e Saída do Espaço Aéreo Brasileiro

Art. 22. Toda aeronave com origem no exterior ou destino ao exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 1º Compete à autoridade de aviação civil publicar a lista de aeroportos internacionais, inclusive dos aeroportos domésticos utilizados como alternativos pelo tráfego aéreo internacional. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 2º Exceto para a aviação geral, assim definida em legislação, não se considera primeiro pouso, para fins do **caput** deste artigo, a operação em aeroporto alternativo, desde que não haja embarque ou desembarque de pessoas ou de cargas, observada a legislação específica. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 23. A entrada no espaço aéreo brasileiro ou o pouso, no território subjacente, de aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro sujeitar-se-á às condições estabelecidas (artigo 14, § 1º).

§ 1º A aeronave estrangeira autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 2º 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 vôos por motivos sanitários ou humanitários.

Art. 24. Os aeroportos situados na linha fronteira do território brasileiro poderão ser autorizados a atender ao tráfego regional, entre os países limítrofes, com serviços de infra-estrutura aeronáutica, comuns ou compartilhados por eles.

Parágrafo único. As aeronaves brasileiras poderão ser autorizadas a utilizar aeroportos situados em países vizinhos, na linha fronteira ao Território Nacional, com serviços de infra-estrutura aeronáutica comuns ou compartilhados.

TÍTULO III

Da Infra-Estrutura Aeronáutica

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 25. Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

- I - o sistema aeroportuário (artigos 26 a 46);
- II - o sistema de proteção ao voo (artigos 47 a 65);
- III - o sistema de segurança de voo (artigos 66 a 71);
- IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 72 a 85);
- V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93);
- VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96);
- VII - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica (artigos 97 a 100);
- VIII - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101);
- IX - o sistema de serviços auxiliares (artigos 102 a 104);
- X - o sistema de coordenação da infra-estrutura aeronáutica (artigo 105).

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, devem obedecer às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 2º [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

CAPÍTULO II

Do Sistema Aeroportuário

SEÇÃO I

Dos Aeródromos

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, nos quais estão incluídos: [\(Redação dada pela Lei nº 14.978, de 2024\)](#)

I - as pistas de pouso; [\(Incluído pela Lei nº 14.978, de 2024\)](#)

II - as pistas de táxi; [\(Incluído pela Lei nº 14.978, de 2024\)](#)

III - o pátio de estacionamento de aeronave; [\(Incluído pela Lei nº 14.978, de 2024\)](#)

IV - o terminal de carga; [\(Incluído pela Lei nº 14.978, de 2024\)](#)

V - o terminal de passageiros e suas facilidades. [\(Incluído pela Lei nº 14.978, de 2024\)](#)

Art. 27. Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

Art. 28. Os aeródromos são classificados em civis e militares.

§ 1º Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis.

§ 2º Aeródromo militar é o destinado ao uso de aeronaves militares.

§ 3º Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica.

Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados.

Art. 30. A utilização de aeródromos civis deve obedecer às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 1º [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.

§ 3º A autoridade de aviação civil regulamentará as operações de aeronaves que compreendam pouso ou decolagem em áreas distintas de aeródromos. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 31. Consideram-se:

I - Aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;

II - Heliportos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros;

III - Heliportos os heliportos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Art. 32. Os aeroportos e heliportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada classe.

Parágrafo único. Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais serão classificados como aeroportos internacionais. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 33. Nos aeródromos públicos que forem sede de Unidade Aérea Militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares, quanto à respectiva administração, serão definidas em regulamentação especial.

SEÇÃO II

Da Construção e Utilização de Aeródromos

Art. 34. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidos as instruções, as normas e os planos da autoridade aeronáutica. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização.

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no art. 36-A. [\(Redação dada pela Lei nº 13.097, de 2015\)](#)

§ 2º [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.

§ 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

§ 5 Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específicas pela União, constituem universidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (artigo 38).

Art. 36-A. A autoridade de aviação civil deverá expedir regulamento específico para aeródromos situados na área da Amazônia Legal, de forma a adequar suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 37. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

Parágrafo único. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

SEÇÃO III

Do Patrimônio Aeroportuário

Art. 38. Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam.

§ 1º Os Estados, Municípios, entidades da Administração Indireta ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeroportos, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.

§ 2º Quando a União vier a desativar o aeroporto por se tornar desnecessário, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.

Art. 38-A. O operador aeroportuário poderá fazer a remoção de aeronaves, de equipamentos e de outros bens deixados nas áreas aeroportuárias sempre que restrinjam a operação, a ampliação da capacidade ou o regular funcionamento do aeroporto ou ocasionem riscos sanitários ou ambientais. [\(Incluído pela Lei nº 13.319, de 2016\)](#)

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se também a aeronaves, equipamentos e outros bens integrantes de massa falida, mediante comunicação ao juízo competente. [\(Incluído pela Lei nº 13.319, de 2016\)](#)

§ 2º As despesas realizadas com as providências de que trata este artigo serão reembolsadas pelos proprietários dos bens e, em caso de falência, constituirão créditos extraconcursais a serem pagos pela massa. [\(Incluído pela Lei nº 13.319, de 2016\)](#)

SEÇÃO IV

Da Utilização de Áreas Aeroportuárias

Art. 39. Os aeroportos compreendem áreas destinadas:

- I - à sua própria administração;
- II - ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;
- III - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;
- IV - aos prestadores de serviços aéreos; [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)
- V - ao terminal de carga; [\(Redação dada pela Lei nº 14.978, de 2024\)](#)
- 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 do aeroporto ou do público usuário;
- IX - ao comércio apropriado para aeroporto.

Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos prestadores de serviços aéreos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 1º [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 2º O termo de utilização para a construção de benfeitorias permanentes deverá ter prazo que permita a amortização do capital empregado.

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

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

§ 5º O disposto neste artigo aplica-se às empresas de serviços auxiliares. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 41. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 42. À utilização de áreas aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações urbanas.

SEÇÃO V

Das Zonas de Proteção

Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.

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

Art. 44. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:

- I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;
- II - Plano de Zoneamento de Ruído;
- III - Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos;
- IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea.

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

§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de Proteção de Helipontos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato do Presidente da República.

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

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

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

§ 6º A responsabilidade pela instalação, operação e manutenção dos equipamentos de sinalização de obstáculos será do proprietário, titular do domínio útil ou possuidor das propriedades a que se refere o art. 43. [\(Incluído pela Lei nº 13.133, de 2015\)](#)

§ 7º O descumprimento do disposto no § 6º implicará a cominação de multa diária por infração aos preceitos deste Código, nos termos do art. 289, sem prejuízo da instalação, manutenção ou reparo do equipamento de sinalização pela autoridade competente, a expensas do infrator. [\(Incluído pela Lei nº 13.133, de 2015\)](#)

Art. 45. A autoridade aeronáutica poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os Planos Básicos ou os Específicos de cada aeroporto, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.

Art. 46. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos Planos Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito à indenização.

CAPÍTULO III

Do Sistema de Proteção ao Voo

SEÇÃO I

Das Várias Atividades de Proteção ao Voo

Art. 47. O Sistema de Proteção ao Voo visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades:

I - de controle de tráfego aéreo;

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

III - de meteorologia aeronáutica;

IV - de cartografia e informações aeronáuticas;

V - de busca e salvamento;

VI - de inspeção em voo;

VII - de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico;

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

Art. 48. O serviço de telecomunicações aeronáuticas classifica-se em:

I - fixo aeronáutico;

II - móvel aeronáutico;

III - de radionavegação aeronáutica;

IV - de radiodifusão aeronáutica;

V - móvel aeronáutico por satélite;

VI - de radionavegação aeronáutica por satélite.

Parágrafo único. O serviço de telecomunicações aeronáuticas poderá ser operado:

a) diretamente pelo Ministério da Aeronáutica;

b) mediante autorização, por entidade especializada da Administração Federal Indireta, vinculada àquele Ministério, ou por pessoas jurídicas ou físicas dedicadas às atividades aéreas, em relação às estações privadas de telecomunicações aeronáuticas.

SEÇÃO II

Da Coordenação de Busca, Assistência e Salvamento

Art. 49. As Atividades de Proteção ao Vôo abrangem a coordenação de busca, assistência e salvamento.

Art. 50. O Comandante da aeronave é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.

Art. 51. Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem risco para si ou outras pessoas, a prestar assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.

Art. 52. A assistência poderá consistir em simples informação.

Art. 53. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave em vôo ou pronta para partir.

Art. 54. Na falta de outros recursos, o órgão do Ministério da Aeronáutica, encarregado de coordenar operações de busca e salvamento, poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, em vôo ou pronta para decolar, missão específica nessas operações.

Art. 55. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.

Art. 56. A não prestação de assistência por parte do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave, salvo se tenham determinado a não prestação do socorro.

Art. 57. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito à remuneração correspondente ao trabalho e à eficiência do ato, nas seguintes bases:

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

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

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

§ 1º Não haverá remuneração:

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

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

Art. 58. Todo aquele que, por imprudência, negligência ou transgressão, provocar a movimentação desnecessária de recursos de busca e salvamento ficará obrigado a indenizar a União pelas despesas decorrentes dessa movimentação, mesmo que não tenha havido perigo de vida ou solicitação de socorro.

Art. 59. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.

Art. 60. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante de sua aeronave.

Art. 61. Se o socorro for prestado por diversas aeronaves, embarcações, veículos ou pessoas envolvendo vários interessados, a remuneração será fixada em conjunto pelo Juiz, e distribuída segundo os critérios estabelecidos neste artigo.

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

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

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

Art. 62. A remuneração não excederá o valor que os bens recuperados tiverem no final das operações de salvamento.

Art. 63. O pagamento da remuneração será obrigatório para quem usar aeronave sem o consentimento do seu proprietário ou explorador.

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

Art. 64. A remuneração poderá ser reduzida ou suprimida se provado que:

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

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

Art. 65. O proprietário ou explorador da aeronave que prestou socorro pode reter a carga até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento, mediante entendimento com o proprietário da mesma ou com a seguradora.

CAPÍTULO IV

Do Sistema de Segurança de Voo

SEÇÃO I

Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Voo

Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de voo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:

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

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

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

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

Art. 67. Somente poderão ser usados aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e os requisitos previstos nos regulamentos referidos no art. 66 deste Código, ressalvada a operação com certificado de aeronavegabilidade especial. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

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

§ 2º [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 3º [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 4º Compete à autoridade de aviação civil regulamentar os requisitos, as condições e as provas necessários à emissão do certificado de aeronavegabilidade especial. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

SEÇÃO II

Dos Certificados de Homologação

Art. 68. A autoridade aeronáutica emitirá certificado de homologação de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos.

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

§ 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável para a obtenção do certificado de aeronavegabilidade, exceto para o certificado de aeronavegabilidade especial. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

§ 3º O disposto neste artigo aplica-se aos produtos aeronáuticos importados, nos termos estabelecidos pela autoridade de aviação civil. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

Art. 69. A autoridade aeronáutica emitirá os certificados de homologação de empresa destinada à fabricação de produtos aeronáuticos, desde que o respectivo sistema de fabricação e controle assegure que toda unidade fabricada atenderá ao projeto aprovado.

Parágrafo único. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de homologação de empresa, na forma do respectivo Regulamento.

Art. 70. A autoridade aeronáutica emitirá certificados de homologação de empresa destinada à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.

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

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

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

§ 4º [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de voo ou o interesse público o exigir.

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

CAPÍTULO V

Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro

SEÇÃO I

Do Registro Aeronáutico Brasileiro

Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro é público, único e centralizado e tem como atribuições: [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

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

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

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

IV - proceder às anotações de usos e às práticas aeronáuticas que não contrariem a lei e a ordem pública, assim como ao cadastramento geral, na forma disposta em regulamentação da autoridade de aviação civil; [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

V - proceder à matrícula de aeronave, por ocasião do primeiro registro no País; [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

VI - atribuir as marcas de nacionalidade e a matrícula identificadoras das aeronaves; e [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

VII - inscrever os documentos da aeronave relacionados a: [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

a) domínio; [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

- b) demais direitos reais; [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).
- c) abandono; [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).
- d) perda; [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).
- e) extinção; e [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).
- f) alteração essencial. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

§ 1º [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

§ 1º-A A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pela autoridade de aviação civil, que disciplinará seu funcionamento, seus requisitos e seus procedimentos. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

§ 3º Os serviços relativos ao registro ocorrem a pedido do requerente, por meio da apresentação da documentação exigida e do pagamento das taxas a eles correspondentes, nos termos dispostos em regulamentação da autoridade de aviação civil. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

Art. 73. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

Art. 74. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

Art. 75. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

Art. 76. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

SEÇÃO II

[\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

Art. 77 a 85. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

CAPÍTULO VI

[\(Redação dada pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#).

SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS - SIPAER

Seção I

Da Investigação Sipaer

Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes Aeronáuticos.

§ 1º [\(Vetado\)](#).

§ 2º A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infra-estrutura aeronáutica, desde que não envolva aeronaves, não está abrangida nas atribuições próprias da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos.

§ 3º [\(Vetado\)](#).

§ 4º [\(Vetado\)](#).

§ 5º [\(Vetado\)](#).

§ 6º [\(Vetado\)](#).

Art. 86-A. A investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos tem por objetivo único a prevenção de outros acidentes e incidentes por meio da identificação dos fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, para a ocorrência e da emissão de recomendações de segurança operacional. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#).

Parágrafo único. Em qualquer fase da investigação, poderão ser emitidas recomendações de segurança operacional. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#).

Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica no território brasileiro.

Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do fato ou nele intervier, comunicá-lo-á imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, à autoridade aeronáutica mais próxima do acidente.

Art. 88-A. A investigação Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER englobará práticas, técnicas, processos, procedimentos e métodos empregados para a identificação de atos, condições ou circunstâncias que, isolada ou conjuntamente, representem risco à integridade de pessoas, aeronaves e outros bens, unicamente em proveito da prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 1º A investigação Sipaer deverá considerar fatos, hipóteses e precedentes conhecidos na identificação dos possíveis fatores contribuintes para a ocorrência ou o agravamento das consequências de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 2º A autoridade de investigação Sipaer poderá decidir por não proceder à investigação Sipaer ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trouxer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-B. A investigação Sipaer de um determinado acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-C. A investigação Sipaer não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de prevenção, e, em razão de objetivar a preservação de vidas humanas, por intermédio da segurança do transporte aéreo, terá precedência sobre os procedimentos concomitantes ou não das demais investigações no tocante ao acesso e à guarda de itens de interesse da investigação. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-D. Se, no curso de investigação Sipaer, forem encontrados indícios de crime, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-E. Mediante pedido da autoridade policial ou judicial, a autoridade de investigação Sipaer colocará especialistas à disposição para os exames necessários às diligências sobre o acidente aeronáutico com aeronave civil, desde que: [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

I - não exista, no quadro de pessoal do órgão solicitante, técnico capacitado ou equipamento apropriado para os exames requeridos; [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

II - a autoridade solicitante discrimine os exames a serem feitos; [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

III - exista, no quadro de pessoal da autoridade de investigação Sipaer, técnico capacitado e equipamento apropriado para os exames requeridos; e [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

IV - a entidade solicitante custeie todas as despesas decorrentes da solicitação. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Parágrafo único. O pessoal colocado à disposição pela autoridade de investigação Sipaer não poderá ter participado da investigação Sipaer do mesmo acidente. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Seção II

Da Competência para a Investigação Sipaer

[\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-F. A investigação de acidente com aeronave de Força Armada será conduzida pelo respectivo Comando Militar e, no caso de aeronave militar estrangeira, pelo Comando da Aeronáutica ou conforme os acordos vigentes. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Parágrafo único. (VETADO). [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-G. A investigação Sipaer de acidente com aeronave civil será conduzida pela autoridade de investigação Sipaer, a qual decidirá sobre a composição da comissão de investigação Sipaer, cuja presidência caberá a profissional habilitado e com credencial Sipaer válida. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 1º A autoridade de investigação Sipaer requisitará dos órgãos e entidades competentes, com precedência sobre outras requisições, os laudos, autos de exames, inclusive autópsias, e cópias de outros documentos de interesse para a investigação Sipaer. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 2º À comissão de investigação Sipaer, nos limites estabelecidos pela autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado o acesso à aeronave acidentada, a seus destroços e a coisas que por ela eram transportadas, bem como a dependências, equipamentos, documentos e quaisquer outros elementos necessários à investigação, onde se encontrarem. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 3º A responsabilidade pela inobservância do disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo será apurada mediante processo administrativo disciplinar, se do fato não resultar crime. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 4º Caberá, nos casos urgentes, a busca e apreensão, por meio do órgão de representação judicial da União, aplicando-se a [Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil](#). [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 5º Em caso de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo com aeronave civil, a autoridade de investigação Sipaer terá prioridade no embarque em aeronaves civis brasileiras empregadas no transporte aéreo público. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 6º No intuito de prover celeridade à investigação Sipaer, a prioridade prevista no § 5º deste artigo será exercida mediante a apresentação de credencial emitida pela autoridade de investigação Sipaer, no aeroporto de embarque, ao representante da empresa requisitada. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-H. A investigação Sipaer de acidente aeronáutico será concluída com a emissão do relatório final, documento que representa o pronunciamento da autoridade de investigação Sipaer sobre os possíveis fatores contribuintes de determinado acidente aeronáutico e apresenta recomendações unicamente em proveito da segurança operacional da atividade aérea. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Parágrafo único. O relatório final de acidente com aeronave de Força Armada será aprovado pelo comandante do respectivo Comando Militar. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Seção III

Do Sigilo Profissional e da Proteção à Informação

[\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-I. São fontes Sipaer: [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições; [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições; [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

III - dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências; [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

IV - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições; [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

V - gravações dos dados de voo e os gráficos e parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos; [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

VI - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados; e [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

VII - demais registros usados nas atividades Sipaer, incluindo os de investigação. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 1º Em proveito da investigação Sipaer, a autoridade de investigação Sipaer terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no caput. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 2º A fonte de informações de que trata o inciso III do caput e as análises e conclusões da investigação Sipaer não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 88-K desta Lei. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 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. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 4º Salvo em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do Sipaer revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto no [art. 207 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal](#), e no [art. 406 da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil](#). [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-J. As fontes e informações Sipaer que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou procedimento administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-K. Para o uso das fontes Sipaer como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade Sipaer, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-L. 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. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Seção IV

Do Acesso aos Destroços de Aeronave

[\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-M. A aeronave civil envolvida em acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo poderá ser interditada pela autoridade de investigação Sipaer, observando-se que: [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

I - o auto de interdição será assinado pela autoridade de investigação Sipaer e, se possível, pelo operador da aeronave ou seu representante; [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

II - mediante autorização da autoridade de investigação Sipaer, a aeronave interditada poderá funcionar para efeito de manutenção; e [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

III - o operador permanecerá responsável pelo adimplemento de quaisquer obrigações que incidam sobre a aeronave. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-N. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-O. A autoridade policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aéreo, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsáveis pelas respectivas investigações. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-P. Em coordenação com a autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do acidente com anuência da autoridade de investigação Sipaer. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-Q. O dever de remoção de aeronave envolvida em acidente, de destroços e de bens transportados, em qualquer parte, será do explorador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 1º Nos aeródromos públicos, caso o explorador não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou dos seus destroços, caberá à administração do aeródromo fazê-lo, imputando-se àquele a indenização das despesas. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 2º Visando à proteção do meio ambiente, à segurança, à saúde e à preservação de propriedade pública e privada, o explorador da aeronave acidentada deverá providenciar e custear a higienização do local, dos bens e dos destroços quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 3º Será proibida a venda dos destroços, partes, peças, componentes e motores antes de eles terem sido liberados pela autoridade de investigação Sipaer e, se houver, pelo responsável pela investigação policial, depois de observadas as demais exigências legais e regulamentares. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 88-R. Os interessados na custódia dos destroços deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação Sipaer, do início da investigação Sipaer até 90 (noventa) dias após a sua conclusão, por meio de pedido ao juiz da causa, que julgará sobre seu cabimento e interesse. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 1º Caso mais de um interessado habilite-se na forma do caput, os destroços serão encaminhados àquele que primeiro se habilitou, sendo todos os juízos habilitados notificados da decisão de custódia, por meio de comunicação oficial da autoridade de investigação Sipaer. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 2º Os custos de transporte dos destroços ficarão a cargo do interessado, que deverá prover o transporte em até 90 (noventa) dias do deferimento de sua custódia, e, se esgotado tal prazo, o próximo interessado, na ordem de preferência, será chamado. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 3º Esgotados os interessados habilitados, sem realizarem a retirada dos destroços, no prazo previsto no § 2º, ou se não houver interessado habilitado, o proprietário da aeronave acidentada, consignado no Registro Aeronáutico Brasileiro, será notificado, por meio de carta com aviso de recebimento, para proceder, em 90 (noventa) dias da notificação, à retirada dos destroços. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 4º Não sendo encontrado o proprietário, havendo recusa da carta com aviso de recebimento ou retornando esta sem a assinatura do notificado ou de seu representante legal, a autoridade de investigação Sipaer publicará edital, na imprensa oficial e no sítio oficial do órgão na rede mundial de computadores, internet, estabelecendo o prazo de 90 (noventa) dias para o proprietário proceder à retirada dos destroços, sob seus ônus e responsabilidade. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 5º Esgotados os prazos de retirada dos destroços pelo proprietário, nos termos dos §§ 1º a 4º, os itens poderão ser utilizados para a instrução ou destruídos pela autoridade de investigação Sipaer, sendo que, no último caso, os resíduos poderão ser alienados como sucata. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

§ 6º Para a aferição do cumprimento do prazo de manifestação de interesse e da ordem de preferência, será considerada a data de ingresso do pedido judicial no protocolo da autoridade de investigação Sipaer. [\(Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 89. [\(Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 90. Sempre que forem acionados os serviços de emergência de aeroporto para a prestação de socorro, o custo das despesas decorrentes será indenizado pelo explorador da aeronave socorrida.

Art. 91. [\(Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Parágrafo único. [\(Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 92. [\(Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Parágrafo único. [\(Revogado pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

Art. 93. A correspondência transportada por aeronave acidentada deverá ser entregue, o mais rápido possível, à entidade responsável pelo serviço postal, que fará a devida comunicação à autoridade aduaneira mais próxima, no caso de remessas postais internacionais.

CAPÍTULO VII

Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo

SEÇÃO I

Da Facilitação do Transporte Aéreo

Art. 94. O sistema de facilitação do transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Aeronáutica, tem por objetivo estudar as normas e recomendações pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI e propor aos órgãos interessados as medidas adequadas a implementá-las no País, avaliando os resultados e sugerindo as alterações necessárias ao aperfeiçoamento dos serviços aéreos.

SEÇÃO II

Da Segurança da Aviação Civil

Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular comissão que tenha os seguintes objetivos: [\(Redação dada pela Lei nº 14.047, de 2020\)](#)

I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e aos critérios de segurança; e [\(Incluído pela Lei nº 14.047, de 2020\)](#)

II - promover a coordenação entre: [\(Incluído pela Lei nº 14.047, de 2020\)](#)

a) os serviços de controle de passageiros; [\(Incluído pela Lei nº 14.047, de 2020\)](#)

- b) a administração aeroportuária; [\(Incluído pela Lei nº 14.047, de 2020\)](#)
 - c) o policiamento; [\(Incluído pela Lei nº 14.047, de 2020\)](#)
 - d) as empresas de transporte aéreo; e [\(Incluído pela Lei nº 14.047, de 2020\)](#)
 - e) as empresas de serviços auxiliares. [\(Incluído pela Lei nº 14.047, de 2020\)](#)
- § 1º (Revogado). [\(Redação dada pela Lei nº 14.047, de 2020\)](#)

§ 2º Compete, ainda, à comissão de que trata o **caput** deste artigo propor diretrizes destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas. [\(Redação dada pela Lei nº 14.047, de 2020\)](#)

SEÇÃO III

Da Coordenação do Transporte Aéreo Civil

Art. 96. O Poder Executivo regulamentará o órgão do sistema de coordenação do transporte aéreo civil, a fim de:

I - propor medidas visando a:

a) assegurar o desenvolvimento harmônico do transporte aéreo, no contexto de programas técnicos e econômico-financeiros específicos;

b) acompanhar e fiscalizar a execução desses programas.

II - apreciar, sob os aspectos técnico-aeronáuticos e econômico-financeiros, os pedidos de importação e exportação de aeronaves civis e propor instruções para o incentivo da indústria nacional de natureza aeroespacial.

CAPÍTULO VIII

Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal

SEÇÃO I

Dos Aeroclubes

Art. 97. Aeroclube é toda sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.

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

I - ensino e adestramento de pessoal de vôo;

II - ensino e adestramento de pessoal da infra-estrutura aeronáutica;

III - recreio e desportos.

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

SEÇÃO II

Da Formação e Adestramento de Pessoal de Aviação Civil

Art. 98. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 99. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 99-A. A formação e o treinamento de pessoal da aviação civil obedecerão aos regulamentos editados pela autoridade aeronáutica. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

SEÇÃO III

Da Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à Infra-Estrutura Aeronáutica

Art. 100. Os programas de desenvolvimento de ensino e adestramento de pessoal civil vinculado à infra-estrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou mediatamente, à navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao (omissão do Diário Oficial).

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

CAPÍTULO IX

Sistema de Indústria Aeronáutica

Art. 101. A indústria aeronáutica, constituída de empresas de fabricação, revisão, reparo e manutenção de produto aeronáutico ou relativo à proteção ao voo depende de registro e de homologação (artigos 66 a 71).

CAPÍTULO X

Dos Serviços Auxiliares

Art. 102. Os serviços auxiliares, conexos à navegação aérea ou à infraestrutura aeronáutica, serão aqueles assim definidos pela autoridade aeronáutica. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

I - [\(revogado\)](#); [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

II - [\(revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 1º [\(Vetado\)](#).

§ 2º [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 103. Os serviços de controle aduaneiro nos aeroportos internacionais serão executados de conformidade com lei específica.

Art. 104. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são de responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autônomos de serviços auxiliares.

CAPÍTULO XI

Sistema de Coordenação da Infra-Estrutura Aeronáutica

Art. 105. Poderá ser instalado órgão ou Comissão com o objetivo de:

I - promover o planejamento integrado da infra-estrutura aeronáutica e sua harmonização com as possibilidades econômico-financeiras do País;

II - coordenar os diversos sistemas ou subsistemas;

III - estudar e propor as medidas adequadas ao funcionamento harmônico dos diversos sistemas ou subsistemas;

IV - coordenar os diversos registros e homologações exigidos por lei.

TÍTULO IV

Das Aeronaves

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas.

§ 1º A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, de matrícula, de aeronavegabilidade, de transferência por ato entre vivos, de constituição de hipoteca, de publicidade e de cadastramento geral. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 2º A autoridade de aviação civil poderá estabelecer exceções ao registro de que trata o § 1º deste artigo. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 107. As aeronaves classificam-se em civis e militares.

§ 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares (artigo 3º, I).

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

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

§ 4º [\(Revogado pela Lei nº 12.887, de 2013\)](#)

§ 5º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial (artigo 14, § 6º).

CAPÍTULO II

Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade

SEÇÃO I

Da Nacionalidade e Matrícula

Art. 108. A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada.

Art. 109. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 110. A matrícula de aeronave já matriculada em outro Estado pode ser efetuada pelo novo adquirente, mediante a comprovação da transferência da propriedade; ou pelo explorador, mediante o expresse consentimento do titular do domínio.

Parágrafo único. O consentimento do proprietário pode ser manifestado, por meio de mandato especial, em cláusula do respectivo contrato de utilização de aeronave, ou em documento separado.

Art. 111 A matrícula será provisória quando:

I - feita pelo explorador, usuário, arrendatário, promitente-comprador ou por quem, sendo possuidor, não tenha a propriedade, mas tenha o expresse mandato ou consentimento do titular do domínio da aeronave;

II - o vendedor reserva, para si a propriedade da aeronave até o pagamento total do preço ou até o cumprimento de determinada condição, mas consente, expressamente, que o comprador faça a matrícula.

§ 1º A ocorrência da condição resolutiva, estabelecida no contrato, traz como consequência o cancelamento da matrícula, enquanto a quitação ou a ocorrência de condição suspensiva autoriza a matrícula definitiva.

§ 2º O contrato de compra e venda, a prazo, desde que o vendedor não reserve para si a propriedade, enseja a matrícula definitiva.

Art. 112. As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas:

I - a pedido do proprietário ou explorador quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal (artigo 75 e Parágrafo único);

II - ex officio quando matriculada em outro país;

III - quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave.

Art. 113. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

SEÇÃO II

Do Certificado de Aeronavegabilidade

Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (artigos 20 e 68, § 2º).

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

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

CAPÍTULO III

Da Propriedade e Exploração da Aeronave

SEÇÃO I

Da Propriedade da Aeronave

Art. 115. Adquire-se a propriedade da aeronave:

I - por construção;

II - por usucapião;

III - por direito hereditário;

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

V - por transferência legal (artigos 145 e 190).

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

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

Art. 116. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 117. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 118. Os projetos de construção de aeronaves por conta do próprio fabricante, os contratos de construção por conta de quem a tenha contratado e as respectivas hipotecas poderão ser inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 1º [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 2º [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 3º [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 119. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 120. Perde-se a propriedade da aeronave pela alienação, renúncia, abandono, perecimento, desapropriação e pelas causas de extinção previstas em lei.

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

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

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

Art. 121. O contrato que objetive a transferência da propriedade de aeronave ou a constituição sobre ela de direito real poderá ser elaborado por instrumento público ou particular.

Parágrafo único. No caso de contrato realizado no exterior aplica-se o disposto no artigo 73, item III.

SEÇÃO II

Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa natural ou jurídica prestadora de serviços aéreos; [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

II - a pessoa natural ou jurídica que utilize aeronave, de sua propriedade ou de outrem, de forma direta ou por meio de prepostos, para a realização de operações que não configurem a prestação de serviços aéreos a terceiros; [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

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

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

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

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

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

CAPÍTULO IV

Dos Contratos sobre Aeronave

SEÇÃO I

Do Contrato de Construção de Aeronave

Art. 125. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 126. O contratante que encomendou a construção da aeronave, uma vez inscrito o seu contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro, adquire, originariamente, a propriedade da aeronave, podendo dela dispor e reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua.

SEÇÃO II

Do Arrendamento

Art. 127. Dá-se o arrendamento quando uma das partes se obriga a ceder à outra, por tempo determinado, o uso e gozo de aeronave ou de seus motores, mediante certa retribuição.

Art. 128. O contrato de arrendamento de aeronave será feito por instrumento público ou particular e será inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 129. O arrendador é obrigado:

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

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

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

Art. 130. O arrendatário é obrigado:

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

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

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

Art. 131. A cessão do arrendamento e o subarrendamento só poderão ser realizados por contrato escrito, com o consentimento expresso do arrendador e a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 132. A não inscrição do contrato de arrendamento ou de subarrendamento determina que o arrendador, o arrendatário e o subarrendatário, se houver, sejam responsáveis pelos danos e prejuízos causados pela aeronave.

SEÇÃO III

Do Fretamento

Art. 133. Dá-se o fretamento quando uma das partes, chamada fretador, obriga-se para com a outra, chamada afretador, mediante o pagamento por este, do frete, a realizar uma ou mais viagens preestabelecidas ou durante certo período de tempo, reservando-se ao fretador o controle sobre a tripulação e a condução técnica da aeronave.

Art. 134. O contrato será por instrumento público ou particular, sendo facultada a sua inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 123 e 124).

Art. 135. 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. 136. O afretador é obrigado:

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

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

SEÇÃO IV

(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)

Art. 137. (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)

CAPÍTULO V

Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave

SEÇÃO I

Da Hipoteca Convencional

Art. 138. Poderão ser objeto de hipoteca as aeronaves, motores, partes e acessórios de aeronaves, inclusive aquelas em construção.

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

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

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

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

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

Art. 139. Só aquele que pode alienar a aeronave poderá hipotecá-la e só a aeronave que pode ser alienada poderá ser dada em hipoteca.

Art. 140. A aeronave comum a 2 (dois) ou mais proprietários só poderá ser dada em hipoteca com o consentimento expresso de todos os condôminos.

Art. 141. A hipoteca constituir-se-á pela inscrição do contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro e com a averbação no respectivo certificado de matrícula.

Art. 142. Do contrato de hipoteca deverão constar:

I - o nome e domicílio das partes contratantes;

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

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

IV - os seguros que garantem o bem hipotecado.

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

§ 2º No caso de contrato de hipoteca realizado no exterior, devem ser observadas as indicações previstas no artigo 73, item III.

Art. 143. O crédito hipotecário aéreo prefere a qualquer outro, com exceção dos resultantes de:

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

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

Parágrafo único. A preferência será exercida:

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

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

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

SEÇÃO II

Da Hipoteca Legal

Art. 144. Será dada em favor da União a hipoteca legal das aeronaves, peças e equipamentos adquiridos no exterior com aval, fiança ou qualquer outra garantia do Tesouro Nacional ou de seus agentes financeiros.

Art. 145. Os bens mencionados no artigo anterior serão adjudicados à União, se esta o requerer no Juízo Federal, comprovando:

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

II - a ocorrência dos fatos previstos no artigo 189, I e II deste Código.

Art. 146. O débito que tenha de ser pago pela União ou seus agentes financeiros, vencido ou vincendo, será cobrado do adquirente ou da massa falida pelos valores despendidos por ocasião do pagamento.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 147. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

SEÇÃO III

Da Alienação Fiduciária

Art. 148. A alienação fiduciária em garantia transfere ao credor o domínio resolúvel e a posse indireta da aeronave ou de seus equipamentos, independentemente da respectiva tradição, tornando-se o devedor o possuidor direto e depositário com todas as responsabilidades e encargos que lhe incumbem de acordo com a lei civil e penal.

Art. 149. A alienação fiduciária em garantia de aeronave ou de seus motores deve ser feita por instrumento público ou particular, que conterá:

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

II - a data do vencimento e o local do pagamento;

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

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

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

Art. 150. A alienação fiduciária só tem validade e eficácia após a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 151. No caso de inadimplemento da obrigação garantida, o credor fiduciário poderá alienar o objeto da garantia a terceiros e aplicar o respectivo preço no pagamento do seu crédito e das despesas decorrentes da cobrança, entregando ao devedor o saldo, se houver.

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

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

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

Art. 152. No caso de falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial do adquirente ou importador, sem o pagamento do débito para com o vendedor, e de ter o Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros de pagá-lo, a União terá o direito de receber a quantia despendida com as respectivas despesas e consectários legais, deduzido o valor das aeronaves, peças e equipamentos, objeto da garantia, procedendo-se de conformidade com o disposto em relação à hipoteca legal (artigos 144 e 145).

CAPÍTULO VI

Do Seqüestro, da Penhora e Apreensão da Aeronave

SEÇÃO I

Do Seqüestro da Aeronave

Art. 153. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 154. Admite-se o seqüestro:

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

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

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

SEÇÃO II

Da Penhora ou Apreensão da Aeronave

Art. 155. Toda vez que, sobre aeronave ou seus motores, recair penhora ou apreensão, esta deverá ser averbada no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 1º [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

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

TÍTULO V

Da Tripulação

CAPÍTULO I

Da Composição da Tripulação

Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.

§ 1º A 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.

[\(Redação dada pela Lei nº 13.319, de 2016\)](#)

§ 2º A função não remunerada pode ser exercida por tripulantes habilitados, independentemente de sua nacionalidade. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da mesma aeronave.

Art. 157. A critério da autoridade de aviação civil, poderão ser admitidos tripulantes estrangeiros em serviços aéreos brasileiros, desde que haja reciprocidade ou acordo bilateral sobre a matéria. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

Parágrafo único. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 1.240, de 2024\)](#). [Vigência encerrada](#)

Art. 158. A juízo da autoridade aeronáutica poderão ser admitidos como tripulantes, em caráter provisório, instrutores estrangeiros, na falta de tripulantes brasileiros.

Parágrafo único. O prazo do contrato de instrutores estrangeiros, de que trata este artigo, não poderá exceder de 6 (seis) meses.

Art. 159. Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de voo e certificados de capacidade física e de habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.

CAPÍTULO II

Das Licenças e Certificados

Art. 160. A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade de aviação civil, na forma disposta em regulamentação específica. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

Parágrafo único. [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

Art. 161. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 162. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 162-A. As prerrogativas decorrentes de licenças e de certificados de habilitação técnica poderão ser exercidas por seu titular, desde que atendidos os requisitos estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

Art. 163. Sempre que o titular de licença apresentar indício comprometedor de sua aptidão técnica ou das condições físicas estabelecidas na regulamentação específica, poderá ser submetido a novos exames técnicos ou de capacidade física, ainda que válidos estejam os respectivos certificados.

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

Art. 164. Qualquer dos certificados de que tratam os artigos anteriores poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença.

Parágrafo único. No caso do presente artigo, aplica-se o disposto no parágrafo único do artigo 163.

CAPÍTULO III

Do Comandante de Aeronave

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

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

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

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

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

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

- I - limite da jornada de trabalho;
- II - limites de voo;
- III - intervalos de repouso;
- IV - fornecimento de alimentos.

Art. 167. 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. 168 Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá:

- I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;
- II - tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;
- III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo (artigo 16, § 3º).

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

Art. 169. Poderá o Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.

Art. 170. O Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do voo.

Art. 171. As decisões tomadas pelo Comandante na forma dos artigos 167, 168, 169 e 215, parágrafo único, inclusive em caso de alijamento (artigo 16, § 3º), serão registradas no Diário de Bordo e, concluída a viagem, imediatamente comunicadas à autoridade aeronáutica.

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

Art. 172. O preenchimento do Diário de Bordo deve atender aos requisitos estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Parágrafo único. [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 173. O Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.

Parágrafo único. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

TÍTULO VI

Dos Serviços Aéreos

CAPÍTULO I

Introdução

Art. 174. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 174-A. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Parágrafo único. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 175. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 176. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

CAPÍTULO II
[\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Serviços Aéreos Privados

Art. 177 a 179 - [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

CAPÍTULO III
Serviços Aéreos Públicos

SEÇÃO I
[\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 180 a 183 [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

SEÇÃO II
[\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 184 a 186 [\(Revogado pela Lei nº 13.842, de 2019\)](#) e [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

SEÇÃO III
[\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 187 a 191. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

CAPÍTULO III
[\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

DA EXPLORAÇÃO DE SERVIÇOS AÉREOS

SEÇÃO IV

Da Exploração de Serviços Aéreos

Art. 192. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos que impliquem consórcio, **pool**, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses deverão obedecer ao disposto em regulamentação específica da autoridade de aviação civil. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 193. [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 193-A. É aberta a qualquer pessoa, natural ou jurídica, a exploração de serviços aéreos, observadas as disposições deste Código e as normas da autoridade de aviação civil. [\(Incluído Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 194. [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 195. [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 196. [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.

Parágrafo único. Constituem encargos de fiscalização as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços aéreos, oficinas, entidades aerodesportivas e instalações aeroportuárias, bem como os exames de proficiência de e aeroviários.

Art. 198. [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 199. [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 200. [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

CAPÍTULO IV
[\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 201 a 202. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

CAPÍTULO V

(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

Do Transporte Aéreo

Seção I

Do Transporte Aéreo Internacional

Art. 203. Os serviços de transporte aéreo internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras. (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

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

- a) às disposições dos tratados ou acordos bilaterais vigentes com os respectivos Estados e o Brasil;
- b) na falta desses, ao disposto neste Código.

Da Designação de Empresas Brasileiras

Art. 204. (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

Da Designação e Autorização de Empresas Estrangeiras

Art. 205. Para explorar o serviço de transporte aéreo internacional, a empresa estrangeira deverá obter autorização de operação, conforme o disposto em regulamentação da autoridade de aviação civil, dispensada a autorização prévia de funcionamento de que trata o art. 1.134 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

I - (revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

II - (revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

III - (revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

§ 1º (Revogado). (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)

§ 2º O pedido de arquivamento da inscrição da empresa estrangeira na Junta Comercial observará o disposto em ato do Departamento Nacional de Registro Empresarial e Integração (Drei). (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)

Da Autorização para Funcionamento

Art. 206. (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

Art. 207. (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

Art. 208. (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

Art. 209. (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

Art. 210. (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

Art. 211. (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

Da Autorização para Operar

Art. 212. (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

Art. 213. (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

Da Autorização de Agência de Empresa Estrangeira que Não Opere Serviços Aéreos no Brasil

Art. 214. (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

SEÇÃO II

Do Transporte Doméstico

Art. 215. Considera-se doméstico e é regido por este Código, todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em Território Nacional.

Parágrafo único. O transporte não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino.

Art. 216. Os serviços aéreos de transporte doméstico são reservados a pessoas jurídicas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

CAPÍTULO VI

[\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 217 a 221. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

TÍTULO VII

Do Contrato de Transporte Aéreo

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem ou carga, por meio de aeronave, mediante pagamento. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Parágrafo único. O empresário, como transportador, pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 223. Considera-se que existe um só contrato de transporte, quando ajustado num único ato jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagem, ainda que executado, sucessivamente, por mais de um transportador.

Art. 224. Em caso de transporte combinado, aplica-se às aeronaves o disposto neste Código.

Art. 225. Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo.

Art. 226. A falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem, nota de bagagem ou conhecimento de carga não prejudica a existência e eficácia do respectivo contrato.

CAPÍTULO II

Do Contrato de Transporte de Passageiro

SEÇÃO I

Do Bilhete de Passagem

Art. 227. No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, assim como o nome dos transportadores.

Parágrafo único. Os prestadores de serviço de intermediação da compra de passagem aérea e as empresas prestadoras do serviço de transporte aéreo devem fornecer às autoridades federais competentes, na forma da regulamentação, as informações pessoais do passageiro. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 4 (quatro) horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 4 (quatro) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte

a execução normal do serviço.

§ 1º A autoridade de aviação civil regulamentará o tratamento a ser dispensado ao passageiro indisciplinado, inclusive em relação às providências cabíveis. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 2º O prestador de serviços aéreos poderá deixar de vender, por até 12 (doze) meses, bilhete a passageiro que tenha praticado ato de indisciplina considerado gravíssimo, nos termos da regulamentação prevista no § 1º deste artigo. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 3º A hipótese de impedimento prevista no § 2º não se aplica a passageiro em cumprimento de missão de Estado, possibilitado o estabelecimento de outras exceções na regulamentação prevista no § 1º deste artigo. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 4º Os dados de identificação de passageiro que tenha praticado ato gravíssimo de indisciplina poderão ser compartilhados pelo prestador de serviços aéreos com seus congêneres, nos termos da regulamentação prevista no § 1º deste artigo. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 233. 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 aeroporto e da área aberta ao público em geral.

SEÇÃO II

Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (duas) vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III

Do Contrato de Transporte Aéreo de Carga

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

- I - o lugar e data de emissão;
- II - os pontos de partida e destino;
- III - o nome e endereço do expedidor;
- IV - o nome e endereço do transportador;
- V - o nome e endereço do destinatário;
- VI - a natureza da carga;
- VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;
- VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;

IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contrapagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;

X - o valor declarado, se houver;

XI - o número das vias do conhecimento;

XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;

XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

Art. 236. O conhecimento aéreo será feito em 3 (três) vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.

§ 1º A 1ª via, com a indicação "do transportador", será assinada pelo expedidor.

§ 2º A 2ª via, com a indicação "do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhará a carga.

§ 3º A 3ª via será assinada pelo transportador e por ele entregue ao expedidor, após aceita a carga.

Art. 237. Se o transportador, a pedido do expedidor, fizer o conhecimento, considerar-se-á como tendo feito por conta e em nome deste, salvo prova em contrário.

Art. 238. Quando houver mais de um volume, o transportador poderá exigir do expedidor conhecimentos aéreos distintos.

Art. 239. Sem prejuízo da responsabilidade penal, o expedidor responde pela exatidão das indicações e declarações constantes do conhecimento aéreo e pelo dano que, em consequência de suas declarações ou indicações irregulares, inexatas ou incompletas, vier a sofrer o transportador ou qualquer outra pessoa.

Art. 240. O conhecimento faz presumir, até prova em contrário, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte.

Art. 241. As declarações contidas no conhecimento aéreo, relativas a peso, dimensões, acondicionamento da carga e número de volumes, presumem-se verdadeiras até prova em contrário; as referentes à quantidade, volume, valor e estado da carga só farão prova contra o transportador, se este verificar sua exatidão, o que deverá constar do conhecimento.

Art. 242. O transportador recusará a carga desacompanhada dos documentos exigidos ou cujo transporte e comercialização não sejam permitidos.

Art. 243. Ao chegar a carga ao lugar do destino, deverá o transportador avisar ao destinatário para que a retire no prazo de 15 (quinze) dias a contar do aviso, salvo se estabelecido outro prazo no conhecimento.

§ 1º Se o destinatário não for encontrado ou não retirar a carga no prazo constante do aviso, o transportador avisará ao expedidor para retirá-la no prazo de 15 (quinze) dias, a partir do aviso, sob pena de ser considerada abandonada.

§ 2º Transcorrido o prazo estipulado no último aviso, sem que a carga tenha sido retirada, o transportador a entregará ao depósito público por conta e risco do expedidor, ou, a seu critério, ao leiloeiro, para proceder à venda em leilão público e depositar o produto líquido no Banco do Brasil S/A., à disposição do proprietário, deduzidas as despesas de frete, seguro e encargos da venda.

§ 3º No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, o alijamento a que se refere o § 1º deste artigo será comunicado imediatamente à autoridade fazendária que jurisdicione o aeroporto do destino da carga.

Art. 244. Presume-se entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte a carga que o destinatário haja recebido sem protesto.

§ 1º O protesto far-se-á mediante ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador.

§ 2º O protesto por avaria será feito dentro do prazo de 7 (sete) dias a contar do recebimento.

§ 3º O protesto por atraso será feito dentro do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário.

§ 4º Em 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 (artigos 259 e 266).

§ 6º O dano ou avaria e o extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro serão apurados de acordo com a legislação específica (artigo 8º).

Art. 245. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo da aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final.

Parágrafo único. O período de execução do transporte aéreo não compreende o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, a menos que hajam sido feitos para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga (artigo 263).

TÍTULO VIII

Da Responsabilidade Civil

CAPÍTULO I

Da Responsabilidade Contratual

SEÇÃO I

Disposições Gerais

Art. 246. A responsabilidade do transportador (artigos 123, 124 e 222, Parágrafo único), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (artigos 233, 234, § 1º, 245), está sujeita aos limites estabelecidos neste Título (artigos 257, 260, 262, 269 e 277).

Art. 247. É nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite de indenização inferior ao previsto neste Capítulo, mas a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que continuará regido por este Código (artigo 10).

Art. 248. Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, 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.

§ 3º A sentença, no Juízo Criminal, com trânsito em julgado, que haja decidido sobre a existência do ato doloso ou culposo e sua autoria, será prova suficiente.

Art. 249. Não serão computados nos limites estabelecidos neste Capítulo, honorários e despesas judiciais.

Art. 250. O responsável que pagar a indenização desonera-se em relação a quem a receber (artigos 253 e 281, parágrafo único).

Parágrafo único. Fica ressalvada a discussão entre aquele que pagou e os demais responsáveis pelo pagamento.

Art. 251. Na fixação de responsabilidade do transportador por danos a pessoas, carga, equipamento ou instalações postos a bordo da aeronave aplicam-se os limites dos dispositivos deste Capítulo, caso não existam no contrato outras limitações.

Art. 251-A. A indenização por dano extrapatrimonial em decorrência de falha na execução do contrato de transporte fica condicionada à demonstração da efetiva ocorrência do prejuízo e de sua extensão pelo passageiro ou pelo expedidor ou destinatário de carga. [\(Incluído pela Lei nº 14.034, de 2020\).](#)

SEÇÃO II

Do Procedimento Extrajudicial

Art. 252. No prazo de 30 (trinta) dias, a partir das datas previstas no artigo 317, I, II, III e IV, deste Código, o interessado deverá habilitar-se ao recebimento da respectiva indenização.

Art. 253. Nos 30 (trinta) dias seguintes ao término do prazo previsto no artigo anterior, o responsável deverá efetuar aos habilitados os respectivos pagamentos com recursos próprios ou com os provenientes do seguro (artigo 250).

Art. 254. Para os que não se habilitarem tempestivamente ou cujo processo esteja na dependência de cumprimento, pelo interessado, de exigências legais, o pagamento a que se refere o artigo anterior deve ocorrer nos 30 (trinta) dias seguintes à satisfação daquelas.

Art. 255. Esgotado o prazo a que se referem os artigos 253 e 254, se não houver o responsável ou a seguradora efetuado o pagamento, poderá o interessado promover, judicialmente, pelo procedimento sumaríssimo (artigo 275, II, letra e, do CPC), a reparação do dano.

SEÇÃO III

Da Responsabilidade por Dano a Passageiro

Art. 256. 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, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;

II - de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1º O transportador não será responsável:

a) (revogada); (Redação dada pela Lei nº 14.034, de 2020)

b) (revogada). (Redação dada pela Lei nº 14.034, de 2020)

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; (Incluído pela Lei nº 14.034, de 2020).

II - no caso do inciso II do **caput** deste artigo, se comprovar que, por motivo de caso fortuito ou de força maior, foi impossível adotar medidas necessárias, suficientes e adequadas para evitar o dano. (Incluído pela Lei nº 14.034, de 2020). Produção de efeitos

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

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

b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

§ 3º Constitui caso fortuito ou força maior, para fins do inciso II do § 1º deste artigo, a ocorrência de 1 (um) ou mais dos seguintes eventos, desde que supervenientes, imprevisíveis e inevitáveis: (Incluído pela Lei nº 14.034, de 2020). Produção de efeitos

I - restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de condições meteorológicas adversas impostas por órgão do sistema de controle do espaço aéreo; (Incluído pela Lei nº 14.034, de 2020).

II - restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de indisponibilidade da infraestrutura aeroportuária; (Incluído pela Lei nº 14.034, de 2020).

III - restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem decorrentes de determinações da autoridade de aviação civil ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública, que será responsabilizada; (Incluído pela Lei nº 14.034, de 2020).

IV - decretação de pandemia ou publicação de atos de Governo que dela decorram, com vistas a impedir ou a restringir o transporte aéreo ou as atividades aeroportuárias. (Incluído pela Lei nº 14.034, de 2020).

§ 4º A previsão constante do inciso II do § 1º deste artigo não desobriga o transportador de oferecer assistência material ao passageiro, bem como de oferecer as alternativas de reembolso do valor pago pela passagem e por eventuais serviços acessórios ao contrato de transporte, de reacomodação ou de reexecução do serviço por outra modalidade de transporte, inclusive nas hipóteses de atraso e de interrupção do voo por período superior a 4 (quatro) horas de que tratam os arts. 230 e 231 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 14.034, de 2020).

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN.

§ 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.

§ 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital par a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

Art. 258. No caso de transportes sucessivos, o passageiro ou seu sucessor só terá ação contra o transportador que haja efetuado o transporte no curso do qual ocorrer o acidente ou o atraso.

Parágrafo único. Não se aplica o disposto neste artigo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade por todo o percurso do transporte contratado.

Art. 259. Quando o transporte aéreo for contratado com um transportador e executado por outro, o passageiro ou sucessores poderão demandar tanto o transportador contratual como o transportador de fato, respondendo ambos solidariamente.

SEÇÃO IV

Da Responsabilidade por Danos à Bagagem

Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao valor correspondente a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.

Art. 261. Aplica-se, no que couber, o que está disposto na seção relativa à responsabilidade por danos à carga aérea (artigos 262 a 266).

SEÇÃO V

Da Responsabilidade por Danos à Carga

Art. 262. No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato do transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se ao valor correspondente a 3 (três) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (artigos 239, 241 e 244).

Art. 263. Quando para a execução do contrato de transporte aéreo for usado outro meio de transporte, e houver dúvida sobre onde ocorreu o dano, a responsabilidade do transportador será regida por este Código (artigo 245 e Parágrafo único).

Art. 264. O transportador não será responsável se comprovar:

I - que o atraso na entrega da carga foi causado pela ocorrência de 1 (um) ou mais dos eventos previstos no § 3º do art. 256 desta Lei; [\(Redação dada pela Lei nº 14.034, de 2020\)](#) [Produção de efeitos](#)

II - que a perda, destruição ou avaria resultou, exclusivamente, de um ou mais dos seguintes fatos:

- a) natureza ou vício próprio da mercadoria;
- b) embalagem defeituosa da carga, feita por pessoa ou seus prepostos;
- c) ato de guerra ou conflito armado;
- d) ato de autoridade pública referente à carga.

Art. 265. A não ser que o dano atinja o valor de todos os volumes, compreendidos pelo conhecimento de transporte aéreo, somente será considerado, para efeito de indenização, o peso dos volumes perdidos, destruídos, avariados ou entregues com atraso.

Art. 266. Poderá o expedidor propor ação contra o primeiro transportador e contra aquele que haja efetuado o transporte, durante o qual ocorreu o dano, e o destinatário contra este e contra o último transportador.

Parágrafo único. Ocorre a solidariedade entre os transportadores responsáveis perante, respectivamente, o expedidor e o destinatário.

CAPÍTULO II

Da Responsabilidade por Danos em Serviços Aéreos Gratuitos

Art. 267. Quando não houver contrato de transporte (artigos 222 a 245), a responsabilidade civil por danos ocorridos durante a execução dos serviços aéreos obedecerá ao seguinte:

I - o proprietário da aeronave responde por danos ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e aos bens na superfície, nos limites previstos, respectivamente, nos arts. 257 e 269, e, para isso, é obrigatório que contrate seguro, conforme previsto no inciso III do **caput** do art. 281 deste Código; [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

II - [\(revogado\)](#); [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

III - no transporte gratuito realizado pelo Correio Aéreo Nacional, não haverá indenização por danos à pessoa ou bagagem a bordo, salvo se houver comprovação de culpa ou dolo dos operadores da aeronave.

§ 1º No caso do item III deste artigo, ocorrendo a comprovação de culpa, a indenização sujeita-se aos limites previstos no Capítulo anterior, e no caso de ser comprovado o dolo, não prevalecem os referidos limites.

§ 2º Em relação a passageiros transportados com infração do § 2º do artigo 178 e artigo 221, não prevalecem os limites deste Código.

CAPÍTULO III

Da Responsabilidade para com Terceiros na Superfície

Art. 268. O explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em vôo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.

§ 1º Prevalece a responsabilidade do explorador quando a aeronave é pilotada por seus prepostos, ainda que exorbitem de suas atribuições.

§ 2º Exime-se o explorador da responsabilidade se provar que:

I - não há relação direta de causa e efeito entre o dano e os fatos apontados;

II - resultou apenas da passagem da aeronave pelo espaço aéreo, observadas as regras de tráfego aéreo;

III - a aeronave era operada por terceiro, não preposto nem dependente, que iludiu a razoável vigilância exercida sobre o aparelho;

IV - houve culpa exclusiva do prejudicado.

§ 3º Considera-se a aeronave em vôo desde o momento em que a força motriz é aplicada para decolar até o momento em que termina a operação de pouso.

§ 4º Tratando-se de aeronave mais leve que o ar, planador ou asa voadora, considera-se em vôo desde o momento em que se desprende da superfície até aquele em que a ela novamente retorne.

§ 5º Considera-se em manobra a aeronave que estiver sendo movimentada ou rebocada em áreas aeroportuárias.

Art. 269. A responsabilidade do explorador estará limitada:

I - para aeronaves com o peso máximo de 1.000kg (mil quilogramas), à importância correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional;

II - para aeronaves com peso superior a 1.000kg (mil quilogramas), à quantia correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional, acrescida de 1/10 (um décimo) do valor de cada OTN - Obrigação do Tesouro Nacional por quilograma que exceder a 1.000 (mil).

Parágrafo único. Entende-se por peso da aeronave o autorizado para decolagem pelo certificado de aeronavegabilidade ou documento equivalente.

Art. 270. O explorador da aeronave pagará aos prejudicados habilitados 30% (trinta por cento) da quantia máxima, a que estará obrigado, nos termos do artigo anterior, dentro de 60 (sessenta) dias a partir da ocorrência do fato (artigos 252 e 253).

§ 1º Exime-se do dever de efetuar o pagamento o explorador que houver proposto ação para isentar-se de responsabilidade sob a alegação de culpa predominante ou exclusiva do prejudicado.

2º O saldo de 70% (setenta por cento) será rateado entre todos os prejudicados habilitados, quando após o decurso de 90 (noventa) dias do fato, não pender qualquer processo de habilitação ou ação de reparação do dano (artigos 254 e 255).

Art. 271. Quando a importância total das indenizações fixadas exceder ao limite de responsabilidade estabelecido neste Capítulo, serão aplicadas as regras seguintes:

I - havendo apenas danos pessoais ou apenas danos materiais, as indenizações serão reduzidas proporcionalmente aos respectivos montantes;

II - havendo danos pessoais e materiais, metade da importância correspondente ao limite máximo de indenização será destinada a cobrir cada espécie de dano; se houver saldo, será ele utilizado para complementar indenizações que não tenham podido ser pagas em seu montante integral.

Art. 272. Nenhum efeito terão os dispositivos deste Capítulo sobre o limite de responsabilidade quando:

I - o dano resultar de dolo ou culpa grave do explorador ou de seus prepostos;

II - seja o dano causado pela aeronave no solo e com seus motores parados;

III - o dano seja causado a terceiros na superfície, por quem esteja operando ilegal ou ilegitimamente a aeronave.

CAPÍTULO IV

Da Responsabilidade por Abalroamento

Art. 273. Consideram-se provenientes de abalroamento os danos produzidos pela colisão de 2 (duas) ou mais aeronaves, em vôo ou em manobra na superfície, e os produzidos às pessoas ou coisas a bordo, por outra aeronave em vôo.

Art. 274. A responsabilidade pela reparação dos danos resultantes do abalroamento cabe ao explorador ou proprietário da aeronave causadora, quer a utilize pessoalmente, quer por preposto.

Art. 275. No abalroamento em que haja culpa concorrente, a responsabilidade dos exploradores é solidária, mas proporcional à gravidade da falta.

Parágrafo único. Não se podendo determinar a proporcionalidade, responde cada um dos exploradores em partes iguais.

Art. 276. 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.

Parágrafo único. Incluem-se no ressarcimento dos danos as despesas, inclusive judiciais, assumidas pelo explorador da aeronave abalroada, em consequência do evento danoso.

Art. 277. A indenização pelos danos causados em consequência do abalroamento não excederá:

I - aos limites fixados nos artigos 257, 260 e 262, relativos a pessoas e coisas a bordo, elevados ao dobro;

II - aos limites fixados no artigo 269, referentes a terceiros na superfície, elevados ao dobro;

III - ao valor dos reparos e substituições de peças da aeronave abalroada, se recuperável, ou de seu valor real imediatamente anterior ao evento, se inconveniente ou impossível a recuperação;

IV - ao décimo do valor real da aeronave abalroada imediatamente anterior ao evento, em virtude da privação de seu uso normal.

Art. 278. Não prevalecerão os limites de indenização fixados no artigo anterior:

I - se o abalroamento resultar de dolo ou culpa grave específico do explorador ou de seus prepostos;

II - se o explorador da aeronave causadora do abalroamento tiver concorrido, por si ou por seus prepostos, para o evento, mediante ação ou omissão violadora das normas em vigor sobre tráfego aéreo;

III - se o abalroamento for consequência de apossamento ilícito ou uso indevido da aeronave, sem negligência do explorador ou de seus prepostos, os quais, neste caso, ficarão eximidos de responsabilidade.

Art. 279. O explorador de cada aeronave será responsável, nas condições e limites previstos neste Código, pelos danos causados:

I - pela colisão de 2 (duas) ou mais aeronaves;

II - por 2 (duas) ou mais aeronaves conjunta ou separadamente.

Parágrafo único. A pessoa que sofrer danos, ou os seus beneficiários, terão direito a ser indenizados, até a soma dos limites correspondentes a cada uma das aeronaves, mas nenhum explorador será responsável por soma que exceda os limites aplicáveis às suas aeronaves, salvo se sua responsabilidade for ilimitada, por ter sido provado que o dano foi causado por dolo ou culpa grave (§ 1º do artigo 248).

CAPÍTULO V

Da Responsabilidade do Construtor Aeronáutico e das Entidades de Infra-Estrutura Aeronáutica

Art. 280. Aplicam-se, conforme o caso, os limites estabelecidos nos artigos 257, 260, 262, 269 e 277, à eventual responsabilidade:

I - do construtor de produto aeronáutico brasileiro, em relação à culpa pelos danos decorrentes de defeitos de fabricação;

II - da administração de aeroportos ou da Administração Pública, em serviços de infra-estrutura, por culpa de seus operadores, em acidentes que causem danos a passageiros ou coisas.

CAPÍTULO VI

Da Garantia de Responsabilidade

Art. 281. Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para garantir eventual indenização de riscos futuros em relação:

I - aos danos previstos neste Título, com os limites de responsabilidade civil nele estabelecidos (artigos 257, 260, 262, 269 e 277) ou contratados (§ 1º do artigo 257 e parágrafo único do artigo 262);

II - aos tripulantes e viajantes gratuitos equiparados, para este efeito, aos passageiros (artigo 256, § 2º);

III - ao pessoal técnico a bordo, às pessoas e aos bens na superfície; [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

IV - ao valor da aeronave.

§ 1º O recebimento do seguro exime o transportador da responsabilidade (artigo 250). [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 2º A contratação do seguro previsto no **caput** deste artigo é facultativa se a aeronave for operada por órgão de segurança pública relacionado nos incisos I a VI do **caput** do art. 144 da Constituição Federal. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

§ 3º A operação com aeronave não segurada nos termos do § 2º deste artigo deverá observar o disposto em tratados e em convenções aplicáveis. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 282. Exigir-se-á do explorador de aeronave estrangeira, para a eventual reparação de danos a pessoas ou bens no espaço aéreo ou no território brasileiro:

a) apresentação de garantias iguais ou equivalentes às exigidas de aeronaves brasileiras;

b) o cumprimento das normas estabelecidas em Convenções ou Acordos Internacionais, quando aplicáveis.

Art. 283. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Art. 284. Os seguros obrigatórios, cuja expiração ocorrer após o início do voo, consideram-se prorrogados até o seu término.

Art. 285. Sob pena de nulidade da cláusula, nas apólices de seguro de vida ou de seguro de acidente, não poderá haver exclusão de riscos resultantes do transporte aéreo.

Parágrafo único. Em se tratando de transporte aéreo, as apólices de seguro de vida ou de seguro de acidentes não poderão conter cláusulas que apresentem taxas ou sobretaxas maiores que as cobradas para os transportes terrestres.

Art. 286. Aquele que tiver direito à reparação do dano poderá exercer, nos limites da indenização que lhe couber, direito próprio sobre a garantia prestada pelo responsável (artigos 250 e 281, Parágrafo único).

CAPÍTULO VII

Da Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional

Art. 287. Para efeito de limite de responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, as quantias estabelecidas nas Convenções Internacionais de que o Brasil faça parte serão convertidas em moeda nacional, na forma de regulamento expedido pelo Poder Executivo.

TÍTULO IX

Das Infrações e Providências Administrativas

CAPÍTULO I

Dos Órgãos Administrativos Competentes

Art. 288. A autoridade de aviação civil é competente para tipificar as infrações a este Código ou à legislação que dele decorra, bem como para definir as respectivas sanções e providências administrativas aplicáveis a cada conduta

infracional, observado o processo de apuração e de julgamento previsto em regulamento próprio. [Lei nº 14.368, de 2022](#)).

§ 1º [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

§ 2º [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

§ 3º O disposto nos Capítulos II e III deste Título aplica-se tão somente às atribuições do Comando da Aeronáutica, no que couber. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

CAPÍTULO II

Das Providências Administrativas

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão de certificados, de licenças ou de autorizações; [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

III - cassação de certificados, de licenças ou de autorizações; [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - [\(revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

Art. 290. A autoridade aeronáutica poderá requisitar o auxílio da força policial para 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.

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.

§ 2º Em caso de crime em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no § 1º deste artigo, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

Art. 292. É assegurado o direito à ampla defesa e a recurso a quem responder a procedimentos instaurados para a apuração e julgamento das infrações às normas previstas neste Código e em normas regulamentares.

§ 1º O mesmo direito será assegurado no caso de providências administrativas necessárias à apuração de fatos irregulares ou delituosos.

§ 2º O procedimento será sumário, com efeito suspensivo.

Art. 293. A aplicação das providências ou penalidades administrativas, previstas neste Título, não prejudicará nem impedirá a imposição, por outras autoridades, de penalidades cabíveis.

Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração deste Código.

Art. 295. A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão.

Art. 296. A suspensão será aplicada para período não superior a 180 (cento e oitenta) dias, podendo ser prorrogada uma vez por igual período.

Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.

Art. 298. A empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no País será sujeita à multa e, na hipótese de reincidência, à 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 - às tarifas, 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.

CAPÍTULO III

Das Infrações

Art. 299. Será aplicada multa de até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, de habilitação, de autorização ou de homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos: [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

I - procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

II - execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes;

III - [\(revogado\)](#); [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

IV - [\(revogado\)](#); [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

VII - prática reiterada de infrações graves;

VIII - atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias além do prazo estabelecido pela autoridade aeronáutica;

IX - atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de áreas aeroportuárias, fora do prazo estabelecido no respectivo instrumento.

Art. 300. A cassação dependerá de inquérito administrativo no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.

Art. 301. A suspensão poderá ser por prazo até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período.

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

- a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;
- b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;
- c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;
- d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

e) utilizar ou empregar aeronave sem a necessária homologação do órgão competente, quando exigida; [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#);

f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciado;

g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;

h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;

i) manter aeronave estrangeira em Território Nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada;

j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;

k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;

l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;

m) trasladar aeronave sem licença;

n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;

o) realizar vôo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;

p) realizar vôo com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização do órgão competente;

q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;

r) realizar vôo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

s) realizar vôo por instrumentos com aeronave não homologada para esse tipo de operação;

t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;

u) realizar vôo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não habilitado para tal;

v) operar aeronave com plano de vôo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;

w) [\(revogada\)](#); [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#);

x) operar radiofrequências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;

c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;

d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;

g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;

h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;

i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;

j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;

k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;

- l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;
- m) infringir regras, normas ou cláusulas de Convenções ou atos internacionais;
- n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;
- o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;
- p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo;
- q) operar a aeronave em estado de embriaguez;
- r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;
- s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;
- t) operar aeronave deixando de manter fraseologia-padrão nas comunicações radiotelefônicas;
- u) ministrar instruções de voo sem estar habilitado.

III - infrações imputáveis aos prestadores de serviços aéreos: [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

- a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;
- b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;
- c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;
- d) firmar acordo com outro explorador de serviços aéreos ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio, **pool** ou consolidação de serviços ou interesses, sem conhecimento ou consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando exigido; [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)
- e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;
- f) explorar qualquer serviço aéreo sem a observância da regulação da autoridade aeronáutica; [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)
- g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;
- h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;
- i) [\(revogada\)](#); [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)
- j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;
- k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;
- l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;
- m) desrespeitar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;
- n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;
- o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;
- p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;
- q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;

r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;

s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;

t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;

v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de incidente ou acidente envolvendo aeronave sob sua responsabilidade; [\(Redação dada pela Lei nº 12.970, de 2014\)](#)

w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de lucros e perdas;

x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro;

y) [\(revogada\)](#); [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

z) [\(revogada\)](#); [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica;

b) inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos;

c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração não prevista por órgão homologador;

d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo;

e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;

f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

g) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum voo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.

V - infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;

b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;

c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;

d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de voo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;

e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não homologada;

b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;

d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;

e) executar qualquer serviço aéreo sem a observância da regulação da autoridade aeronáutica; [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;

g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;

h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagem aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo;

i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço;

j) [\(revogada\)](#); [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#).

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica;

m) deixar o proprietário ou operador de aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.

CAPÍTULO IV

Da Detenção, Interdição e Apreensão de Aeronave

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos seguintes casos:

I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (artigo 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do artigo 21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado. [\(Regulamento\)](#)

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada. [\(Incluído pela Lei nº 9.614, de 1998\)](#) [\(Regulamento\)](#) [\(Vide Decreto nº 8.265, de 2014\)](#).

§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório. [\(Renumerado do § 2º para § 3º com nova redação pela Lei nº 9.614, de 1998\)](#) [\(Regulamento\)](#)

Art. 304. Quando, no caso do item IV, do artigo anterior, for constatada a existência de material proibido, explosivo ou apetrechos de guerra, sem autorização, ou contrariando os termos da que foi outorgada, pondo em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, a autoridade aeronáutica poderá reter o material de que trata este artigo e liberar a aeronave se, por força de lei, não houver necessidade de apreendê-la.

§ 1º Se a aeronave for estrangeira e a carga não puser em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, poderá a autoridade aeronáutica fazer a aeronave retornar ao país de origem pela rota e prazo determinados, sem a retenção da carga.

§ 2º Embora estrangeira a aeronave, se a carga puser em risco a segurança pública e a paz entre os povos, poderá a autoridade aeronáutica reter o material bélico e fazer retornar a aeronave na forma do disposto no parágrafo

anterior.

Art. 305. A aeronave pode ser interditada:

I - nos casos do artigo 302, I, alíneas a até n; II, alíneas c, d, g e j; III, alíneas a, e, f e g; e V, alíneas a a e;

II - durante a investigação de acidente em que estiver envolvida.

§ 1º Efetuada a interdição, será lavrado o respectivo auto, assinado pela autoridade que a realizou e pelo responsável pela aeronave.

§ 2º Será entregue ao responsável pela aeronave cópia do auto a que se refere o parágrafo anterior.

Art. 306. A aeronave interditada não será impedida de funcionar, para efeito de manutenção.

Art. 307. A autoridade aeronáutica poderá interditar a aeronave, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, mediante requisição da autoridade aduaneira, de Polícia ou de saúde.

Parágrafo único. A requisição deverá ser motivada, de modo a demonstrar justo receio de que haja lesão grave e de difícil reparação a direitos do Poder Público ou de terceiros; ou que haja perigo à ordem pública, à saúde ou às instituições.

Art. 308. A apreensão da aeronave dar-se-á para preservar a eficácia da detenção ou interdição, e consistirá em mantê-la estacionada, com ou sem remoção para hangar, área de estacionamento, oficina ou lugar seguro (artigos 155 e 309).

Art. 309. A apreensão de aeronave só se dará em cumprimento à ordem judicial, ressalvadas outras hipóteses de apreensão previstas nesta Lei.

Art. 310. Satisfeitas as exigências legais, a aeronave detida, interditada ou apreendida será imediatamente liberada.

Art. 311. Em qualquer dos casos previstos neste Capítulo, o proprietário ou explorador da aeronave não terá direito à indenização.

CAPÍTULO V

Da Custódia e Guarda de Aeronave

Art. 312. 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. 313. O explorador ou o proprietário de aeronaves entregues em depósito ou a guarda de autoridade aeronáutica responde pelas despesas correspondentes.

§ 1º Incluem-se no disposto neste artigo:

I - os depósitos decorrentes de apreensão;

II - os seqüestros 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 judiciários.

§ 2º No caso do § 2º do artigo 303, 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 No caso do parágrafo anterior, caberá ação regressiva contra o Poder Público cuja autoridade houver agido com excesso de poder ou com espírito emulatório.

Art. 314. O depósito não excederá o prazo de 2 (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 ocorrer 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 Ministério da Aeronáutica, procedendo-se ao respectivo assentamento no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica ao depósito decorrente de processo administrativo de natureza fiscal.

Art. 315. Será obrigatório o seguro da aeronave entregue ao depósito, a cargo do explorador ou proprietário.

TÍTULO X

Dos Prazos Extintivos

Art. 316. Prescreve em 6 (seis) meses, contados da tradição da aeronave, a ação 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. 317. Prescreve em 2 (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, ressalvado o disposto nos parágrafos do artigo 61;

V - para cobrar créditos, resultantes de contratos sobre utilização de aeronave, se não houver prazo diverso 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 por culpa da administração do aeroporto ou da Administração Pública (artigo 280), a partir do dia da ocorrência do fato;

IX - do segurado contra o segurador, contado o prazo do dia em que ocorreu o fato, cujo risco estava garantido pelo seguro (artigo 281);

X - 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. 318. Se o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou da identidade do responsável, o prazo começará a correr da data em que tiver conhecimento, mas não poderá ultrapassar de 3 (três) anos a partir do evento.

Art. 319. As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica aos prazos definidos no Código Tributário Nacional.

Art. 320. A intervenção e liquidação extrajudicial deverão encerrar-se no prazo de 2 (dois) anos.

Parágrafo único. Ao término do prazo de 2 (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. 321. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

TÍTULO XI

Disposições Finais e Transitórias

Art. 322. Fica autorizado o Ministério da Aeronáutica a instalar uma Junta de Julgamento da Aeronáutica com a competência de julgar, administrativamente, as infrações e demais questões dispostas neste Código, e mencionadas no seu artigo 1º, [\(vetado\)](#).

§ 1º [\(vetado\)](#).

§ 2º [\(vetado\)](#).

§ 3º [\(vetado\)](#).

§ 4º O Poder Executivo, através de decreto, regulamentará a organização e o funcionamento da Junta de Julgamento da Aeronáutica.

Art. 323. Este Código entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 324. Ficam revogados o [Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966](#), o [Decreto-Lei nº 234, de 28 de fevereiro de 1967](#), a [Lei nº 5.448, de 4 de junho de 1968](#), a [Lei nº 5.710, de 7 de outubro de 1971](#), a [Lei nº 6.298, de 15 de dezembro de 1975](#), a [Lei nº 6.350, de 7 de julho de 1976](#), a [Lei nº 6.833, de 30 de setembro de 1980](#), a [Lei nº 6.997, de 7 de junho de 1982](#), e demais disposições em contrário.

Brasília, 19 de dezembro de 1986. 165º da Independência e 98º da República.

JOSÉ SARNEY

Octávio Júlio Moreira Lima

Este texto não substitui o publicado no DOU de 23.12.1986 e [retificado em 30.12.1986](#)

*



RESOLUÇÃO Nº 302, DE 5 DE FEVEREIRO DE 2014.

Estabelece critérios e procedimentos para a alocação e remuneração de áreas aeroportuárias e condições de acesso aos Parques de Abastecimento de Aeronaves. (Redação dada pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

(Texto compilado)

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 8º, inciso XXI, e 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, considerando a necessidade do estabelecimento de regras para disponibilização do acesso às áreas aeroportuárias nos casos de escassez e o que consta dos processos nºs 60800.025164/2010-36 e 60800.112911/2011-56, deliberados e aprovados na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 5 de fevereiro de 2014,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer critérios para a alocação e remuneração de áreas aeroportuárias nos aeródromos públicos e condições de acesso aos Parques de Abastecimento de Aeronaves. (Redação dada pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 1º Na alocação e remuneração de áreas aeroportuárias são vedadas práticas discriminatórias e abusivas.

§ 2º Nos casos em que não haja escassez de áreas aeroportuárias, definida nos termos desta Resolução, prevalece a autonomia de gestão do operador de aeródromo na sua alocação e no estabelecimento das condições de sua utilização, observado o disposto no §1º deste artigo.

§ 3º Para os fins desta Resolução, o Parque de Abastecimento de Aeronaves é definido como o conjunto de instalações fixas, compreendendo tanques, equipamentos, rede de hidrantes e prédios (administração, manutenção e outros), com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação, localizado dentro do aeródromo. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

Art. 1º-A Os aeródromos delegados a Estados, Municípios e Distrito Federal deverão observar os dispositivos desta Resolução, do convênio de delegação e, em caso de outorga, o instrumento correspondente. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 1º O convênio de delegação e, em caso de outorga, o instrumento correspondente, poderão dispor de critérios que diverjam dos previstos nesta Resolução, desde que expressamente motivados e demonstrado o interesse público. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 2º Na hipótese de ocorrência do § 1º deste artigo, a celebração de contrato de alocação de áreas com base em dispositivos distintos a esta Resolução estará condicionada ao prévio processo de consulta, pelo operador do aeródromo, aos operadores aéreos e às demais partes interessadas relevantes. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

Art. 1º-B A análise e a fiscalização dos critérios para a alocação e remuneração de áreas aeroportuárias nos aeródromos delegados serão de responsabilidade dos entes delegatários. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

Parágrafo único. A ANAC poderá, motivadamente, quando não obedecidos os procedimentos do art. 1º-A desta Resolução, determinar, para o ente delegatário ou para o operador do aeródromo, medidas para que sejam adotadas as condições estabelecidas nesta Resolução para a alocação e remuneração de áreas aeroportuárias. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

CAPÍTULO I

DAS ÁREAS AEROPORTUÁRIAS

Art. 2º Para os efeitos desta Resolução, são consideradas como áreas aeroportuárias aquelas situadas no aeroporto e destinadas:

I - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos brasileiros;

II - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;

III - aos concessionários, permissionários ou autorizatários dos serviços aéreos;

IV - aos serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves;

V - ao abrigo e manutenção de aeronaves;

VI - à indústria aeronáutica; e

VII - às demais atividades desenvolvidas no aeroporto, tais como lojas de varejo, salas destinadas ao atendimento de clientes exclusivos (áreas VIP), aluguel de carro, estacionamento de veículos, serviços de lazer, bancos, restaurantes, lanchonetes, bares, hotéis e outros.

§ 1º As atividades desenvolvidas nas áreas aeroportuárias estão assim classificadas:

I - administrativas, compreendendo as atividades descritas no inciso I do *caput* deste artigo;

II - operacionais, compreendendo as atividades descritas nos incisos II a V do *caput* deste artigo; e

III - comerciais, compreendendo as atividades descritas nos incisos VI e VII do *caput* deste artigo.

§ 2º Caberá ao operador do aeródromo determinar a localização e o tamanho apropriados das áreas mencionadas neste artigo, observadas as regulamentações específicas.

CAPÍTULO II

DA DESTINAÇÃO E ALOCAÇÃO DAS ÁREAS AEROPORTUÁRIAS

Art. 3º O operador do aeródromo, observados, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a regulamentação referente à adequação do serviço, deverá disponibilizar às empresas que explorem ou pretendam explorar serviço de transporte aéreo regular, nos termos e condições estabelecidos nesta Resolução, sob livre negociação, o acesso às áreas necessárias para a execução das atividades de: (Redação dada pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

- I - despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens (*check-in*);
- II - recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves;
- III - carga e descarga de aeronaves;
- IV - manutenção de aeronaves e serviços correlatos;
- V - abrigo de aeronaves e equipamentos de rampa; e
- VI - instalação de escritório administrativo.

§ 1º O acesso às áreas mencionadas neste artigo será disponibilizado às empresas que atuem ou pretendam atuar no aeroporto, mediante solicitação e conforme a necessidade.

§ 2º Uma vez que as empresas tenham acesso às áreas disponíveis especificadas no inciso I do *caput* deste artigo, o operador de aeródromo deve adotar as medidas para assegurar o acesso às demais áreas especificadas nos incisos II a VI do mesmo artigo, quando necessário para a adequada operação.

§ 3º As áreas mencionadas neste artigo poderão ser disponibilizadas às empresas que explorem ou pretendam explorar os demais tipos de serviço de transporte aéreo, observados os critérios do art. 7º desta Resolução. (Redação dada pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

Art. 4º As áreas aeroportuárias serão distribuídas pelo operador do aeródromo às empresas que atuem ou pretendam atuar no aeroporto para utilização nas seguintes modalidades:

- I - utilização compartilhada; ou
- II - utilização em exclusividade.

Art. 5º Eventuais conflitos motivados pela preterição de acesso de empresas de serviço de transporte aéreo público regular a alguma das áreas referidas no art. 3º devem ser preferencialmente resolvidos por acordos diretos estabelecidos entre as partes.

Art. 6º Não se resolvendo o conflito nos termos do art. 5º desta Resolução, restará configurada a escassez das áreas em relação às quais houve preterição, devendo o operador do aeródromo observar as seguintes regras para alocação destas áreas:

I - destinar, no mínimo, 10% (dez por cento) das áreas existentes especificadas no art. 3º, inciso I, desta Resolução para utilização compartilhada pelas empresas que atuem ou pretendam atuar no aeroporto;

II - limitar a alocação de áreas para utilização em exclusividade, especificadas no art. 3º, inciso I, desta Resolução pela proporção entre a quantidade de passageiros movimentados pela empresa no aeroporto e a quantidade total de passageiros movimentados no aeroporto por todas as empresas, no período de 6 (seis) meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade;

III - limitar a alocação de áreas para utilização em exclusividade, especificadas no art. 3º, inciso II, desta Resolução pela proporção entre a quantidade de carga movimentada pela empresa no aeroporto e a quantidade total de carga movimentada no aeroporto por todas as empresas, no período de 12 (doze) meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade; e

IV - limitar a alocação de áreas para utilização em exclusividade, especificadas no art. 3º, incisos III a VI, desta Resolução pela proporção entre a quantidade de pousos e decolagens da empresa no aeroporto e a quantidade total de pousos e decolagens no aeroporto por todas as empresas, no período de 12 (doze) meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.

§ 1º Configurada a escassez nos termos do *caput*, a ANAC estabelecerá o prazo máximo para a realocação das áreas, conforme o disposto neste artigo, sem prejuízo do disposto no art. 3º, §2º, desta Resolução, observado o mínimo de 30 (trinta) dias.

§ 2º A comprovação da realocação das áreas se dará por meio dos instrumentos contratuais firmados entre o operador do aeródromo e as empresas que atuam na área na qual for verificada a escassez.

§ 3º Os instrumentos contratuais mencionados no §2º deste artigo deverão garantir o uso eficiente das áreas em questão, permitindo sua redistribuição para efeitos de aplicação desta Resolução.

Art. 7º Caso não seja configurada escassez das áreas referidas no art. 3º desta Resolução por empresas exploradoras de serviço de transporte aéreo regular, o operador do aeródromo deverá disponibilizá-las conforme critério próprio, observando o disposto no art. 40 da Lei nº 7.565, de 1986, no que couber, e a seguinte ordem de prioridade: (Redação dada pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (./2023/resolucao-717)

I - empresas exploradoras de serviço de transporte aéreo público não regular;

II - empresas exploradoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves; e

III - demais exploradoras de serviços e pessoas físicas.

Art. 8º É facultado às empresas exploradoras de serviços aéreos públicos contratar com prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de manutenção aeronáutica, a prestação de serviço nas áreas referidas no art. 3º a elas alocadas.

Art. 9º O operador de aeródromo, observado, no que couber, o art. 40 da Lei nº 7.565/1986, e a regulamentação referente à adequação do serviço, deverá disponibilizar às empresas que atuem ou pretendam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, de abastecimento de aeronaves e de manutenção aeronáutica, nos termos e condições estabelecidos nesta Resolução, sob livre negociação, o acesso às áreas necessárias para execução de suas atividades.

§ 1º É facultado ao operador de aeródromo limitar o acesso das empresas mencionadas no *caput* deste artigo às áreas necessárias quando comprovadamente não houver área disponível para realização da atividade solicitada.

§ 2º Havendo limitação de acesso a que se refere o § 1º deste artigo, o operador do aeródromo deverá encaminhar à ANAC e ao ente delegatário – quando houver, no prazo de até 30 (trinta) dias da ocorrência do fato, a justificativa para a limitação adotada, e as possíveis medidas a serem adotadas para eliminação das restrições existentes, com respectivos prazos, as quais serão disponibilizadas ao público no sítio eletrônico da ANAC ou do ente delegatário. (Redação dada pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (./2023/resolucao-717)

Art. 9º-A O operador de aeródromo deverá submeter à ANAC, para análise e eventuais medidas cabíveis, contratos que envolvam a construção ou operação de infraestruturas de dutos e hidrantes destinados ao abastecimento de aeronaves, previamente à sua assinatura. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

§ 1º O contrato deverá atender às seguintes características: (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

I - não poderá prever exclusividade na atividade de distribuição de combustíveis ou abastecimento de aeronaves; (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

II - deverá ser claro com relação a quais instalações e equipamentos são considerados benfeitorias permanentes; (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

III - deverá apresentar justificativa para a classificação de instalações e equipamentos como removíveis; (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

IV - deverá estabelecer o período de amortização dos investimentos realizados, ao fim do qual as benfeitorias permanentes serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização, à União ou ao operador do aeródromo. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

V - deverá ser claro com relação aos critérios e valores de remuneração para o operador do aeródromo, incluindo a remuneração pela área cedida e pela movimentação de combustível; e (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

VI - os critérios e valores da remuneração devida pelo operador da infraestrutura de dutos e hidrantes deverão ser semelhantes àqueles devidos por outros operadores que atuam ou tenham interesse em atuar nas atividades de distribuição de combustíveis ou abastecimento de aeronaves no aeródromo. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

§ 2º Futuros aditivos contratuais que alterem as características mencionadas ou a parte contratada observarão o disposto no caput. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

§ 3º A ANAC poderá solicitar informações adicionais e determinar alterações às minutas dos contratos. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

§ 4º A ANAC poderá determinar medidas que promovam a concorrência nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis no aeródromo, incluindo, em casos excepcionais, restrições à participação do operador da infraestrutura de dutos e hidrantes do aeródromo nestas atividades. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

§ 5º A não submissão do contrato à análise prévia prevista no caput, ou a celebração do contrato sem observância às determinações da ANAC, ensejará a apuração da infração e a aplicação das providências administrativas cabíveis. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

CAPÍTULO III

DAS CONDIÇÕES DA ALOCAÇÃO DAS ÁREAS AEROPORTUÁRIAS

Seção I

Dos Preços Específicos

Art. 10. A remuneração pela utilização das áreas destinadas aos órgãos públicos terá preço definido proporcionalmente em razão do ressarcimento, sem fins lucrativos, das despesas com água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outros correlatos, nos termos de instrumentos específicos.

Art. 11. A remuneração por preços específicos pela utilização das áreas destinadas às atividades operacionais, elencadas no art. 2º, incisos II a V, será livremente pactuada entre o operador do aeródromo e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.

§ 1º Eventuais conflitos devem ser preferencialmente resolvidos por acordos diretos estabelecidos entre as partes contratantes.

§ 2º Caberá à ANAC compor, administrativamente, conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes., observado o disposto nos arts. 1º-A e 1º-B desta Resolução. (Redação dada pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 3º A ANAC poderá monitorar os preços praticados pelo operador do aeródromo nas áreas mencionadas no *caput*, observando as práticas de mercado, ficando a seu critério a comparação com preços praticados em outros aeroportos no Brasil e no exterior e a análise dos custos relativos à utilização das referidas áreas.

§ 4º Em caso de descumprimento do disposto neste artigo, a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais por meio de preços-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública.

Art. 12. Eventual cobrança variável para remunerar a utilização das áreas destinadas às atividades de abastecimento de aeronaves deverá ser fixada com base no volume de combustível comercializado pela distribuidora.

Art. 12-A. É cabível remuneração pela área, equipamento ou serviço destinado ao cumprimento dos requisitos de inspeção de segurança de bagagem despachada, aplicando-se as disposições do Art. 11 desta Resolução. (Redação dada pela Resolução nº 627, de 07.06.2021 (../2021/resolucao-no-627-07-06-2021))

Parágrafo único. A definição dos meios de execução da inspeção e da remuneração deve resultar de processo de consulta entre o operador do aeródromo e os operadores aéreos, com compartilhamento de informações entre as partes. (Redação dada pela Resolução nº 627, de 07.06.2021 (../2021/resolucao-no-627-07-06-2021))

Art.13. A remuneração pela utilização das áreas comerciais é de livre negociação entre o operador do aeródromo e a parte interessada, observado o regime próprio aplicável a estas contratações.

Seção II

Dos Prazos

Art. 14. O operador do aeródromo poderá negociar o prazo de vigência do contrato de utilização de área, limitado ao prazo de sua outorga para explorar a infraestrutura aeroportuária, quando houver, ou ao prazo máximo de 25 (vinte e cinco) anos

Parágrafo único. O operador do aeródromo poderá negociar prazo de vigência superior ao previsto no *caput* quando necessário para garantir a viabilidade econômica do empreendimento, mediante prévia autorização do Ministério de Portos e Aeroportos. (Redação dada pela Resolução nº

717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

CAPÍTULO III-A

ACESSO AOS PARQUES DE ABASTECIMENTO DE AERONAVES DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS DE GUARULHOS E DO RIO DE JANEIRO/GALEÃO

(Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

Seção I

Das Disposições Gerais

(Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

Art. 14-A. Os operadores do Aeroporto Internacional de Guarulhos e do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão, bem como os operadores dos Parques de Abastecimento de Aeronaves destes aeroportos, deverão garantir o acesso à infraestrutura instalada do Parque de Abastecimento de Aeronaves nos termos deste Capítulo. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

§ 1º A inclusão ou exclusão de aeródromo na aplicabilidade deste capítulo deverá ser precedida de ampla discussão pública e considerar pelo menos uma das seguintes características: (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

I - perfil do abastecimento de combustíveis, considerando as operações das aeronaves e os volumes demandados; (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

II - existência de vantagem competitiva decorrente do acesso à infraestrutura instalada do Parque de Abastecimento de Aeronaves, inclusive quando decorrente da utilização de rede de dutos e hidrantes para abastecimento de aeronaves; e (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

III - limitação física ou ambiental do sítio aeroportuário para instalação de novas infraestruturas de recebimento, armazenagem ou distribuição de combustíveis de aviação. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

§ 2º O acesso à infraestrutura instalada poderá se dar por meio da venda de ativos, participação societária, prestação de serviço ou outro modelo de compartilhamento, desde que seja definido por meio do processo de consulta descrito neste Capítulo. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

Seção II

Do Termo de Condições de Acesso

(Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

Art. 14-B. O operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves deverão tornar públicas as condições de acesso ao Parque de Abastecimento de Aeronaves por meio do Termo de Condições de Acesso. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

§ 1º O termo deverá ser estruturado com regras claras e requisitos e critérios objetivos e não discriminatórios, podendo ser exigido dos potenciais interessados em compartilhar a infraestrutura: (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023)(../2023/resolucao-717).

I - atendimento aos padrões de segurança operacional, em conformidade com os parâmetros estabelecidos pela regulamentação vigente e com os padrões aceitos internacionalmente; e (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

II - requisitos adicionais oriundos do processo de consulta. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

§ 2º A remuneração pelo acesso, que deverá constar expressamente no termo, deverá estar relacionada aos custos dos investimentos não amortizados, ao custo de capital e aos custos operacionais, observados os seguintes critérios: (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

I - os custos de investimentos deverão ser relacionados ao Custo Histórico Corrigido; (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

II - o custo de capital poderá incluir custo de capital próprio, de terceiros e prêmio de risco do investimento; e (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

III - a amortização deverá utilizar critério linear, considerando o tempo em que os ativos foram utilizados e a duração do contrato de operação do Parque de Abastecimento de Aeronaves firmado com o operador do aeródromo, de forma que, ao fim do contrato, os ativos deverão ser considerados totalmente amortizados. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

§ 3º O termo deverá ser claro com relação a quais instalações e equipamentos serão utilizados em regime compartilhado. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

§ 4º O termo deverá estabelecer prazo razoável de análise das condições de entrada, não podendo ser superior a 90 (noventa) dias, e dispor de cronograma vinculante para o início das operações da parte contratante. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

§ 5º Ultrapassado o prazo do § 4º deste artigo, não havendo manifestação expressa contrária, a requisição de acesso será considerada tacitamente aprovada. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

Seção III

Da Elaboração do Termo de Condições de Acesso

(Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

Art. 14-C. O operador de aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves deverão, até 31 de outubro de 2023, elaborar proposta do Termo de Condições de Acesso e submetê-la à consulta descrita no art. 14- D desta Resolução. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

§ 1º O descumprimento de uma das partes quanto à obrigação de submissão da proposta do Termo de Condições de Acesso à consulta não excluirá a responsabilidade da outra. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

§ 2º Caso expirado o prazo do caput sem a submissão da proposta do Termo de Condições de Acesso à consulta, a ANAC poderá elaborar proposta de Termo e iniciar o processo de consulta. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717).

Art. 14-D. A proposta do Termo de Condições de Acesso deverá ser submetida a procedimento de consulta às Empresas Aéreas e aos potenciais interessados em compartilhar a infraestrutura. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 1º Em caso de omissão ou dúvida do operador do aeródromo ou do operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves, a ANAC poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 2º A consulta às empresas aéreas poderá ser realizada por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 3º A consulta deverá explicitar como a proposta atende aos princípios dispostos no art. 14-B desta Resolução e ser acompanhada de todas as informações relevantes para a sua avaliação. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 4º A consulta deverá prever prazo mínimo de 120 (cento e vinte) dias para manifestação das partes consultadas. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 5º Caso alguma parte consultada manifeste interesse em apresentar contestação às informações, premissas e cálculos constantes no termo, o operador do Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves deverão disponibilizar a esta parte acesso às informações necessárias à elaboração da contestação, ainda que sob compromisso de sigilo. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 6º Caso as partes não cheguem a um acordo, qualquer das partes poderá solicitar arbitramento pela ANAC. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 7º A ANAC levará em consideração, em sua decisão, o engajamento no processo de consulta, a relevância e qualidade das informações compartilhadas e a fundamentação das propostas e contrapropostas apresentadas, entre outros aspectos que demonstrem o nível de cooperação de cada uma das partes para o alcance de acordos e soluções negociadas. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

Art. 14-E. Concluída a consulta, o Termo de Condições de Acesso deverá ser publicado em até 30 (trinta) dias no sítio eletrônico do operador de Aeródromo. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

Parágrafo único. Em caso de arbitramento a que se refere o art. 14-D desta Resolução, e em caso de expirado o prazo do caput, a ANAC poderá tornar público o Termo de Condições de Acesso. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

“Art. 14-F. O Termo de Condições de Acesso deverá ter validade por prazo determinado, não podendo ser inferior a 5 (cinco) anos. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 1º O Termo de Condições de Acesso vigente só poderá ser aditado mediante novo processo de consulta, observando-se as disposições deste Capítulo. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 2º O operador de Aeródromo e o operador do Parque de Abastecimento de Aeronaves, antes de expirado o prazo referido no caput, deverão submeter nova proposta do Termo à consulta, observando-se as disposições deste Capítulo. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 3º O Termo vigente terá seus efeitos prolongados até que a nova proposta do Termo seja publicada. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 4º Em casos excepcionais, a ANAC poderá instaurar processo para revisão ou atualização do Termo, em momento anterior ao prazo de validade estabelecido. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

Seção IV

Da Fiscalização

(Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

Art. 14-G. O descumprimento das disposições deste Capítulo ensejará a apuração da infração e aplicação das providências administrativas cabíveis. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 1º O operador de aeródromo deverá cumprir e fazer cumprir esta Resolução, sujeitando-se à fiscalização e às penalidades impostas pela ANAC. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

§ 2º As empresas que atuam na atividade de operação do Parque de Abastecimento de Aeronaves, na condição de Empresas de Serviço Auxiliar ao Transporte Aéreo, se sujeitarão à fiscalização e às penalidades impostas pela ANAC. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

Art. 15-A. A ANAC poderá, a qualquer momento, solicitar manifestação da Agência Nacional de Petróleo sobre temas de sua competência. (Incluído pela Resolução nº 717, de 13.06.2023) (../2023/resolucao-717)

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 15. Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC.

Art. 16. Esta Resolução entra em vigor decorridos:

I - 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação no Diário Oficial da União (DOU), em relação ao art. 12; e

II - 30 (trinta) dias de sua publicação no DOU para os demais dispositivos.

Art. 17. Ficam revogados:

I - a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, publicada no DOU de 23 de setembro de 2009, Seção 1, página 6;

II - a Resolução nº 170, de 24 de agosto de 2010, publicada no DOU de 25 de agosto de 2010, Seção 1, página 12;

III - a Resolução nº 201, de 22 de setembro de 2011, publicada no DOU de 23 de setembro de 2011, Seção 1, página 4;

IV - o art. 7º da Resolução nº 208, de 22 de novembro de 2011, publicada no DOU de 28 de novembro de 2011, Seção 1, página 4;

V - a Resolução nº 222, de 22 de março de 2012, publicada no DOU de 23 de março de 2012, Seção 1, página 2;

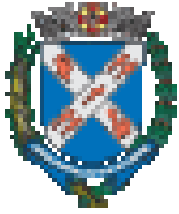
VI - a Resolução nº 239, de 21 de junho de 2012, publicada no DOU de 22 de junho de 2012, Seção 1, página 3; e

VII - a Resolução nº 247, de 25 de setembro de 2012, publicada no DOU de 26 de setembro de 2012, Seção 1, página 1.

MARCELO PACHECO DOS GUARANYS

Diretor-Presidente

Publicado no Diário Oficial da União de 7 de fevereiro de 2014, Seção 1, página 7.



Assinaturas do documento



"74 Pauta 02 abr 2025"

Código para verificação: **HJJ65FVE**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ **THAIS FORNICOLA RODRIGUES DAS NEVES** (CPF: ***.314.518-**) em 31/03/2025 às 16:05:33 (GMT-03:00)
Emitido por: "SolarBPM", emitido em 22/01/2025 - 15:47:24 e válido até 22/01/2028 - 15:47:24.
(Assinatura do Sistema)
- ✓ **MARCELO MAGRO MAROUN** (CPF: ***.873.218-**) em 31/03/2025 às 15:16:38 (GMT-03:00)
Emitido por: "SolarBPM", emitido em 11/09/2023 - 09:55:12 e válido até 11/09/2123 - 09:55:12.
(Assinatura do Sistema)
- ✓ **MARCELO KRAIDE SOFFNER** (CPF: ***.848.458-**) em 31/03/2025 às 14:18:46 (GMT-03:00)
Emitido por: "SolarBPM", emitido em 26/07/2023 - 10:58:03 e válido até 26/07/2123 - 10:58:03.
(Assinatura do Sistema)
- ✓ **KARLA LOVATO PELIZZARO** (CPF: ***.608.428-**) em 31/03/2025 às 13:57:10 (GMT-03:00)
Emitido por: "AC SINCOR RFB G5", emitido em 22/05/2024 - 16:29:56 e válido até 22/05/2027 - 16:29:56.
(Assinatura ICP-Brasil)
- ✓ **JOÃO VICTOR ROSSI DE BLASCO** (CPF: ***.510.658-**) em 31/03/2025 às 12:43:59 (GMT-03:00)
Emitido por: "SolarBPM", emitido em 08/01/2025 - 17:09:29 e válido até 08/01/2028 - 17:09:29.
(Assinatura do Sistema)
- ✓ **LUCIANA RIBEIRO DE GOES** (CPF: ***.721.328-**) em 31/03/2025 às 10:39:43 (GMT-03:00)
Emitido por: "SolarBPM", emitido em 28/07/2023 - 13:51:47 e válido até 28/07/2123 - 13:51:47.
(Assinatura do Sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link

<https://sempapel.piracicaba.sp.gov.br/atendimento/conferenciaDocumentos> e informe o processo **PMP 2024/004023**

e o código **HJJ65FVE** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.