

Nota

## CÂMARA MUNICIPAL DE ARARAQUARA

**LEI NÚMERO 5.113**  
**De 10 de dezembro de 1998**  
**Projeto de lei nº 173/97**  
**Autor: Vereador Paulo Marques**

**Dispõe sobre a proteção de Plano Básico de Zoneamento de Ruído.**

**O PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE ARARAQUARA, Estado de São Paulo, tendo em vista a sanção tácita do Prefeito Municipal, promulga nos termos do artigo 57, parágrafo 8º, da Lei Orgânica do Município de Araraquara, a seguinte lei:**

**Artigo 1º-** Fica a Prefeitura Municipal de Araraquara com a responsabilidade de compatibilizar o zoneamento do uso do solo urbano nas áreas vizinhas ao Aeroporto "Bartolomeu de Gusmão" da sede do Município, de acordo com o disposto no Código de Pista 4 (quatro), aplicável aos aeroportos de 1.800,00 (mil e oitocentos) metros de comprimento ou mais, classe essa definida pelo Ministério de Estado da Aeronáutica.

**Artigo 2º-** Ficam protegidas pelo Plano Básico de Zoneamento de Ruído, as Curvas de Nível de Ruído 1 e 2, do Código 4 – pista de categoria de aviação de grande porte e média densidade.

**Artigo 3º -** As restrições que deverão ser obedecidas são as mesmas constantes dos artigos 69 e 70, da Portaria nº 1.141/GM5, de 08 de dezembro de 1987.

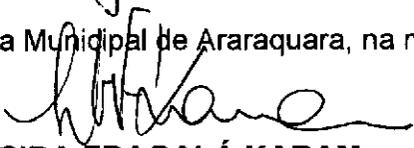
**Parágrafo único –** Ficam mantidas as edificações existentes na área preservada, sendo proibida suas modificações.

**Artigo 4º -** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de Araraquara, aos 10 (dez) dias do mês de dezembro do ano de 1998 (mil, novecentos e noventa e oito).

  
**VALDERICO JOE**  
**Presidente**

Publicada na Diretoria Geral da Câmara Municipal de Araraquara, na mesma data.

  
**LUZIA APARECIDA FRAGALÁ KARAM**  
**Diretora Geral**

Registrada à página nº 128, do livro competente nº 05.  
spg/

LEI Nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

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 (arts. 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 (art. 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 (art. 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, 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 de 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 asecuratórias de direito regulam-se pela lei de país onde se encontrar a aeronave.

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

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

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

Art. 10º 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 (arts. 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 (art. 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 (art. 18) ou em pouso no território brasileiro (arts. 303 a 311), quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico (arts. 1º e 12), de tráfego aéreo (arts. 14, 16, §3º, 17), ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações (arts. 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 (art. 1º, § 1º), neste Código (art. 1º, § 2º) e na legislação complementar (art. 1º, § 3º).

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

§ 2º É livre o tráfego de aeronave dedicada a serviços aéreos privados (art. 177 a 179), mediante informações prévias sobre o voo planejado (art. 14, § 4º).

§ 3º A entrada e o tráfego, no espaço aéreo brasileiro, de aeronave dedicada a serviços aéreos públicos (art. 175), dependem de autorização, ainda que previstos em acordo bilateral (arts. 203 a 213).

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

§ 5º Estão isentas das tar. ) 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 A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (art. 201).

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

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

§ 2º A falta de garantia autoriza o 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 como o disposto no art. 171 deste Código.

§ 4º O prejuízo decorrente do sobrevoo, 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 voo ordem para pousar deverá dirigir-se, imediatamente, para o aeródromo que lher 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 (arts. 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 à 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, aterrisar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

I - marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade (arts. 109 a 114);

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

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

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

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

Parágrafo único. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.

### CAPÍTULO III ENTRADA E SAÍDA DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO

Art. 22. Toda aeronave proveniente do exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional.

Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade aeronáutica, e suas denominações somente poderão ser modificadas mediante lei federal, quando houver necessidade técnica dessa alteração.

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

§ 1º. A aeronave estrangeira, autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada (art. 14, §§ 1º, 2º, 3º e 4º).

§ 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 (arts. 26 a 46);
- II - o sistema de proteção ao vôo (arts. 47 a 65);
- III - o sistema de segurança de vôo (arts. 66 a 71);
- IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (arts. 72 a 85);
- V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (arts. 86 a 93);
- VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (arts. 94 a 96);

- VII - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica (arts. 97 a 100);
- VIII - o sistema de indústria aeronáutica (art. 101);
- IX - o sistema de serviços auxiliares (arts. 102 a 104);
- X - o sistema de coordenação da infra-estrutura aeronáutica (art. 105).

§ 1º. A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.

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

### CAPÍTULO II DO SISTEMA AEROPORTUÁRIO

#### SEÇÃO I DOS AERÓDROMOS

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.

Parágrafo único. São facilidades: o balisamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra-incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de vôo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.

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. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.

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

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, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais (art. 22).

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. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica.

Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidas as instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica (art. 30).

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.

§ 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o território nacional, ou das entidades da administração federal indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.

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

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

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. Os preços de utilização serão fixados em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, tendo em vista as facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto.

### 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.

### 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 concessionários ou permissionários dos serviços aéreos;
- V - ao terminal de carga aérea;
- VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais;
- VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;
- VIII - aos serviços auxiliares 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 concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

§ 1º O termo de utilização será lavrado e assinado pelas partes em livro próprio, que poderá ser escriturado, mecanicamente, em folhas soltas.

§ 2º O termo de utilização para a construção de benfeitorias permanentes deverá ter prazo que permita 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 Aplica-se o disposto neste artigo e respectivos parágrafos aos permissionários de serviços auxiliares.

Art. 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias de que trata o art. 39, IX, depende de autorização da autoridade aeronáutica, com exclusão de qualquer outra, e deverá ser ininterrupto durante as vinte e quatro horas de todos os dias, salvo determinação em contrário da administração do aeroporto.

Parágrafo único. A utilização das áreas aeroportuárias no caso deste artigo sujeita-se a licitação prévia, na forma de regulamentação baixada pelo Poder Executivo.

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 aeronave ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radio-navegação 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, as restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

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

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 a 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 Voo 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 de socorro.

Art. 57. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito a 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 parágrafo primeiro 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 tomaram-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 VÔO

SEÇÃO I  
DOS REGULAMENTOS E REQUISITOS DE SEGURANÇA DE VÔO

Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de vôo, 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 usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos Regulamentos de que trata o artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental.

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

§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior;

§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.

SEÇÃO II  
DOS CERTIFICADOS DE HOMOLOGAÇÃO

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

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

§ 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade.

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

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 aeronave, 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 A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina homologada, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º do art. 107, poderá ser executada por mecânico licenciado pelo Ministério da Aeronáutica.

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

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

CAPÍTULO V  
SISTEMA DE REGISTRO AERONÁUTICO BRASILEIRO

SEÇÃO I  
DO REGISTRO AERONÁUTICO BRASILEIRO

Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:

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

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

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

IV - promover o cadastramento geral.

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

§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pelo Poder Executivo.

Art. 73. Somente são admitidos a registro:

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

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

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

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

Art. 74. No Registro Aeronáutico Brasileiro serão feitas:

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

II - a inscrição:

a) de títulos, instrumentos ou documentos em que se institua,

reconheça, transfira, modifique ou extinga o domínio ou os demais direitos reais sobre aeronave;

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

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

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

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

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

Art. 75. Poderá ser cancelado o registro, mediante pedido escrito do proprietário, sempre que não esteja a aeronave ou os motores gravados, e com o consentimento por escrito do respectivo credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real.

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

Art. 76. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, de conformidade com normas aprovadas pelo Ministério da Aeronáutica.

SEÇÃO II  
DO PROCEDIMENTO DE REGISTRO DE AERONAVES

Art. 77. Todos os títulos levados a registro receberão no Protocolo o número que lhes competir, observada a ordem de entrada.

Art. 78. O número de ordem determinará a prioridade do título, e esta a preferência dos direitos dependentes do registro.

Art. 79. O título de natureza particular apresentado em via única será arquivado no Registro Aeronáutico Brasileiro, que fornecerá certidão do mesmo, ao interessado.

Art. 80. Protocolizado o título, proceder-se-á aos registros, prevalecendo, para efeito de prioridade, os títulos prenotados no Protocolo sob o número de ordem mais baixo.

Art. 81. No Protocolo será anotada, à margem da prenotação, a exigência feita pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. Opondo-se o interessado, o processo será solucionado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, com recurso à autoridade aeronáutica superior.

Art. 82. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos trinta dias do seu lançamento no Protocolo, não tiver o título sido registrado por omissão do interessado em atender às exigências legais.

Art. 83. Em caso de permuta, serão feitas as inscrições nas matrículas correspondentes, sob um único número de ordem no Protocolo.

Art. 84. O Diário de bordo será apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro para autenticação dos termos de abertura, encerramento e número de páginas.

Parágrafo único. O Diário de bordo deverá ser encadernado e suas folhas numeradas, contendo na primeira e na última, respectivamente, o termo de abertura e encerramento com o número de suas páginas, devidamente autenticados pelo Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 85. O Registro Aeronáutico Brasileiro assentará em livro próprio ex officio ou a pedido da associação de classe interessada os costumes e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei ou os bons costumes, após a manifestação dos órgãos jurídicos do Ministério da Aeronáutica.

#### CAPÍTULO VI SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

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.

(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.

(VETADO)

(VETADO)

(VETADO)

(VETADO)

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. 89. Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas, podem ser vasculhados ou removidos, a não ser em presença ou com autorização da autoridade aeronáutica.

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. As despesas de remoção e desinterdição do local do acidente aeronáutico, inclusive em aeródromos, correrão por conta do explorador da aeronave acidentada, desde que comprovada a sua culpa ou responsabilidade.

Parágrafo único. Caso o explorador não disponha de recursos técnicos ou não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou de seus restos, a administração do aeroporto encarregar-se-á dessa providência.

Art. 92. Em caso de acidentes aéreos ocorridos por atos delituosos, far-se-á a comunicação à autoridade policial para o respectivo processo.

Parágrafo único. Para o disposto no caput deste artigo, a autoridade policial, juntamente com as autoridades aeronáuticas, deverão considerar as infrações às Regulamentações Profissionais dos aeroviários e dos aeronautas, que possam ter concorrido para o evento.

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 a Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil.

§ 1º A Comissão mencionada no caput deste artigo tem como objetivos:

- I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e critérios de segurança;
- II - promover a coordenação entre:
  - a) os serviços de controle de passageiros;
  - b) a administração aeroportuária;
  - c) o policiamento;
  - d) as empresas de transporte aéreo;
  - e) as empresas de serviços auxiliares.

§ 2º Compete, ainda, à referida Comissão determinar as normas e medidas destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.

## 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. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada (art. 15, §§ 1º e 2º) somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica.

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

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

Art. 99. As entidades referidas no artigo anterior só poderão funcionar com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

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

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 mediata, à navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao voo.

Parágrafo único. Cabe à autoridade aeronáutica expedir licença ou certificado de controladores de tráfego aéreo e de outros profissionais dos diversos setores de atividades vinculadas à navegação aérea e à 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 (arts. 66 a 71).

CAPÍTULO X  
DOS SERVIÇOS AUXILIARES

Art. 102. São serviços auxiliares:

I - as agências de carga aérea, os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos e os relativos à hotelaria nos aeroportos;

II - os demais serviços conexos à navegação aérea ou à infra-estrutura aeronáutica, fixados, em regulamento, pela autoridade aeronáutica.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Serão permitidos convênios entre empresas nacionais e estrangeiras, para que cada uma opere em seu respectivo país, observando-se suas legislações específicas.

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.

Parágrafo único. A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, matrícula, aeronavegabilidade (arts. 72, I, 109 e 114), transferência por ato entre vivos (arts. 72, II e 115, IV), constituição de hipoteca (arts. 72, II e 138), publicidade (arts. 72, III e 117) e cadastramento geral (art. 72, V).

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 (art. 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 As aeronaves a serviço de entidades da Administração indireta Federal, Estadual ou Municipal são consideradas, para os efeitos deste Código, aeronaves privadas (art. 3º, II).

§ 5º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial (art. 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. O Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição, após a vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave.

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

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

Art. 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 (art. 75 e parágrafo único);

II - ex officio quando matriculada em outro país;

III - quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave.

Art. 113. As inscrições constantes do Registro Aeronáutico Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

#### SEÇÃO II

##### DO CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE

Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o vôo 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 (arts. 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 (arts. 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. Considera-se proprietário da aeronave a pessoa natural ou jurídica que a tiver:

- I - construído, por sua conta;
- II - mandado construir, mediante contrato;
- III - adquirido por usucapião, por possuí-la como sua, baseada em justo título e boa fé, sem interrupção nem oposição durante cinco anos;
- IV - adquirido por direito hereditário;
- V - inscrito em seu nome no Registro Aeronáutico Brasileiro, consoante instrumento público ou particular, judicial ou extrajudicial (art. 155, IV).

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

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

Art. 117. Para fins de publicidade e continuidade, serão também inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro:

- I - as arrematações e adjudicações em hasta pública;
- II - as sentenças de divórcio, de nulidade ou anulação de casamento quando nas respectivas partilhas existirem aeronaves;
- III - as sentenças de extinção de condomínio;
- IV - as sentenças de dissolução ou liquidação de sociedades, em que haja aeronaves a partilhar;
- V - as sentenças que, nos inventários, arrolamentos e partilhas, adjudicarem aeronaves em pagamento de dívidas da herança;

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

VII - as sentenças declaratórias de usucapião.

Art. 118. Os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem a tenha contratado serão inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro.

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

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

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

Art. 119. As aeronaves em processo de homologação, as destinadas a pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de certificados de autorização de voo experimental e de marca experimental (arts. 17, parágrafo único, e 67, § 1º).

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 expresse, 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 jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

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

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

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

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

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

## SEÇÃO II DO ARRENDAMENTO

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

Art. 128. O contrato deverá ser feito por instrumento público ou particular, com a assinatura de duas testemunhas, e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 129. O arrendador é obrigado:

I - a entregar ao arrendatário a aeronave ou o motor, no tempo e lugar convenionados, 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 convenionado 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 pré-estabelecidas 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 (arts. 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 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 DO ARRENDAMENTO MERCANTIL DE AERONAVE

Art. 137. O arrendamento mercantil deve ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante instrumento público ou particular com os seguintes elementos:

- I - descrição da aeronave com o respectivo valor;
- II - prazo do contrato, valor de cada prestação periódica, ou o critério para a sua determinação, data e local dos pagamentos;
- III - cláusula de opção de compra ou de renovação contratual, como faculdade do arrendatário;
- IV - indicação do local, onde a aeronave deverá estar matriculada durante o prazo do contrato.

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

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

### CAPÍTULO V DA HIPOTECA E ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA DE AERONAVE SEÇÃO I

#### DA HIPOTECA CONVENCIONAL

Art. 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 e 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 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 art. 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 despendem, 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 despendem, e o saldo depositar-se-á, conforme o caso, em favor da massa falida ou liquidante.

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

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

Art. 147. Far-se-á ex officio a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro:

I - da hipoteca legal;

II - da adjudicação de que tratam os arts. 145, 146 § 7º e 190 deste Código.

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

## 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, tomando-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 (arts. 144 e 145).

## CAPÍTULO VI

### DO SEQUESTRO, DA PENHORA E APREENSÃO DA AERONAVE

#### SEÇÃO I

##### DO SEQUESTRO DA AERONAVE

Art. 153. Nenhuma aeronave empregada em serviços aéreos públicos (art. 175) poderá ser objeto de sequestro.

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

Art. 154. Admite-se o sequestro:

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

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

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

#### SEÇÃO II

##### DA PENHORA OU APREENSÃO DA AERONAVE

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

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

§ 2º A guarda ou depósito de aeronave penhorada ou de qualquer modo apreendida judicialmente far-se-á de conformidade com o disposto nos arts. 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 é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pelo Ministério da Aeronáutica e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.

§ 2º A função não remunerada, a bordo de aeronave de serviço aéreo privado (art. 177) pode ser exercida por tripulantes habilitados, independente de sua nacionalidade.

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

Art. 157. Desde que assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.

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 aeronáutica, na forma de regulamentação específica.

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

Art. 161. Será regulada pela legislação brasileira a validade da licença e do certificado de habilitação técnica de estrangeiros, quando inexistir convenção ou ato internacional vigente no Brasil e no Estado que os houver expedido.

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

Art. 162. Cessada a validade do certificado de habilitação técnica ou de capacidade física, o titular da licença ficará impedido do exercício da função nela especificada.

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

Art. 167. O comandante exerce a 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 art. 167, o comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontram 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 (art. 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 de voo.

Art. 171. As decisões tomadas pelo comandante na forma dos artigos 167, 168, 169 e 215, parágrafo único, inclusive em caso de

alijamento (art. 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 Diário de bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto comandante, que é o responsável pelas anotações, af também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

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

## TÍTULO VI DOS SERVIÇOS AÉREOS

### CAPÍTULO I INTRODUÇÃO

Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados (arts. 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (arts. 180 a 221).

Art. 175. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não-regular, doméstico ou internacional.

§ 1º A relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Código e legislação complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização.

§ 2º A relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste Código e legislação complementar, e, em se tratando de transporte público internacional, pelo disposto nos Tratados e Convenções pertinentes (arts. 1º, § 1º, 203 a 213).

§ 3º No contrato de serviços aéreos públicos, o empresário, pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave, obriga-se, em nome próprio, a executar determinados serviços aéreos, mediante remuneração, aplicando-se o disposto nos arts. 222 a 245 quando se tratar de transporte aéreo regular.

Art. 176. O transporte aéreo de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo regular, em suas linhas, atendendo às conveniências de horário, ou mediante fretamento especial.

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

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

## CAPÍTULO II SERVIÇOS AÉREOS PRIVADOS

Art. 177. Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (art. 123, II) compreendendo as atividades aéreas:

- I - de recreio ou desportivas;
- II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;
- III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.

Art. 178. Os proprietários ou operadores de aeronave destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas (art. 14, § 2º).

§ 1º As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e a todas as disposições sobre navegação aérea e segurança de vôo, assim como ter, regularmente, o seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.

§ 2º As aeronaves de que trata este artigo não poderão efetuar serviços aéreos de transporte público (art. 267, § 2º).

Art. 179. As pessoas físicas ou jurídicas que, em seu único e exclusivo benefício, se dediquem à formação ou adestramento de seu pessoal técnico, poderão fazê-lo mediante a anuência da autoridade aeronáutica.

## CAPÍTULO III SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

### SEÇÃO I DA CONCESSÃO OU AUTORIZAÇÃO PARA OS SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não-regular ou de serviços especializados.

Art. 181. A concessão somente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver:

- I - sede no Brasil;
- II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;
- III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

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

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

§ 3º A transferência a estrangeiros das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas

estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

## SEÇÃO II DA APROVAÇÃO DOS ATOS CONSTITUTIVOS E SUAS ALTERAÇÕES

Art. 184. Os atos constitutivos das sociedades de que tratam os artigos 181 e 182 deste Código, bem como suas modificações, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica, para serem apresentados ao Registro do Comércio.

Parágrafo único. A aprovação de que trata este artigo não assegura à sociedade qualquer direito em relação à concessão ou autorização para a execução de serviços aéreos.

Art. 185. A sociedade concessionária ou autorizada de serviços públicos de transporte aéreo deverá remeter, no primeiro mês de cada semestre do exercício social, relação completa:

I - dos seus acionistas, com a exata indicação de sua qualificação, endereço e participação social;

II - das transferências de ações, operadas no semestre anterior, com a qualificação do transmitente e do adquirente, bem como do que representa, percentualmente, a sua participação social.

§ 1º Diante dessas informações, poderá a autoridade aeronáutica:

I - considerar sem validade as transferências operadas em desacordo com a lei;

II - determinar que, no período que fixar, as transferências

dependerão de aprovação prévia.

§ 2º É exigida a autorização prévia, para a transferência de ações:

I - que assegurem ao adquirente ou retirem do transmitente o controle da sociedade;

II - que levem o adquirente a possuir mais de 10% (dez por cento) do capital social;

III - que representem 2% (dois por cento) do capital social;

IV - durante o período fixado pela autoridade aeronáutica, em face da análise das informações semestrais a que se refere o § 1º, item II, deste artigo;

V - no caso previsto no artigo 181, § 3º.

Art. 186. As empresas de que tratam os artigos 181 e 182, tendo em vista a melhoria dos serviços e maior rendimento econômico ou técnico, a diminuição de custos, o bem público ou o melhor atendimento dos usuários, poderão fundir-se ou incorporar-se.

§ 1º A consorciação, a associação e a constituição de grupos societários serão permitidas tendo em vista a exploração dos serviços de manutenção de aeronaves, os serviços de características comuns e a formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico.

§ 2º Embora pertencendo ao mesmo grupo societário, uma empresa não poderá, fora dos casos previstos no caput deste artigo, explorar linhas aéreas cuja concessão tenha sido deferida a outra.

§ 3º Todos os casos previstos no caput e no § 1º deste artigo só se efetuarão com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

## SEÇÃO III DA INTERVENÇÃO, LIQUIDAÇÃO E FALÊNCIA DE EMPRESA CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Art. 187. Não podem impetrar concordata as empresas que, por seus atos constitutivos, tenham por objeto a exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica.

Art. 188. O Poder Executivo poderá intervir nas empresas concessionárias ou autorizadas, cuja situação operacional, financeira ou econômica ameace a continuidade dos serviços, a eficiência ou a segurança do transporte aéreo.

§ 1º A intervenção visará ao restabelecimento da normalidade dos serviços e durará enquanto necessária à consecução do objetivo.

§ 2º Na hipótese de ser apurada, por perícia técnica, antes ou depois da intervenção, a impossibilidade do restabelecimento da normalidade dos serviços:

I - será determinada a liquidação extra-judicial, quando, com a realização do ativo puder ser atendida pelo menos a metade dos créditos;

II - será requerida a falência, quando o ativo não for suficiente para atender pelo menos a metade dos créditos, ou quando houver fundados indícios de crimes falenciais.

Art 189. Além dos previstos em lei, constituem créditos privilegiados da União nos processos de liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo:

I - a quantia despendida pela União para financiamento ou pagamento de aeronave e produtos aeronáuticos adquiridos pela empresa de transporte aéreo;

II - a quantia por que a União se haja obrigado, ainda que parceladamente, para pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos, importados pela empresa de transporte aéreo.

Art. 190. Na liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo, serão liminarmente adjudicadas à União, por conta e até o limite do seu crédito, as aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos antes da instauração do processo:

I - com a contribuição financeira da União, aval, fiança ou qualquer outra garantia desta ou de seus agentes financeiros;

II - pagos no todo ou em parte pela União ou por cujo pagamento ela venha a ser responsabilizada após o início do processo.

§ 1º A adjudicação de que trata este artigo será determinada pelo Juízo Federal, mediante a comprovação, pela União, da ocorrência das hipóteses previstas nos itens I e II deste artigo.

§ 2º A quantia correspondente ao valor dos bens referidos neste artigo será deduzida do montante do crédito da União, no processo de cobrança executiva, proposto pela União contra a devedora, ou administrativamente, se não houver processo judicial.

Art. 191. Na expiração normal ou antecipada das atividades da empresa, a União terá o direito de adquirir, diretamente, em sua totalidade ou em partes, as aeronaves, peças e equipamentos, oficinas e instalações aeronáuticas, pelo valor de mercado.

#### SEÇÃO IV DO CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Art. 192. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos de transporte regular, que impliquem em consórcio, "pool", conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica.

Art. 193. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruínosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar frequências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.

Art. 194. As normas e condições para a exploração de serviços aéreos não-regulares (arts. 217 a 221) serão fixadas pela autoridade aeronáutica, visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular, e poderão ser alteradas quando necessário para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos.

Parágrafo único. Poderá a autoridade aeronáutica exigir a prévia aprovação dos contratos ou acordos firmados pelos empresários de serviços especializados (art. 201), de serviço de transporte aéreo regular ou não-regular, e operadores de serviços privados ou desportivos (arts. 15, § 2º e 178, § 2º), entre si, ou com terceiros.

Art. 195. Os serviços auxiliares serão regulados de conformidade com o disposto nos arts. 102 a 104.

Art. 196. Toda pessoa, natural ou jurídica, que explorar serviços aéreos, deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, devidamente homologadas pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. O explorador da aeronave, através de sua estrutura de operações, deverá, a qualquer momento, fornecer aos órgãos do Sistema de Proteção ao Voo (arts. 47 a 65), os elementos relativos ao voo ou localização da aeronave.

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

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

aeronautas e aeroviários.

Art. 198. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todas as empresas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas, estabelecido pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos.

Art. 199. A autoridade aeronáutica poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.

Art. 200. Toda empresa nacional ou estrangeira de serviço de transporte aéreo público regular obedecerá às tarifas aprovadas pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. No transporte internacional não-regular, a autoridade aeronáutica poderá exigir que o preço do transporte seja submetido a sua aprovação prévia.

#### CAPÍTULO IV

##### DOS SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS

Art. 201. Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de:

I - aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;

II - prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;

III - publicidade aérea de qualquer natureza;

IV - fomento ou proteção da agricultura em geral;

V - saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;

VI - ensino e adestramento de pessoal de voo;

VII - provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;

VIII - qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.

Art. 202. Obdecerão a regulamento especial os serviços aéreos que

tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer dos seus aspectos, mediante o uso de fertilizantes, sementeira, combate a pragas, aplicação de inseticidas, herbicidas, desfolhadores, povoamento de águas, combate a incêndios em campos e florestas e quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas.

#### CAPÍTULO V

##### DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR

##### SEÇÃO I

##### DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR INTERNACIONAL

Art. 203. Os serviços de transporte aéreo público internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras.

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. O Governo brasileiro designará as empresas para os serviços de transporte aéreo internacional.

§ 1º Cabe à empresa ou empresas designadas providenciarem a autorização de funcionamento, junto aos países onde pretendem operar.

§ 2º A designação de que trata este artigo far-se-á com o objetivo de assegurar o melhor rendimento econômico no mercado internacional, estimular o turismo receptivo, contribuir para o maior intercâmbio político, econômico e cultural.

##### DA DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EMPRESAS ESTRANGEIRAS

Art. 205. Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:

I - ser designada pelo Governo do respectivo país;

II - obter autorização de funcionamento no Brasil (arts. 206 a 211);

III - obter autorização para operar os serviços aéreos (arts. 212 e 213).

Parágrafo único. A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto os pedidos de autorização, a que se referem os itens II e III deste artigo são atos da própria empresa designada.

#### DA AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO

Art. 206. O pedido de autorização para funcionamento no País será instruído com os seguintes documentos:

I - prova de achar-se a empresa constituída conforme a lei de seu país;

II - o inteiro teor de seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente;

III - relação de acionistas ou detentores de seu capital, com a indicação, quando houver, do nome, profissão e domicílio de cada um e número de ações ou quotas de participação, conforme a natureza da sociedade;

IV - cópia da ata da assembléia ou do instrumento jurídico que deliberou sobre o funcionamento no Brasil e fixou o capital destinado às operações no território brasileiro;

V - último balanço mercantil legalmente publicado no país de origem;

VI - instrumento de nomeação do representante legal no Brasil, do qual devem constar poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização (art. 207).

Art. 207. As condições que o Governo Federal achar conveniente estabelecer em defesa dos interesses nacionais constarão de termo de aceitação assinado pela empresa requerente e integrarão o decreto de autorização.

Parágrafo único. Um exemplar do órgão oficial que tiver feito a publicação do decreto e de todos os documentos que o instruem será arquivado no Registro de Comércio da localidade onde vier a ser situado o estabelecimento principal da empresa, juntamente com a prova do depósito, em dinheiro, da parte do capital destinado às operações no Brasil.

Art. 208. As empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País são obrigadas a ter permanentemente representante no Brasil, com plenos

poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa.

Parágrafo único. No caso de falência decretada fora do País, perdurarão os poderes do representante até que outro seja nomeado, e os bens e valores da empresa não serão liberados para transferência ao exterior, enquanto não forem pagos os credores domiciliados no Brasil.

Art. 209. Qualquer alteração que a empresa estrangeira fizer em seu estatuto ou atos constitutivos dependerá de aprovação do Governo Federal para produzir efeitos no Brasil.

Art. 210. A autorização a empresa estrangeira para funcionar no Brasil, de que trata o art. 206, poderá ser cassada:

I - em caso de falência;

II - se os serviços forem suspensos, pela própria empresa, por período excedente a 6 (seis) meses;

III - nos casos previstos no decreto de autorização ou no respectivo Acordo bilateral;

IV - nos casos previstos em lei (art. 298).

Art. 211. A substituição da empresa estrangeira que deixar de funcionar no Brasil ficará na dependência de comprovação, perante a autoridade aeronáutica, do cumprimento das obrigações a que estava sujeita no País, salvo se forem assumidas pela nova empresa designada.

#### DA AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR

Art. 212. A empresa estrangeira, designada pelo governo de seu país e autorizada a funcionar no Brasil, deverá obter a autorização para iniciar, em caráter definitivo, os serviços aéreos internacionais, apresentando à autoridade aeronáutica:

a) os planos operacional e técnico, na forma de regulamentação da espécie;

b) as tarifas que pretende aplicar entre pontos de escala no Brasil e as demais escalas de seu serviço no exterior;

c) o horário que pretende observar.

Art. 213. Toda modificação que envolva equipamento, horário, frequência e escalas no território nacional, bem assim a suspensão provisória ou definitiva dos serviços e o restabelecimento de escalas autorizadas, dependerá de autorização da autoridade aeronáutica, se não

for estabelecido de modo diferente em Acordo bilateral.

Parágrafo único. As modificações a que se refere este artigo serão submetidas à autoridade aeronáutica com a necessária antecedência.

#### DA AUTORIZAÇÃO DE AGÊNCIA DE EMPRESA ESTRANGEIRA QUE NÃO OPERE SERVIÇOS AÉREOS NO BRASIL

Art. 214. As empresas estrangeiras de transporte aéreo que não operem no Brasil não poderão funcionar no território nacional ou nele manter agência, sucursal, filial, gerência, representação ou escritório, salvo se possuírem autorização para a venda de bilhete de passagem ou de carga, concedida por autoridade competente.

§ 1º A autorização de que trata este artigo estará sujeita às normas e condições que forem estabelecidas pelo Ministério da Aeronáutica.

§ 2º Não será outorgada autorização à empresa cujo país de origem não assegure reciprocidade de tratamento às congêneres brasileiras.

§ 3º O representante, agente, diretor, gerente ou procurador deverá ter os mesmos poderes de que trata o art. 208 deste Código.

#### 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 público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras.

#### CAPÍTULO VI DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO NÃO-REGULAR

Art. 217. Para a prestação de serviços aéreos não-regulares de transporte de passageiro, carga ou mala postal, é necessária autorização de funcionamento do Poder Executivo, a qual será intransferível, podendo estender-se por período de 5 (cinco) anos, renovável por igual prazo.

Art. 218. Além da nacionalidade brasileira, a pessoa interessada

em obter a autorização de funcionamento, deverá indicar os aeródromos e instalações auxiliares que pretende utilizar, comprovando:

- I - sua capacidade econômica e financeira;
- II - a viabilidade econômica do serviço que pretende explorar;
- III - que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas;
- IV - que fez os seguros obrigatórios.

Art. 219. Além da autorização de funcionamento, de que tratam os arts. 217 e 218, os serviços de transporte aéreo não-regular entre pontos situados no País, ou entre ponto no território nacional e outro em país estrangeiro, sujeitam-se à permissão correspondente.

Art. 220. Os serviços de táxi-aéreo constituem modalidade de transporte público aéreo não-regular de passageiro ou carga, mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, sob a fiscalização do Ministério da Aeronáutica, e visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.

Art. 221. As pessoas físicas ou jurídicas, autorizadas a exercer atividade de fomento da aviação civil ou desportiva, assim como de adestramento de tripulante, não poderão realizar serviço público de transporte aéreo, com ou sem remuneração (arts. 267, § 2º; 178, § 2º e 179).

#### 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, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

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

Art. 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.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de 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 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 quatro horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo unico. 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.

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 interseção 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 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 contra pagamento 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 três vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.

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

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

§ 3º A terceira 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 a 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 (arts. 259 a 266).

§ 6º O dano ou avaria e o extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro serão apurados de acordo com a legislação específica (art. 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 de 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 (art. 263).

## TÍTULO VIII DA RESPONSABILIDADE CIVIL

### CAPÍTULO I DA RESPONSABILIDADE CONTRATUAL

#### SEÇÃO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 246. A responsabilidade do transportador (arts. 123, 124 e 222, parágrafo único), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (arts. 233, 234, § 1º, 245), está sujeita aos limites estabelecidos neste Título (arts. 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 (art. 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 (arts. 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.

#### SEÇÃO II DO PROCEDIMENTO EXTRAJUDICIAL

Art. 252. No prazo de 30 (trinta) dias, a partir das datas previstas no art. 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 (art. 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 arts. 253 e 254, se não houver o responsável ou a seguradora efetuado o pagamento, poderá o interessado promover, judicialmente, pelo procedimento sumaríssimo (art. 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) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.

§ 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.

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 para 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 (arts. 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 (arts. 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 (art. 245 e parágrafo único).

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

I - que o atraso na entrega da carga foi causado por determinação expressa de autoridade aeronáutica do voo, ou por fato necessário, cujos efeitos não era possível prever, evitar ou impedir;

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 (arts. 222 a 245), a responsabilidade civil por danos ocorridos durante a execução dos serviços aéreos obedecerá ao seguinte:

I - no serviço aéreo privado (arts. 177 a 179), o proprietário da aeronave responde por danos ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos limites previstos, respectivamente, nos arts 257 e 269 deste Código, devendo contratar seguro correspondente (art. 178, §§ 1º e 2º);

II - no transporte gratuito realizado por empresa de transporte aéreo público, observa-se o disposto no art. 256, § 2º deste Código;

III - no transporte gratuito realizado pelo Correio Aéreo Nacional, não haverá indenização por danos a 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 art. 178 e art. 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 1000 (hum mil) quilogramas, à importância correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN (Obrigações do Tesouro Nacional);

II - para aeronaves com peso superior a 1000 (hum mil) quilogramas, à quantia correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN (Obrigações do Tesouro Nacional), acrescida de 1/10 (hum décimo) do valor de cada OTN (Obrigações do Tesouro Nacional) por quilograma que exceder a 1000 (hum 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 (arts. 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 (arts. 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 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 a 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 arts. 257, 260 e 262, relativos a pessoas e coisas a bordo, elevados ao dobro;

II - aos limites fixados no art. 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 causador 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 duas ou mais aeronaves;
- II - por 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 art. 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 arts. 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 (arts. 257, 260, 262, 269 e 277) ou contratados (§ 1º do art. 257 e parágrafo único do art. 262);
- II - aos tripulantes e viajantes gratuitos equiparados, para este efeito, aos passageiros (arts. 256, § 2º);
- III - ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos serviços aéreos privados (arts. 178, § 2º e art. 267, I);
- IV - ao valor da aeronave.

Parágrafo único. O recebimento do seguro exime o transportador da responsabilidade (art. 250).

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. A expedição ou revalidação do certificado de aeronavegabilidade só ocorrerá diante da comprovação do seguro, que será averbado no Registro Aeronáutico Brasileiro e respectivos certificados.

Parágrafo único. A validade do certificado poderá ser suspensa, a qualquer momento, se comprovado que a garantia deixou de existir.

Art. 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 (arts. 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. O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas neste Código e na legislação complementar, especialmente as relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.

§ 1º A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamento.

§ 2º Não se compreendem na competência do órgão a que se refere este artigo as infrações sujeitas à legislação tributária.

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, licenças, concessões ou autorizações;
- III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;
- V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

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 Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.

Art. 292. É assegurado o direito a 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 a multa e, na hipótese de reincidência, a suspensão ou cassação da autorização de funcionamento no caso de não atender:

I - aos requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados, no que se refere ao funcionamento de empresas de transporte aéreo;

II - às leis e regulamentos relativos a:

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 (VETADO) até 1.000 (hum mil valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

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 - cessão ou transferência da concessão, autorização ou permissão, sem licença da autoridade aeronáutica;

IV - transferência, direta ou indireta, da direção ou da execução dos serviços aéreos concedidos ou autorizados;

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 no 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 em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;

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

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 sobrevoo;

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 alijamentos;

m) transladar aeronave sem licença;

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

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

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

q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;

r) realizar voo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

s) realizar voo por instrumento com aeronave não-homologada para esse tipo de operação;

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

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

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

w) explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;

x) operar radiofrequências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial aos serviços de telecomunicações aeronáuticas.

II - Infrações imputáveis a aeronautas e aviários 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 radio-telefônicas;

u) ministrar instruções de voo sem estar habilitado.

III - Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de

serviços aéreos:

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 outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio ("pool") ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;

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) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (art. 180);

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 disciplina 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 acidente com aeronave de sua propriedade;

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) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;

z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferências;

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 modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;

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 de transporte e de seu preço;

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

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 (art. 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do art. 21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

§ 2º A autoridade mencionada no parágrafo anterior responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.

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

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

§ 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 interdita:

I - nos casos do art. 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 interdita não será impedida de funcionar, para efeito de manutenção.

Art. 307. A autoridade aeronáutica poderá interditar a aeronave, por prazo não superior a 15 (quinze) 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 (arts. 155 e 309).

Art. 309. A apreensão de aeronave só se dará em cumprimento a ordem judicial, ressalvadas outras hipóteses de apreensão previstas nesta Lei.

Art. 310. Satisfeitas as exigências legais, a aeronave detida, interdita ou apreendida será imediatamente liberada.

Art. 311. Em qualquer dos casos previstos neste Capítulo, o proprietário ou explorador da aeronave não terá direito a 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 art. 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 abaloamento 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 art. 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 abaloamento, 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 crédito 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 (art. 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 (art. 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 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. O explorador de serviços aéreos públicos é obrigado a conservar, pelo prazo de 5 (cinco) anos, os documentos de transporte aéreo ou de outros serviços aéreos.

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 04 de junho de 1968, a Lei nº 5.710, de 07 de outubro de 1971, a Lei nº 6.298, de 15 de dezembro de 1975, a Lei nº 6.350, de 07 de julho de 1976, a Lei nº 6.833, de 30 de setembro de 1980, a Lei nº 6.997, de 07 de junho de 1982, e demais disposições em contrário.

Brasília, em 19 de dezembro de 1986.

165º da Independência e 98º da República.

OSÉ SARNEY

Octávio Júlio Moreira Lima

Eng.º Antonio Carlos Dinato  
SBAQ

ÍNDICE

TÍTULO	I	- INTRODUÇÃO	
CAPÍTULO	I	- DISPOSIÇÕES GERAIS	1
CAPÍTULO	II	- DISPOSIÇÕES DE DIREITO INTERNACIONAL PRIVADO	2
TÍTULO	II	- DO ESPAÇO AÉREO E SEU USO PARA FINS AERONÁUTICOS	
CAPÍTULO	I	- DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO	3
CAPÍTULO	II	- DO TRÁFEGO AÉREO	3
CAPÍTULO	III	- ENTRADA E SAÍDA DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO	6
TÍTULO	III	- DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA	
CAPÍTULO	I	- DISPOSIÇÕES GERAIS	6
CAPÍTULO	II	- DO SISTEMA AEROPORTUÁRIO	7
Seção	I	- DOS AERÓDROMOS	7
Seção	II	- DA CONSTRUÇÃO E UTILIZAÇÃO DE AERÓDROMOS	8
Seção	III	- DO PATRIMÔNIO AEROPORTUÁRIO	10
Seção	IV	- DA UTILIZAÇÃO DE ÁREAS AEROPORTUÁRIAS	10
Seção	V	- DAS ZONAS DE PROTEÇÃO	11
CAPÍTULO	III	- DO SISTEMA DE PROTEÇÃO AO VÔO	12
Seção	I	- DAS VÁRIAS ATIVIDADES DE PROTEÇÃO AO VÔO	12
Seção	II	- DA COORDENAÇÃO DE BUSCA, ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO	13
CAPÍTULO	IV	- DO SISTEMA DE SEGURANÇA DE VÔO	16
Seção	I	- DOS REGULAMENTOS E REQUISITOS DE SEGURANÇA DE VÔO	16
Seção	II	- DOS CERTIFICADOS DE HOMOLOGAÇÃO	16
CAPÍTULO	V	- SISTEMA DE REGISTRO AERONÁUTICO BRASILEIRO	18
Seção	I	- DO REGISTRO AERONÁUTICO BRASILEIRO	18
Seção	II	- DO PROCEDIMENTO DE REGISTRO DE AERONAVES	19
CAPÍTULO	VI	- SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS	20
CAPÍTULO	VII	- SISTEMA DE FACILITAÇÃO, SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL E COORDENAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO	21
Seção	I	- DA FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO	21

Seção	II	- DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL	22
Seção	III	- DA COORDENAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO CIVIL	22
CAPÍTULO	VIII	- SISTEMA DE FORMAÇÃO E ADESTRAMENTO DE PESSOAL	23
Seção	I	- DOS AERoclUBES	23
Seção	II	- DA FORMAÇÃO E ADESTRAMENTO DE PESSOAL DE AVIAÇÃO CIVIL	23
Seção	III	- DA FORMAÇÃO E ADESTRAMENTO DE PESSOAL DESTINADO À INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA	24
CAPÍTULO	IX	- SISTEMA DE INDÚSTRIA AERONÁUTICA	24
CAPÍTULO	X	- DOS SERVIÇOS AUXILIARES	24
CAPÍTULO	XI	- SISTEMA DE COORDENAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA	25
TÍTULO	IV	- DAS AERONAVES	
CAPÍTULO	I	- DISPOSIÇÕES GERAIS	25
CAPÍTULO	II	- DA NACIONALIDADE, MATRÍCULA E AERONAVEGABILIDADE	26
Seção	I	- DA NACIONALIDADE E MATRÍCULA	26
Seção	II	- DO CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE	27
CAPÍTULO	III	- DA PROPRIEDADE E EXPLORAÇÃO DA AERONAVE	27
Seção	I	- DA PROPRIEDADE DA AERONAVE	27
Seção	II	- DA EXPLORAÇÃO E DO EXPLORADOR DE AERONAVE	30
CAPÍTULO	IV	- DOS CONTRATOS SOBRE AERONAVE	30
Seção	I	- DO CONTRATO DE CONSTRUÇÃO DE AERONAVE	30
Seção	II	- DO ARRENDAMENTO	31
Seção	III	- DO FRETAMENTO	32
Seção	IV	- DO ARRENDAMENTO MERCANTIL DE AERONAVE	32
CAPÍTULO	V	- DA HIPOTECA E ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA DE AERONAVE	33
Seção	I	- DA HIPOTECA CONVENCIONAL	33
Seção	II	- DA HIPOTECA LEGAL	34
Seção	III	- DA ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA	35
CAPÍTULO	VI	- DO SEQÜESTRO, DA PENHORA E APREENSÃO DA AERONAVE	37
Seção	I	- DO SEQÜESTRO DA AERONAVE	37
Seção	II	- DA PENHORA OU APREENSÃO DA AERONAVE	37

TÍTULO	V	- DA TRIPULAÇÃO	
CAPÍTULO	I	- DA COMPOSIÇÃO DA TRIPULAÇÃO	38
CAPÍTULO	II	- DAS LICENÇAS E CERTIFICADOS	38
CAPÍTULO	III	- DO COMANDANTE DA AERONAVE	39
TÍTULO	VI	- DOS SERVIÇOS AÉREOS	41
CAPÍTULO	I	- INTRODUÇÃO	41
CAPÍTULO	II	- SERVIÇOS AÉREOS PRIVADOS	42
CAPÍTULO	III	- SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS	43
Seção	I	- DA CONCESSÃO OU AUTORIZAÇÃO PARA OS SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS	43
Seção	II	- DA APROVAÇÃO DOS ATOS CONSTITUTIVOS E SUAS ALTERAÇÕES	44
Seção	III	- DA INTERVENÇÃO, LIQUIDAÇÃO E FALÊNCIA DE EMPRESA CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS	45
Seção	IV	- DO CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS	47
CAPÍTULO	IV	- DOS SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS	48
CAPÍTULO	V	- DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR	49
Seção	I	- DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR INTERNACIONAL	49
		- DA DESIGNAÇÃO DE EMPRESAS BRASILEIRAS	49
		- DA DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EMPRESAS ESTRANGEIRAS	49
		- DA AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO	50
		- DA AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR	51
		- DA AUTORIZAÇÃO DE AGÊNCIA DE EMPRESA ESTRANGEIRA QUE NÃO OPERE SERVIÇOS AÉREOS NO BRASIL	52
Seção	II	- DO TRANSPORTE DOMÉSTICO	52
CAPÍTULO	VI	- DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO NÃO REGULAR	52
TÍTULO	VII	- DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO	
CAPÍTULO	I	- DISPOSIÇÕES GERAIS	53
CAPÍTULO	II	- DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO	54
Seção	I	- DO BILHETE DE PASSAGEM	54
Seção	II	- DA NOTA DE BAGAGEM	55
CAPÍTULO	III	- DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA	55
TÍTULO	VIII	- DA RESPONSABILIDADE CIVIL	

CAPÍTULO I	- DA RESPONSABILIDADE CONTRATUAL	58
Seção I	- DISPOSIÇÕES GERAIS	58
Seção II	- DO PROCEDIMENTO EXTRAJUDICIAL	59
Seção III	- DA RESPONSABILIDADE POR DANO A PASSAGEIRO	60
Seção IV	- DA RESPONSABILIDADE POR DANOS À BAGAGEM	61
Seção V	- DA RESPONSABILIDADE POR DANOS À CARGA	61
CAPÍTULO II	- DA RESPONSABILIDADE POR DANOS EM SERVIÇOS AÉREOS GRATUITOS	62
CAPÍTULO III	- DA RESPONSABILIDADE PARA COM TERCEIROS NA SUPERFÍCIE	63
CAPÍTULO IV	- DA RESPONSABILIDADE POR ABALROAMENTO	64
CAPÍTULO V	- DA RESPONSABILIDADE DO CONSTRUTOR AERONÁUTICO E DAS ENTIDADES DE INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA	66
CAPÍTULO VI	- DA GARANTIA DE RESPONSABILIDADE	66
CAPÍTULO VII	- DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL	67
TÍTULO IX	- DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS	
CAPÍTULO I	- DOS ÓRGÃOS ADMINISTRATIVOS COMPETENTES	68
CAPÍTULO II	- DAS PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS	68
CAPÍTULO III	- DAS INFRAÇÕES	70
CAPÍTULO IV	- DA DETENÇÃO, INTERDIÇÃO E APREENSÃO DE AERONAVE	77
CAPÍTULO V	- DA CUSTÓDIA E GUARDA DE AERONAVE	79
TÍTULO X	- DOS PRAZOS EXTINTIVOS	80
TÍTULO XI	- DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS	82



MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

PORTARIA Nº 1.141/GM5, DE 8 DE DEZEMBRO DE 1987

PUBLICADA NO *DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO*,  
SEÇÃO I, DE 9 DE DEZEMBRO DE 1987

BRASÍLIA  
1988

PORTARIA Nº 1.141/GM5, de 8 de dezembro de 1987

Dispõe sobre Zonas de Proteção e Aprova o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos e o Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea e dá outras providências.

O MINISTRO DE ESTADO DA AERONÁUTICA, tendo em vista o disposto nos artigos 43 e 46 da Lei nº 7.565, de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica e a delegação de competência atribuída pelo Decreto nº 95.218, de 13 de novembro de 1987 e, considerando ainda:

a - a necessidade de orientar e disciplinar a aplicação do disposto na Seção V do Capítulo II do Título III do Código Brasileiro de Aeronáutica;

b - que para maior eficiência no cumprimento do disposto no citado Código, o Ministério da Aeronáutica necessita coordenar suas atividades com outras entidades públicas; e

c - a necessidade de estabelecer responsabilidades para a fiscalização do cumprimento dos Planos de Zona de Proteção, resolve:

Art. 1º - Aprovar as definições e normas relativas às Zonas de Proteção.

Art. 2º - Aprovar o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos e o Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea, constantes na presente Portaria.

#### CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 3º - Para efeito desta Portaria, os termos abaixo terão os significados que lhes seguem:

1 - Aeródromo - Toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

2 - Aeródromo Civil - Aeródromo destinado, em princípio, ao uso de aeronaves civis.

3 - Aeródromo Militar - Aeródromo destinado, em princípio, ao uso de aeronaves militares.

4 - Aeródromo Privado - Aeródromo civil que só poderá ser utilizado com permissão de seu proprietário, sendo vedada sua exploração comercial.

5 - Aeródromo Público - Aeródromo civil destinado ao tráfego de aeronaves em geral.

6 - Aeroporto - Todo aeródromo público dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves, embarque e desembarque de pessoas e cargas.

7 - Altura da Pista - Altura medida, em cada ponto, sobre o eixo da pista de pouso do aeródromo.

8 - Área I - Área do Plano de Zoneamento de Ruído, interior à curva de nível de ruído 1, onde o nível de incômodo sonoro é potencialmente nocivo aos circundantes, podendo ocasionar problemas fisiológicos por causa das exposições prolongadas.

9 - Área II - Área do Plano de Zoneamento de Ruído, compreendida entre as curvas de nível de ruído 1 e 2, onde são registrados níveis de incômodo sonoro moderados.

10 - Área III - Área do Plano de Zoneamento de Ruído, exterior à curva de nível de ruído 2, onde normalmente não são registrados níveis de incômodo sonoro significativos.

11 - Área de Implantação Proibida - Área em que são proibidas implantações de qualquer natureza, sejam elas fixas ou móveis, temporárias ou permanentes.

12 - Área de Implantação Restrita - Área cujo aproveitamento está sujeito a limites estabelecidos.

13 - Área de Pouso e Decolagem para Helicópteros - Área de heliponto ou heliporto, com dimensões definidas, onde o helicóptero pousa e decola.

14 - Área de Pouso e Decolagem de Emergência para Helicópteros - Área destinada a pousos e decolagens de helicópteros, exclusivamente em casos de emergência ou de calamidade.

15 - Auxílios à Navegação Aérea - Equipamentos destinados a proporcionar apoio à navegação das aeronaves.

16 - Aviação de Pequeno Porte - Tipos de aviação onde operam não regularmente aeronaves equipadas com motores turboélice ou pistão, com peso máximo de decolagem inferior a 9.000kg (nove mil quilos).

17 - Aviação Regular - Aviação caracterizada por operações de caráter periódico das aeronaves pertencentes aos transportadores aéreos, com o objetivo de explorar as linhas que foram estabelecidas e aprovadas pelo Departamento de Aviação Civil - DAC.

18 - Aviação Regular de Grande Porte - Tipo de aviação onde operam regularmente aeronaves equipadas com motores "turbofan", turbojato, jato puro ou turboélice, este com peso máximo de decolagem igual ou superior a 40.000kg (quarenta mil quilos).

19 - Aviação Regular de Médio Porte - Tipo de aviação onde operam regularmente aeronaves equipadas com motores turboélice ou pistão, com peso máximo de decolagem inferior a 40.000kg (quarenta mil quilos).

20 - Baliza - Artífício visual utilizado como meio auxiliar na sinalização de obstáculos.

21 - Cabeceira da Pista - Limite da pista utilizável para pouso e decolagem, no seu sentido longitudinal.

22 - Categoria I - Pista de Aviação Regular de Grande Porte de Alta Densidade - Pista na qual haja ou esteja prevista, num período de até 20(vinte) anos, a operação de aeronaves da aviação regular de grande porte, cuja soma de pousos e decolagens, existente ou prevista, seja igual ou superior a 6.000(seis mil) movimentos anuais ou que o número de operações, no período noturno destes tipos de aviação, seja superior a 2(dois) movimentos.

23 - Categoria II - Pista de Aviação Regular de Grande Porte de Média Densidade - Pista na qual haja ou esteja prevista, num período de até 20(vinte) anos, a operação de aeronaves da aviação regular de grande porte, cuja soma de pousos e decolagens, existente ou prevista, seja inferior a 6.000(seis mil) movimentos anuais e que o número de operações, no período noturno destes tipos de aviação, não seja superior a 2(dois) movimentos ou cuja soma de pousos e decolagens, existente ou prevista, seja inferior a 3.600(três mil e seiscentos) movimentos anuais e que exista operação noturna, porém com o número de operações destes tipos de aviação igual ou inferior a 2(dois) movimentos.

24 - Categoria III - Pista de Aviação Regular de Grande Porte de Baixa Densidade - Pista na qual haja ou esteja prevista, num período de até 20(vinte) anos, a operação de aeronaves da aviação regular de grande porte, cuja soma de pousos e decolagens, existente ou prevista, seja inferior a 3.600 (três mil e seiscentos) movimentos anuais, sem operação noturna destes tipos de aviação.

25 - Categoria IV - Pista de Aviação Regular de Médio Porte de Alta Densidade - Pista na qual haja ou esteja prevista, num período de até 20(vinte) anos, a operação de aeronaves da aviação regular de médio porte, cuja soma de pousos e decolagens, existente ou prevista, seja igual ou superior a 2.000(dois mil) movimentos anuais ou em que o número de operações, no período noturno deste tipo de aviação, seja superior a 4(quatro) movimentos.

26 - Categoria V - Pista de Aviação Regular de Médio Porte de Baixa Densidade - Pista na qual haja ou esteja prevista, num período de até 20(vinte) anos, a operação de aeronaves da aviação regular de médio porte, cuja soma de pousos e decolagens, existente ou prevista, seja inferior a 2.000(dois mil) movimentos anuais ou em que o número de operações, durante o período noturno deste tipo de aviação, seja igual ou inferior a 4(quatro) movimentos.

27 - Categoria VI - Pista de Aviação de Pequeno Porte - Pista na qual haja ou esteja prevista, num período de até 20 (vinte) anos, somente a operação da aviação não regular de pequeno porte.

28 - Curva de Nível de Ruído 1 - Linha traçada a partir dos pontos nos quais o nível de incômodo sonoro é igual a um valor predefinido e especificado pelo Departamento de Aviação Civil - DAC, em função da utilização prevista para o aeródromo. O nível de incômodo sonoro representado por esta curva é maior do que o representado pela Curva de Nível de Ruído 2.

29 - Curva de Nível de Ruído 2 - Linha traçada a partir dos pontos nos quais o nível de incômodo sonoro é igual a um valor predefinido e especificado pelo Departamento de Aviação Civil - DAC, em

função da utilização prevista para o aeródromo. O n.º 1 de incômodo sonoro representado por esta curva é menor do que o representado pela Curva de Nível de Ruído 1.

30 - Desnível da Pista de Pouso do Aeródromo - Diferença entre a elevação do aeródromo e a altitude da pista num determinado ponto.

31 - Elevação do Aeródromo ou do Heliponto - Altitude do ponto mais elevado da pista de pouso e decolagem do aeródromo ou da área de pouso e decolagem do heliponto.

32 - Equipamentos Urbanos - Obras e serviços públicos ou privados que permitem o pleno desenvolvimento das atividades urbanas de uma comunidade.

33 - Gabarito - Superfícies limitadoras de obstáculos.

34 - Heliponto - Aeródromo destinado exclusivamente a helicópteros.

35 - Heliponto - Heliponto público dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros, embarque e desembarque de pessoas e cargas.

36 - Implantação de Natureza Perigosa - Implantação que produza ou armazene material explosivo inflamável ou cause perigosos reflexos, irradiações ou emanações que possam proporcionar riscos à navegação aérea.

37 - Índice Ponderado de Ruído - Unidade de avaliação de incômodo sonoro calculada a partir dos dados operacionais do aeródromo e das aeronaves que o utilizam.

38 - Nível de Incômodo Sonoro - Medida cumulativa do incômodo causado pelo ruído de aeronaves em IPR (Índice Ponderado de Ruído).

39 - Obstáculo - Acidente físico ou objeto de natureza temporária ou permanente, fixo ou móvel, situado em Zona de Proteção e que tenha altura superior ao gabarito fixado pelos diversos Planos definidos nesta Portaria.

40 - Operação IFR NÃO-PRECISÃO - Operação de aeronaves em aproximação sujeita às regras de voo por instrumento, que utilizam para orientação auxílios à navegação de não-precisão, tais como: NDB, VOR, RECALADA e RADAR DE TERMINAL.

41 - Operação IFR-PRECISÃO - Operação de aeronaves em aproximação sujeita às regras de voo por instrumento, que utilizam para orientação informações de azimute e rampa de planeio fornecidas por auxílios à navegação de precisão, tais como: ILS, RADAR DE APROXIMAÇÃO DE PRECISÃO e MLS.

42 - Operação VFR - Operação de aeronaves sujeita às regras de voo visual.

43 - Parcelamento do Solo - Subdivisão de gleba em lotes destinados a edificações.

44 - Período Noturno - Período compreendido entre 22:00 e 07:00h.

45 - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos - Documento de aplicação genérica que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades dentro da Zona de Proteção de um aeródromo.

46 - Plano de Zona de Proteção de Auxílio à Navegação Aérea - Documento de caráter definitivo que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades dentro da Zona de Proteção de um auxílio à navegação aérea.

47 - Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos - Documento de caráter definitivo e aplicação genérica que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades dentro da Zona de Proteção de um heliponto.

48 - Plano Básico de Zoneamento de Ruído - Plano de Zoneamento de Ruído de aplicação genérica em aeródromos.

49 - Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos - Documento de aplicação específica que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades dentro da Zona de um determinado aeródromo.

50 - Plano Específico de Zoneamento de Ruído - Plano de Zoneamento de Ruído de aplicação específica a um determinado aeródromo.

51 - Plano de Zoneamento de Ruído - Documento normativo do Ministério da Aeronáutica que estabelece as restrições ao uso do solo nas Áreas I, II e III, definidas pelas Curvas de Nível de Ruído 1 e 2.

52 - Ruído de Aeronaves - Efeito sonoro emitido por aeronaves decorrente das operações de circulação, aproximação, pouso, decolagem, subida, rolamento e teste de motores.

53 - Uso do Solo - Tipos de atividades urbanas ou rurais localizadas nas áreas abrangidas pelos Planos referentes às Zonas de Proteção.

54 - Zona Livre de Obstáculos ("Clearway") - Área retangular sobre o solo ou a água, sob controle de autoridade competente e selecionada ou preparada como área disponível sobre a qual uma aeronave possa efetuar parte de sua subida inicial, até uma altura especificada.

55 - Zona de Parada ("Stopway") - Área retangular, definida no terreno, situada no prolongamento do eixo da pista no sentido da decolagem, destinada e preparada como zona adequada à parada de aeronaves.

56 - Zona de Proteção - Conjunto de áreas nas quais o aproveitamento e o uso do solo sofrem restrições definidas pelos seguintes Planos: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos, Planos de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea, Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos, Plano Básico de Zoneamento de Ruído e Plano Específico de Zoneamento de Ruído.

57 - Zoneamento de Ruído - Delimitação de áreas para indicação das atividades compatíveis com os níveis de incômodo sonoro.

## CAPÍTULO II

### PLANO BÁSICO DE ZONA DE PROTEÇÃO DE AERÓDROMOS

Art. 4º - Para efeito do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, os aeródromos são enquadrados, segundo o tipo de operação, em três classes, a saber: VFR, IFR- NÃO PRECISÃO e IFR- PRECISÃO.

§ 1º - As classes definidas neste Artigo estão divididas em códigos, conforme a tabela a seguir:

CÓDIGO DA PISTA	1	2	3	4
COMPRIMENTO DA PISTA	Menor que 800m	De 800m até 1.200m Exclusive	De 1.200m até 1.800m Exclusive	1.800m ou Maior

§ 2º - Os comprimentos de pista definidos na tabela do § 1º referem-se a uma situação ideal, considerando o aeródromo no nível médio do mar, a temperatura padrão e o gradiente de pista nulo.

§ 3º - A Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo - DEPV publicará, através de Instrução do Ministério da Aeronáutica (IMA), o Cadastro dos Aeródromos Nacionais para efeito de Zona de Proteção, contendo a classe do aeródromo e o código da pista corrigidos para os fatores mencionados no parágrafo anterior.

Art. 5º - O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos contém as seguintes áreas: Faixa de Pista, Áreas de Aproximação, Áreas de Decolagem, Áreas de Transição, Área Horizontal Interna, Área Cônica e Área Horizontal Externa. Sua configuração geral está ilustrada nas figuras 1 e 2, em anexo.

Parágrafo Único - No aeródromo onde haja mais de uma pista, aplica-se o Plano Básico de Zona de Proteção separadamente, a cada uma delas.

Art. 6º - O gabarito da Faixa de Pista envolve a pista de pouso e tem, em cada ponto, a altitude do ponto mais próximo situado no eixo da pista ou no seu prolongamento. Sua configuração e medidas constam na Figura 3, em anexo.

Parágrafo Único - Ao comprimento da pista, para efeito do gabarito da Faixa de Pista, são acrescentadas as Zonas de Parada.

Art. 7º - Os gabaritos das Áreas de Aproximação estendem-se em rampa, no sentido do prolongamento do eixo da pista, a partir da Faixa de Pista. Sua configuração e medidas constam na Figura 4, em anexo.

Art. 8º - Os gabaritos das Áreas de Decolagem estendem-se em rampa, no sentido do prolongamento do eixo da pista, a partir da Faixa de Pista ou do final da Zona Livre de Obstáculos ("Clearway"), caso exista. Sua configuração e medidas constam na Figura 5, em anexo.

§ 1º - A altitude inicial da Área de Decolagem deverá ser igual à do mais alto ponto do terreno e no prolongamento da linha central da pista, entre a cabeceira deste e o início da área. No caso da existência de Zona Livre de obstáculos ("Clearway"), a altitude inicial da Área de Decolagem será igual à do mais alto ponto sob esta zona.

§ 2º - Em nenhum caso, poderá a altitude inicial da área de decolagem ser inferior à da cabeceira da pista.

§ 3º - A Zona Livre de Obstáculos não é de existência obrigatória. Sua adoção visa aumentar a capacidade de operação de determinadas aeronaves com relação ao comprimento de pista disponível. Caso haja opção por sua utilização, devem ser respeitadas as seguintes dimensões e limites:

1 - Sua origem deve coincidir com a cabeceira da pista.

2 - Seu comprimento não deve exceder a 50% (cinquenta por cento) da extensão da pista de pouso.

3 - A largura não poderá ser menor do que 75m (setenta e cinco metros) para cada lado a partir do prolongamento do eixo da pista.

4 - Os obstáculos existentes no solo não devem ultrapassar uma rampa de 1,25% (um vírgula vinte e cinco por cento), medida a partir da cabeceira.

Art. 9º - O gabarito das Áreas de Transição estende-se em rampa, a partir dos limites laterais da Faixa de Pista e da parte das Áreas de Aproximação, compreendida entre seu início e o ponto onde estas áreas atingem o desnível de 45m (quarenta e cinco metros) em relação à elevação do aeródromo. Sua configuração e medidas constam na Figura 6, em anexo.

§ 1º - A declividade da rampa das áreas de transição é medida sobre um plano vertical, perpendicular ao eixo da pista ou ao seu prolongamento.

§ 2º - O limite superior do gabarito da área de transição é determinado por um plano horizontal com 45m (quarenta e cinco metros) de altura em relação à elevação do aeródromo.

Art. 10 - O gabarito da Área Horizontal Interna estende-se para fora dos limites dos gabaritos das Áreas de Aproximação e Transição, com desnível de 45m (quarenta e cinco metros) em relação à Elevação do Aeródromo, e seus limites externos são semicírculos, com centros nas cabeceiras das pistas. Sua configuração e medidas constam na Figura 7, em anexo.

Art. 11 - O gabarito da Área Cônica estende-se em rampa de 1/20 (um vinte avos) para fora dos limites externos do gabarito da Área Horizontal Externa. Sua configuração e medidas constam na Figura 8, em anexo.

Art. 12 - O gabarito da Área Horizontal Externa estende-se para fora dos limites externos do gabarito da Área Cônica. Sua configuração e medidas constam nas Figuras 9 e 10, em anexo.

Art. 13 - Na Faixa de Pista não são permitidos quaisquer aproveitamentos que ultrapassem seu gabarito, tais como construções, instalações e colocação de objetos de natureza temporária ou permanente, fixos ou móveis.

Parágrafo Único - Não estão compreendidos na proibição deste Artigo: a) os auxílios à navegação aérea que, obrigatoriamente, tenham de ser instalados nesta área; b) os equipamentos necessários à manutenção e, ainda, aeronaves e veículos em serviço, todos sujeitos aos limites de altura e afastamento do eixo da pista, estabelecidos pelas normas em vigor.

Art. 14 - Nas Áreas de Aproximação, Decolagem e Transição não são permitidas implantações de qualquer natureza que ultrapassem os seus gabaritos, salvo as torres de controle e os auxílios à navegação aérea que, a critério da DEPV, poderão ser instalados nas Áreas de Transição mesmo que ultrapassem o gabarito desta área.

Art. 15 - São permitidas, independentemente de autorização ou consulta ao Comando Aéreo Regional - COMAR, as implantações que se elevem acima da superfície do terreno em, no máximo, 8m (oito metros) na Área Horizontal Interna, 19m (dezenove metros) na Área Cônica e 30m (trinta metros) na Área Horizontal Externa, qualquer que seja o desnível em relação à Elevação do Aeródromo.

Parágrafo Único - O disposto neste Artigo não se aplica a instalações ou construções de torres, redes de alta tensão, cabos aéreos, mastros, postes e outros objetos cuja configuração seja pouco visível a distância.

Art. 16 - Qualquer aproveitamento que ultrapasse os gabaritos das Áreas Horizontal Interna, Cônica e Horizontal Externa, não enquadrados no Artigo anterior, deverá ser submetido à autorização do Comando Aéreo Regional - COMAR.

§ 1º - Nos pedidos de autorização para aproveitamento de propriedades, deverão constar os seguintes dados:

- 1 - identificação e natureza do aproveitamento;
- 2 - localização do aproveitamento em relação à pista de pouso do aeródromo, utilizando métodos topográficos ou geodésicos;
- 3 - altitude do terreno no local do aproveitamento;
- 4 - altura, do solo ao topo, da implantação pretendida;
- 5 - carta topográfica da região ou cópia, na escala de 1:100.000 (um para cem mil) ou maior, indicando o local da implantação, assinada por engenheiro devidamente qualificado; e
- 6 - outros elementos, quando solicitados.

§ 2º - A altitude do terreno no local do aproveitamento deve ter precisão maior ou igual a 0,5m (zero vírgula cinco metro).

§ 3 - Quando um aproveitamento estiver contido em Zona de Proteção de mais de um aeródromo, os dados exigidos neste Artigo deverão considerar todos os aeródromos envolvidos.

Art. 17 - O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos deve ser aplicado ao Plano Diretor do aeródromo em questão.

§ 1º - A autoridade aeronáutica poderá planejar a expansão futura em determinados aeródromos, inclusive nos de interesse estratégico.

§ 2º - Para o caso descrito no parágrafo anterior, o Plano Básico de Zona de Proteção será fundamentado nesta expansão, que deverá constar do Cadastro dos Aeródromos Nacionais para efeito de Zona de Proteção.

### CAPÍTULO III

#### PLANO ESPECÍFICO DE ZONA DE PROTEÇÃO DE AERÓDROMOS

Art. 18 - O Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos, organizado com características especiais e fundamentado nos procedimentos de Tráfego Aéreo, na Zona de Auxílios à Navegação Aérea, na Zona de Proteção dos Helipontos, nos acidentes naturais e artificiais existentes e no desenvolvimento da região, será elaborado pela Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo - DEPV, submetido à apreciação do Comando Geral de Apoio e aprovado por ato baixado pelo Ministro da Aeronáutica para substituir, em determinado aeródromo, o Plano Básico de Zona de Proteção, devendo conter:

- 1 - localização e nome(s) do(s) aeródromo(s);
- 2 - ato oficial que aprovou o respectivo Plano Específico;
- 3 - gabaritos;
- 4 - restrições a serem observadas;
- 5 - referência aos obstáculos que devam ser sinalizados ou retirados;
- 6 - referência aos pontos proeminentes, localizados na Zona de Proteção e considerados perigosos à navegação, para efeito de sinalização; e
- 7 - outros esclarecimentos e informações julgados necessários.

Art. 19 - O Plano Específico de Zona de Proteção é de caráter definitivo, devendo incluir todas as possibilidades de evolução futura, previstas pela autoridade aeronáutica.

§ 1º - Após a aprovação do Plano Específico de um determinado aeródromo, não caberá consulta sobre qualquer aproveitamento que ultrapasse o gabarito nele fixado.

§ 2º - Um Plano Específico de Zona de Proteção somente poderá ser substituído por outro em virtude de determinação do Ministro da Aeronáutica ou por proposta do Diretor da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo - DEPV.

#### CAPÍTULO IV

##### PLANO BÁSICO DE ZONA DE PROTEÇÃO DE HELIPONTOS

Art. 20 - O Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos consta das seguintes áreas: Área de Segurança, Área de Aproximação e Decolagem e Áreas de Transição.

Art. 21 - O Gabarito de Área de Segurança estende-se para fora da área de pouso e decolagem do heliponto, onde apenas são permitidos aproveitamentos frágeis de no máximo 35cm (trinta e cinco centímetros) de altura. Sua configuração consta na Figura 11, em anexo.

Art. 22 - O Gabarito da Área de Aproximação e Decolagem estende-se em rampa a partir da área de pouso e decolagem. Sua configuração e medidas constam na Figura 12, em anexo.

Art. 23 - O Gabarito das Áreas de Transição estende-se em rampa, a partir dos limites laterais da Área de Segurança e da parte lateral das Áreas de Aproximação, compreendida entre seu início e o ponto onde atinge o desnível de 30m (trinta metros) em relação à elevação do heliponto. Sua configuração e medidas constam na Figura 13, em anexo.

§ 1º - A declividade da rampa das Áreas de Transição é medida sobre um plano vertical, perpendicular à projeção do eixo central da Área de Aproximação num plano horizontal.

§ 2º - Os helipontos com áreas de pouso circulares, que permitam aproximações ou decolagens em qualquer direção, não possuem Áreas de Transição. O gabarito de Área de Aproximação e Decolagem será utilizado em todas as direções.

Art. 24 - Não é permitida a implantação de quaisquer obstáculos nas áreas vizinhas dos helipontos, que ultrapassem os gabaritos fixados no Plano definido neste Capítulo, não cabendo, portanto, consultas sobre o aproveitamento destas áreas.

Art. 25 - Os helipontos só poderão ser construídos e cadastrados se obedecerem aos gabaritos fixados nesta Portaria.

Parágrafo Único - Para que um heliponto possa operar por instrumentos, deverá possuir um Plano Específico de Zona de Proteção com as mesmas características do Plano definido no Capítulo III.

Art. 26 - É recomendável que, para as Áreas de Pouso e Decolagem de Emergência para Helicópteros, seja observado o prescrito neste Capítulo.

#### CAPÍTULO V

##### SINALIZAÇÃO DE OBSTÁCULOS

Art. 27 - A sinalização de obstáculos tem a finalidade de reduzir os perigos para as aeronaves, indicando a presença deles.

§ 1º - A sinalização será feita por meio de pintura em cores, balizas e luzes de baixa, média e alta intensidades.

§ 2º - Pode ser dispensada, a critério do COMAR, a sinalização dos obstáculos que, por sua configuração e tamanho, sejam bem visíveis, assim como daqueles que estejam circundados por outros mais altos.

Art. 28 - Os obstáculos constituídos por superfície contínua, cuja proteção em qualquer plano vertical exceda a 1,5m (um metro e meio), em uma dimensão, e tenha menos de 4,5m (quatro metros e meio) na outra, e os que possuem estrutura alongada, contínua ou não, com dimensões superiores a 1,5m (um metro e meio), serão pintados com faixas, conforme mostra a Figura 14, em anexo.

§ 1º - As faixas serão pintadas perpendicularmente ao eixo maior da estrutura, contrastando entre si devido ao emprego das cores vermelha e branca ou laranja e branca; caso estas não se distingam do fundo circunvizinho, outro par de cores deverá ser usado em substituição.

§ 2º - As faixas deverão ter largura, aproximadamente, igual a 1/7 (um sétimo) da maior dimensão ou 30m (trinta metros), considerando-se a menor das duas, e deverão ser pintadas de modo que as extremidades recebam a mais escura das cores empregadas.

Art. 29 - Todos os obstáculos constituídos por superfície contínua, cuja projeção em qualquer plano vertical seja maior ou igual a 4,5m (quatro metros e meio) em altura e largura, serão pintados em retângulo, formando um xadrez. Cada retângulo medirá no mínimo 1,5m (um metro e meio) e no máximo 3m (três metros) de lado, devendo haver contraste entre as cores empregadas, que poderão ser branca e laranja ou vermelha e branca. Caso estas cores não se sobressaiam no fundo circunvizinho, um outro par deverá ser usado. Os retângulos serão pintados de maneira que os cantos dos obstáculos recebam a mais escura das duas cores empregadas, conforme a Figura 15, em anexo.

Art. 30 - As balizas são colocadas em obstáculos ou em suas adjacências, situando-se em posições bem visíveis de modo a definir a forma geral do objeto. Devem ser identificadas, em bom tempo, de todas as direções possíveis pelas quais uma aeronave possa se aproximar, a uma distância de pelo menos 1.000m (mil metros), se avistadas do ar, e a 300m (trezentos metros) se avistadas do solo, conforme a Figura 16, em anexo.

§ 1º - O formato das balizas deverá evitar a confusão com outros sinais empregados para finalidades distintas, de modo que não aumente o perigo oferecido pelo objeto a ser sinalizado.

§ 2º - A separação entre balizas consecutivas ou entre uma baliza e uma torre de sustentação deverá ser proporcional ao diâmetro da primeira e, em nenhum caso, poderá exceder a:

1 - 30m (trinta metros) para balizas com 60cm (sessenta centímetros) de diâmetro, aumentando progressivamente em relação ao seu diâmetro;

2 - 35m (trinta e cinco metros) para balizas com 80cm (oitenta centímetros) de diâmetro, aumentando progressivamente;

3 - 40m (quarenta metros) para balizas com pelo menos 100cm (cento e trinta centímetros) de diâmetro.

§ 3º - Quando se tratar de rede elétrica suspensa, cabos aéreos ou estruturas similares, as balizas deverão ser esféricas e com diâmetro superior a 60cm(sessenta centímetros).

§ 4º - Individualmente, as balizas devem ser de uma só cor: branca, vermelha ou laranja.

1 - Quando forem instaladas balizas de cores diferentes, estas deverão ser alternadas;

2 - Caso essas cores fiquem indistintas no fundo circunvizinho, outras deverão ser utilizadas.

Art. 31 - A presença de obstáculos que necessitem ser iluminados deve ser indicada por luzes de obstáculo de baixa, média e alta intensidades ou por uma combinação de tais luzes.

§ 1º - As luzes de obstáculo de baixa intensidade, em nenhum caso, poderão ter intensidade menor que:

1 - dez candelas de luz vermelha, sem lampejos, para objetos fixos; e

2 - quarenta candelas de luz, vermelha ou, preferencialmente, amarela, com frequência de lampejos entre 60(sessenta) e 90 (noventa) por minuto.

§ 2º - As luzes de obstáculos de média intensidade, em nenhum caso, poderão ter intensidade menor que 1.600(mil e seiscentas) candelas de luz vermelha, com frequência de lampejos entre 20(vinte) e 60(sessenta) por minuto.

1 - Quando usadas em combinações com luzes de obstáculos de alta intensidade, a sua cor deverá ser branca.

§ 3º - As luzes de obstáculo de alta intensidade deverão ser brancas e terão uma intensidade efetiva de 200.000(duzentas mil) candelas no período diurno, podendo esta reduzir-se a 20.000 (vinte mil) candelas durante os crepúsculos e, ainda, a 4.000 (quatro mil) candelas no período noturno, sendo permitida uma tolerância de mais ou menos 25%(vinte e cinco por cento) nestas reduções. Todas as luzes instaladas na estrutura deverão lampear, simultaneamente, a uma razão de 40(quarenta) a 60(sessenta) lampejos por minuto.

1 - A intensidade efetiva diurna de 200.000(duzentas mil) candelas, a que se refere este parágrafo, poderá ser reduzida para 100.000 (cem mil)candelas quando a luz de obstáculo de alta intensidade for localizada em torres que suportem cabos ou fios aéreos.

Art. 32 - Quando o uso de luzes de obstáculo de baixa intensidade não estiver adequado ou se houver necessidade de uma advertência especial, devem ser utilizadas luzes de obstáculo de média ou alta intensidade.

Art. 33 - Devem-se utilizar luzes de obstáculo de média intensidade, isoladas ou em combinação com luzes de obstáculo de baixa intensidade, se o objeto for extenso ou sua altura exceder a 45m (quarenta e cinco metros).

Parágrafo Único - Um grupo de árvores ou edifícios é considerado um objeto extenso.

Art. 34 - Devem ser utilizadas luzes de obstáculo de alta intensidade para indicar a presença de:

1 - obstáculo cuja altura seja igual ou superior a 150m (cento e cinquenta metros), localizado ou não em Zona de Proteção; e

2 - torres que suportem linhas elétricas elevadas, cabos aéreos, assim como outros obstáculos que possam proporcionar riscos semelhantes à navegação aérea, a critério do COMAR.

Art. 35 - Uma ou mais luzes de obstáculo deverão ser colocadas na parte superior do objeto, exceto em chaminés ou outra estrutura de natureza semelhante, em que as luzes de topo deverão ser alocadas entre 1,5m (um metro e meio) a 3m (três metros) abaixo da altura máxima, conforme a Figura 14, em anexo.

§ 1º - Quando a altura do obstáculo for superior a 45m (quarenta e cinco metros), colocar-se-ão luzes adicionais a níveis intermediários, espaçadas uniformemente entre a luz superior e a base do objeto. Quando se utilizarem luzes de baixa e média intensidade, combinadas, a separação entre elas não poderá ser superior a 45m (quarenta e cinco metros), conforme a Figura 14, em anexo.

Art. 36 - Os espaçamentos das luzes de obstáculo de alta intensidade, exceto em torres de sustentação de linhas elétricas elevadas ou cabos aéreos, não deverão exceder a 105m (cento e cinco metros).

§ 1º - Quando se utilizarem luzes de alta intensidade em torres que suportam linhas elétricas elevadas ou cabos aéreos, elas deverão ser instaladas em três níveis (conforme a Figura 16, em anexo), a saber:

1 - no topo da torre;

2 - na altura do ponto mais baixo da catenária dos fios ou cabos;

3 - aproximadamente no ponto médio entre os dois níveis anteriores.

§ 2º - Quando, por impossibilidade técnica, for inviável a instalação de uma luz de obstáculo de alta intensidade no topo de uma torre, esta deverá ser colocada no ponto mais alto possível, e será instalada uma luz branca de média intensidade no topo.

Art. 37 - A disposição e a quantidade de luzes em cada nível deverão ser tais que o obstáculo seja avistado de qualquer direção.

§ 1º - Nos casos de chaminés ou obstáculos de estrutura semelhante, a quantidade de luzes recomendável, para se obter o avistamento apropriado, dependerá do diâmetro médio externo da estrutura. As quantidades de luzes de obstáculo recomendadas para se obter a visualização desejada são as seguintes:

1 - estruturas de até 6m (seis metros) de diâmetro: três elementos luminosos em cada nível;

2 - estruturas compreendidas entre 6m (seis metros) e 30m (trinta metros) de diâmetro: quatro elementos luminosos em cada nível;

3 - estruturas compreendidas entre 30m (trinta metros) e 60m (sessenta metros) de diâmetro: seis elementos luminosos em cada nível; e

4 - estruturas que excedam a 60m (sessenta metros) de diâmetro: oito elementos luminosos em cada nível.

§ 2º - Nos casos de obstáculos extensos ou agrupados, as luzes de topo deverão ser colocadas nos pontos ou bordas mais altos do obstáculo, mais próximas à área de pouso, de modo que definam a forma e extensão do objeto, conforme a Figura 17, em anexo.

1 - quando luzes de baixa intensidade são usadas, o espaçamento horizontal entre elas não deverá ultrapassar 45m (quarenta e cinco metros);

2 - quando luzes de média intensidade são utilizadas, o espaçamento horizontal entre elas não deverá exceder a 900m (novecentos metros).

Art. 38 - Quando, a critério do Comando Aéreo Regional - COMAR, for necessário assegurar um grau adequado de proteção, a sinalização elétrica prevista neste capítulo poderá ter intensidade e cor diferentes das indicadas e possuir, além da fonte primária de energia, uma fonte de emergência permanentemente instalada e em condições de pronto funcionamento.

## CAPÍTULO VI

### SUPERFÍCIES LIVRES DE OBSTÁCULOS

Art. 39 - A finalidade das Superfícies Livres de Obstáculos é servir de limite para os auxílios à navegação, às aeronaves e a outros veículos que possam transitar nas proximidades da pista. Destas superfícies só devem sobressair os objetos montados sobre suportes frágeis.

Parágrafo Único - As Superfícies Livres de Obstáculos só se aplicam aos aeródromos de Classe IFR-PRECISÃO.

Art. 40 - As Superfícies Livres de Obstáculos são as seguintes: Superfície de Aproximação Interna, Superfície de Transição Interna e Superfície de Pouso Interrompido. Sua configuração e medidas constam na Figura 18, em anexo.

§ 1º - A Superfície de Aproximação Interna estende-se no sentido do prolongamento do eixo da pista até atingir uma distância de 960m (novecentos e sessenta metros), da cabeceira, com largura de 90m (noventa metros) ou 120m (cento e vinte metros), dependendo do Código da Pista, e possuindo uma superfície em rampa de 1/50 (um cinquenta avos) a partir de 60m (sessenta metros) da cabeceira.

§ 2º - A Superfície de Transição Interna inicia-se a 45m (quarenta e cinco metros) ou 60m (sessenta metros) da pista, dependendo de seu Código, e estende-se em rampa, no sentido lateral dela, das Áreas de Aproximação Interna e da Superfície de Pouso Interrompido até atingir um desnível de 45m (quarenta e cinco metros) em relação à Elevação do Aeródromo.

§ 3º - A Superfície de Pouso Interrompido é composta de uma rampa original sobre a pista a 1.800m (mil e oitocentos metros) da cabeceira, no sentido do pouso, tendo uma largura inicial de 90m (noventa metros) a 120m (cento e vinte metros), conforme o Código da Pista, e divergindo 6º (seis graus) para cada lado até atingir um desnível de 45m (quarenta e cinco metros) em relação à Elevação do Aeródromo. Para pistas menores que 1.800m (mil e oitocentos metros), a Superfície de Pouso Interrompido inicia-se na cabeceira oposta ao pouso.

## CAPÍTULO VII

### IMPLANTAÇÕES COM 150m DE ALTURA

Art. 41 - Quando uma implantação de qualquer natureza, temporária ou permanente, fixa ou móvel, elevar-se a 150m (cento e cinquenta metros) ou mais de altura sobre o terreno ou nível médio do mar, localizado dentro ou fora da Zona de Proteção de Aeródromos ou de Helipontos, deverá o responsável prestar ao Comando Aéreo Regional - COMAR as seguintes informações:

1 - tipo e endereço da implantação (incluindo o nome do município e sigla da Unidade da Federação);

2 - nome e endereço do proprietário;

3 - altura da implantação, isto é, da base ao topo;

4 - altitude da base do local da implantação;

5 - coordenadas do local da implantação;

6 - tipo de sinalização empregada; e

7 - carta da região ou cópia, na escala de 1:500 000 (um para quinhentos mil) ou maior, indicando o local da implantação.

## CAPÍTULO VIII

### PRINCÍPIO DA SOMBRA

Art. 42 - O Princípio da Sombra é aqui estabelecido para permitir a aplicação de um critério mais adequado na liberação de novas implantações situadas nos Planos de Zona de Proteção de Aeródromos e Helipontos, conforme as Figuras 19 e 20, em anexo.

§ 1º - O critério estabelecido neste Artigo se aplica quando algum obstáculo, de natureza permanente, natural ou artificial, já ultrapasse os gabaritos das Zonas de Proteção.

§ 2º - Uma nova implantação não será considerada como obstáculo se estiver situada em um plano de sombra com referência ao obstáculo já existente, não dispensando, no entanto, a sinalização prevista no Capítulo V.

Art. 43 - O Plano de Sombra inicia-se no obstáculo, na direção do afastamento do aeródromo, e consiste numa superfície horizontal, iniciada no topo do obstáculo, que já ultrapasse o gabarito de uma determinada área, estendendo-se até o final desta ou até a intercessão deste Plano com o gabarito da Zona de Proteção.

Parágrafo Único - A largura do Plano de Sombra deverá ser idêntica à do obstáculo que a determina, nos seus diversos níveis de altura.

Art. 44 - A aplicação do Princípio de Sombra nas Áreas de Aproximação, Transição, Horizontais e Cônicas está ilustrada nas Figuras 19 e 20, em anexo.

Art. 45 - A aplicação dos critérios estabelecidos neste Capítulo só poderá ser implementada após o parecer do Comando Aéreo Regional - COMAR, considerando-se a análise dos Serviços Regionais de Engenharia e Proteção ao Voo (SERENG e SRPV).

#### CAPÍTULO IX

##### IMPLANTAÇÕES DE NATUREZA PERIGOSA

Art. 46 - Nas Áreas de Aproximação e Áreas de Transição dos aeródromos e helipontos, não são permitidas implantações de natureza perigosa, embora não ultrapassem os gabaritos fixados.

§ 1º - Denomina-se Implantação de Natureza Perigosa toda aquela que produza ou armazene material explosivo ou inflamável, ou cause perigosos reflexos, irradiações, fumo ou emanações, a exemplo de usinas siderúrgicas e similares, refinarias de combustíveis, indústrias químicas, depósitos ou fábricas de gases, combustíveis ou explosivos, áreas cobertas de material refletivo, matadouros, vazadouros de lixo, culturas agrícolas que atraiam pássaros, assim como outras que possam proporcionar riscos semelhantes à navegação aérea.

§ 2º - Para garantir o cumprimento do disposto neste Artigo, os projetos para qualquer tipo de implantação ou aproveitamento de propriedades localizadas nessas áreas terão de ser submetidos à autorização do Comando Aéreo Regional - COMAR, informando:

1 - tipo e endereço da implantação (incluindo o nome do município e a sigla da Unidade da Federação);

2 - nome e endereço do proprietário;

3 - altura da implantação, isto é, do solo ao topo;

4 - altitude do terreno, no local da implantação;

5 - descrição detalhada da destinação, uso ou funcionamento do objeto da implantação, incluindo características específicas que possam constituir perigo à navegação aérea;

6 - planta do projeto da implantação; e

7 - uma planta de situação, na escala de 1:20.000 (um para vinte mil) ou maior, contendo:

a) traçado da(s) pista(s) do aeródromo ou heliponto, conforme o caso, com as respectivas altitudes; e

b) indicação do local da implantação.

§ 3º - O Comando Aéreo Regional - COMAR decidirá contrária ou favoravelmente sobre a execução da implantação, caso esta seja de natureza perigosa ou não, respectivamente, após examinar os pareceres técnicos do SERENG e SRPV.

§ 4º - Os depósitos de combustíveis destinados ao abastecimento de aeronaves poderão, a critério do Comando Aéreo Regional - COMAR, ser instalados nas Áreas de Transição, respeitando os gabaritos destas áreas.

#### CAPÍTULO X

##### BALÕES LIVRES (AERÓSTATOS) E BALÕES CATIVOS

Art. 47 - Tendo em vista o perigo que representa à navegação aérea, é proibido o içamento de balões livres (aeróstatos) em qualquer parte do Território Nacional, salvo os casos previstos neste Artigo.

§ 1º - As entidades oficialmente credenciadas a efetuar pesquisas científicas no espaço aéreo poderão içar balões livres (aeróstatos) equipados com sonda para observações meteorológicas e outros de natureza semelhante, mediante comunicação prévia do Comando Aéreo Regional - COMAR, com antecedência mínima de trinta dias, a fim de permitir as providências cabíveis para a expedição do necessário aviso aos aeronavegantes (NOTAM).

§ 2º - A comunicação a que se refere o § 1º terá de especificar detalhes sobre o içamento, tais como: coordenadas geográficas do local, data, hora, tipo, finalidade, duração, raio de ação, altitude a atingir e entidade responsável, bem como outros esclarecimentos julgados convenientes.

§ 3º - A operação de balão livre tripulado deve obedecer às normas específicas, bem como às Regras do Ar vigentes.

§ 4º - O previsto neste Artigo não se aplica a balões de sondagens aerológicas, lançados pelas Estações Meteorológicas do Ministério da Aeronáutica.

Art. 48 - É permitido o içamento de balão cativo desde que não ultrapasse os limites verticais descritos abaixo:

1 - os gabaritos estabelecidos pelo Plano Básico ou Específico de Zona de Proteção de Aeródromo e de Helipontos;

2 - a altura máxima de 150m (cento e cinquenta metros) acima da superfície do terreno, quando o local do içamento estiver situado fora da Zona de Proteção.

§ 1º - A permissão prevista neste Artigo está condicionada ao cumprimento das seguintes medidas de segurança:

1 - envolver o local do içamento com cerca protetora, a fim de manter pessoas estranhas afastadas das amarras ou cabos de fixação;

2 - assegurar às amarras a adequada resistência para suportar a tração provocada pelo balão;

3 - prover o balão cativo de dispositivo de segurança que permita o seu pronto esvaziamento, caso venha a se soltar das amarras; e

4 - manter um vigia no local, durante todo o tempo em que o balão estiver içado.

§ 2º - Os responsáveis pelo içamento de balões cativos responderão por todo e qualquer prejuízo causado à segurança da navegação aérea, decorrente do descumprimento do disposto neste Artigo.

§ 3º - O Comando Aéreo Regional - COMAR poderá exigir a adequada sinalização prevista no Capítulo V, quando conveniente, ou a remoção de balão cativo que possa oferecer risco à segurança da navegação aérea.

Art. 49 - O Comando Aéreo Regional - COMAR poderá impedir ou restringir a prática do içamento de balões prevista neste Capítulo, quando tal medida for necessária para a segurança da navegação aérea.

#### CAPÍTULO XI

##### PLANOS DE ZONA DE PROTEÇÃO DE AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA

Art. 50 - Os Planos de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea são estabelecidos de acordo com o formato requerido pelos equipamentos e constam das seguintes áreas: Área de Implantação Proibida e Área de Implantação Restrita.

Parágrafo Único - A Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo - DEPV publicará, através de Instrução do Ministério da Aeronáutica - IMA, o Cadastro dos Auxílios à Navegação Aérea, contendo informações necessárias para aplicação dos referidos Planos.

Art. 51 - Não caberá consulta, de qualquer natureza, sobre o aproveitamento na Área de Implantação Proibida.

Art. 52 - Caberá, obrigatoriamente, consulta ao Comando Aéreo Regional - COMAR sobre o aproveitamento da Área de Implantação Restrita, nos seguintes casos:

1 - aproveitamento do solo a menos de 1.000m (mil metros) do sistema irradiante ou fonte de emissão, independente de sua natureza e elevação;

2 - aproveitamento do solo para implantações que ultrapassem os gabaritos estabelecidos neste Capítulo, numa distância compreendida entre 1.000m (mil metros) e 15.100m (quinze mil e cem metros) do sistema irradiante ou fonte de emissão.

Art. 53 - As consultas citadas no Artigo anterior deverão conter as seguintes informações:

1 - nome, endereço, telefone e CEP do proprietário;

2 - endereço da implantação;

3 - tipo e natureza da implantação;

4 - altura máxima e área da implantação;

5 - altitude do terreno no local da implantação;

6 - material predominante na implantação;

7 - descrição detalhada da destinação, uso ou funcionamento do objeto, incluindo características específicas da implantação;

8 - perfil do terreno com os movimentos de terra necessários para a execução do projeto, bem como o gabarito da implantação;

9 - planta de situação na escala 1:50.000 (um para cinquenta mil) ou maior, contendo:

a) localização do Auxílio à Navegação Aérea;

b) indicação do local de implantação.

10 - planta baixa e vistas lateral e frontal da implantação.

#### Seção I

Plano de Zona de Proteção do VOR  
(Radiofarol Onidirecional em VHF)

Art. 54 - O Plano de Zona de Proteção do VOR é constituído por duas áreas:

1 - Área de Implantação Proibida, de forma circular, tendo como centro a base do equipamento e raio de 100m (cem metros);

2 - Área de Implantação Restrita, em forma de coroa circular, tendo como centro a base do equipamento, com raio menor igual a 100m (cem metros) e raio maior igual a 15.100m (quinze mil e cem metros). Nesta área não poderão ser feitas implantações que ultrapassem o Plano de Rampa de 1/50 (um cinquenta avos) que se inicia no limite externo da área circular.

Parágrafo Único - A configuração e medida das áreas tratadas neste Artigo constam na Figura 21, em anexo.

#### Seção II

Plano de Zona de Proteção do D-VOR  
(Radiofarol Onidirecional em VHF com Efeito Doppler)

Art. 55 - O Plano de Zona de Proteção do D-VOR é constituído de uma Área de Implantação Restrita, em forma circular, com 5.100m (cinco mil e cem metros) de raio. Nesta área não poderão ser feitas

implantações de qualquer natureza que ultrapassem o Plano de Rampa de 1/17 (um dezessete avos). Sua configuração e medidas constam na Figura 22, em anexo.

### Seção III

#### Plano de Zona de Proteção do NDB (Radiofarol não Direcionado)

Art. 56 - O Plano de Zona de Proteção do NDB é constituído de duas áreas, a saber:

1 - Área de Implantação Proibida, de forma circular, com centro no sistema irradiante e de raio igual à altura da torre; e

2 - Área de Implantação Restrita, em forma de coroa circular, com centro no sistema irradiante de raio menor, igual à altura deste sistema, e raio maior igual a esta mesma altura acrescido de 200m (duzentos metros). Nesta área não poderão ser feitas implantações que ultrapassem o Plano de Rampa de H/200 (duzentos), onde H é igual à altura da torre.

Parágrafo Único - A configuração e medidas das áreas tratadas neste Artigo constam na Figura 23, em anexo.

### Seção IV

#### Plano de Zona de Proteção do RADAR (Radiodeteção e Localização)

Art. 57 - O Plano de Proteção do Radar é constituído de duas Áreas de Implantação Restrita:

1 - Área Circular, com centro na base da antena e raio igual a 100m (cem metros). Nesta área não poderão ser feitas implantações que ultrapassem a base da antena; e

2 - Área em forma de Coroa Circular, com centro na base da antena, raio menor igual a 100m (cem metros) e raio maior igual a 5.100m (cinco mil e cem metros). Nesta área não poderão ser feitas implantações que ultrapassem o Plano de Rampa de 1/20 (um vinte avos).

Parágrafo Único - A configuração e medidas das áreas tratadas neste Artigo constam na Figura 24, em anexo.

### Seção V

#### Plano de Zona de Proteção do ILS (Sistema para Pouso por Instrumentos)

Art. 58 - O Sistema de Pouso por Instrumentos - ILS é constituído por três subsistemas: Transmissor de Rampa de Planeio ("GLIDE SLOPER"), Localizador ("LOCALIZER") e Marcador ("MARKER").

Art. 59 - O Plano de Zona de Proteção do Transmissor de Rampa de Planeio é constituído por uma Área de Implantação Restrita, de forma retangular, paralela ao eixo da pista, com as seguintes características:

1 - área retangular, que tem como largura a distância da lateral da pista até a antena mais 135m (cento e trinta cinco metros), e como comprimento 900m (novecentos metros) no sentido da cabeceira da pista mais próxima a partir da antena. Nesta área não poderão ser feitas implantações que não sejam auxílios à navegação aérea;

2 - área retangular, contígua à anterior, mantendo a mesma largura e elevando-se em rampa de 1/50 (um cinquenta avos) até uma distância cuja projeção no solo seja de 10.000m (dez mil metros). Não poderão ser feitas implantações que ultrapassem o plano desta rampa.

Parágrafo Único - A configuração e as medidas das áreas de que trata este Artigo constam na Figura 25, em anexo.

Art. 60 - O Plano de Zona de Proteção do Localizador é constituído por uma Área de Implantação Restrita, de forma retangular, tendo início na cabeceira da pista, à frente da qual estão instaladas as antenas, medindo 130m (cento e trinta metros) de largura e tendo como comprimento a distância compreendida entre a cabeceira da pista e o eixo das antenas mais 80m (oitenta metros). Nesta área não poderão ser feitas implantações que não sejam auxílios à navegação aérea. Sua configuração e medidas constam na Figura 26, em anexo.

Art. 61 - O Plano de Zona de Proteção do Marcador é constituído por uma Área de Implantação Proibida, de forma quadrada, de lado igual a 30m (trinta metros) e tendo como centro a antena do Marcador. Sua configuração e medidas constam na Figura 27, em anexo.

### Seção VI

#### Plano de Zona de Proteção do ALS (Sistema de Luzes de Aproximação)

Art. 62 - O Plano de Zona de Proteção do ALS é constituído por uma Área de Implantação Restrita, de forma retangular, com as seguintes características:

1 - área retangular com início na cabeceira da pista, medindo 100m (cem metros) de largura por 1.000m (mil metros) de comprimento. Nesta área não poderão ser feitas implantações que não sejam auxílios à navegação aérea, limitados à altura das luzes; e

2 - área retangular, contígua à anterior, mantendo a mesma largura e elevando-se em rampa de 1/50 (um cinquenta avos) até uma distância cuja projeção no solo seja de 9.000m (nove mil metros). Nesta área não poderão ser feitas implantações que ultrapassem o plano desta rampa.

Parágrafo Único - A configuração e as medidas das áreas de que trata este Artigo constam na Figura 28, em anexo.

### Seção VII

#### Plano de Zona de Proteção dos Sistemas Indicadores de Rampa de Aproximação Visual ("VASIS", "AVASIS" e "PAPIS")

Art. 63 - O Plano de Zona de Proteção dos Sistemas de Rampa de Aproximação Visual é constituído por uma Área de Implantação Restrita, em forma de setor circular, com raio de 9.000m (nove mil metros), tendo

como centro um ponto situado sobre o eixo da pista a 60m (sessenta metros) aquém da cabeceira, com uma abertura de 15° (quinze graus) para ambos os lados no sentido do prolongamento da pista em rampa de 1/50 (um cinqüenta avos), cujo início tem a mesma altitude da cabeceira. Nesta área não poderão ser feitas implantações que ultrapassem o Plano da Rampa de 1/50 (um cinqüenta avos). Sua configuração e medidas constam na Figura 29, em anexo.

## CAPÍTULO XII

### PLANO DE ZONEAMENTO DE RUIDO

#### Seção I

##### Da Aplicação

Art. 64 - Para efeito de aplicação do Plano de Zoneamento de Ruído, as pistas de aeródromos são classificadas, em função do movimento de aeronaves e do tipo de aviação, nas categorias I, II, III, IV, V e VI, definidas no Artigo 3º desta Portaria.

Parágrafo Único - O Departamento de Aviação Civil - DAC fornecerá os dados existentes ou previstos, referentes ao tipo de aviação, ao movimento de aeronaves e às dimensões de pistas e prestará a necessária assistência e orientação técnica às entidades públicas e privadas envolvidas, para o cumprimento desta Portaria.

Art. 65 - O Plano Básico de Zoneamento de Ruído é estabelecido de acordo com a classificação especificada nos itens 22 a 27 do Artigo 3º e em função das normas de aproveitamento do uso do solo, nas Áreas I, II e III, definidas nos Artigos 69 e 70 desta Portaria.

§ 1º - Os parâmetros para a Curva de Nível de Ruído 1, para as pistas de categoria II, III, IV, V e VI, estão especificados em anexo no Quadro 1 e na Figura 30.

§ 2º - Os parâmetros para a Curva de Nível de Ruído 2, para as pistas de categoria II, III, IV, V e VI, estão especificados em anexo no Quadro 2 e na Figura 31.

§ 3º - A elaboração de um Plano Básico de Zoneamento de Ruído, visando a um aeródromo que possua duas ou mais pistas, considerará a composição das curvas de nível de ruído referentes a cada pista, de acordo com a Figura 32, em anexo.

Art. 66 - O Plano Básico de Zoneamento de Ruído aplicado em heliponto obedecerá ao estabelecido na Figura 33 e na Figura 34, em anexo, no que se refere às curvas de nível de ruído.

Art. 67 - O Plano Específico de Zoneamento de Ruído será obrigatoriamente aplicado aos aeródromos que contenham pistas categoria I, de acordo com o Artigo 3º desta Portaria, quando o tipo de aviação que opera no aeródromo não se enquadrar nas definições dos itens 16, 18 e 19 do Artigo 3º, ou em substituição ao Plano Básico de Zoneamento de Ruído para o aeródromo que, a critério do Departamento de Aviação Civil - DAC, apresente condições particulares.

Parágrafo Único - Um Plano Específico de Zoneamento de Ruído só poderá ser alterado ou revogado mediante ato do Ministro da Aeronáutica.

#### Seção II Das Restrições

Art. 68 - As restrições ao uso do solo estabelecidas pelo Plano Básico de Zoneamento de Ruído obedecerão aos parâmetros estabelecidos nos Artigos 69 e 70 desta Portaria.

Art. 69 - Na Área I são permitidos a implantação, o uso e o desenvolvimento das seguintes atividades:

##### I - Produção e extração de recursos naturais:

- 1 - agricultura;
- 2 - piscicultura;
- 3 - silvicultura;
- 4 - mineração; e
- 5 - atividades equivalentes.

##### II - Serviços Públicos ou de Utilidade Pública:

- 1 - estação de tratamento de água e esgoto;
- 2 - reservatório de água;
- 3 - cemitério; e
- 4 - equipamentos urbanos equivalentes.

##### III - Comercial:

- 1 - depósito e armazenagem;
- 2 - estacionamento e garagem para veículos;
- 3 - feiras livres; e
- 4 - equipamentos urbanos equivalentes.

##### IV - Recreação e Lazer ao Ar Livre:

- 1 - praças, parques, áreas verdes;
- 2 - campos de esporte; e
- 3 - equipamentos urbanos equivalentes.

##### V - Transporte:

- 1 - rodovias;
- 2 - ferrovias;
- 3 - terminais de carga e passageiros;
- 4 - auxílios à navegação aérea; e
- 5 - equipamentos urbanos equivalentes.

##### VI - Industrial:

§ 1º - Na Área I, as atividades, edificações e os equipamentos já existentes e não relacionados neste Artigo não poderão ser ampliados a partir da vigência desta Portaria.

§ 2º - A implantação, o uso e o desenvolvimento de atividades tratadas nos itens II - números 1 e 3, III - números 1 e 2 e V - número 3 só poderão ser permitidos quando atendidas as normas legais vigentes

para tratamento acústico nos locais de permanência de público e funcionários, mediante aprovação prévia do Departamento de Aviação Civil - DAC.

§ 3º - A implantação, o uso e o desenvolvimento de atividades tratadas nos itens I - número 5, II - número 4, III - número 4, IV - número 3, V - números 1, 2 e 5 e VI só serão permitidos mediante aprovação prévia do Departamento de Aviação Civil - DAC.

Art. 70 - Não são permitidos a implantação, o uso e o desenvolvimento na Área II das seguintes atividades:

- I - Residencial
- II - Saúde:
  - 1 - hospital e ambulatório;
  - 2 - consultório médico;
  - 3 - asilo; e
  - 4 - equipamentos urbanos equivalentes.
- III - Educacional:
  - 1 - escola;
  - 2 - creche; e
  - 3 - equipamentos urbanos equivalentes.
- IV - Serviços Públicos ou de Utilização Pública:
  - 1 - hotel e motel;
  - 2 - edificações para atividades religiosas;
  - 3 - centros comunitários e profissionalizantes; e
  - 4 - equipamentos urbanos equivalentes.
- V - Cultural:
  - 1 - biblioteca;
  - 2 - auditório, cinema, teatro; e
  - 3 - equipamentos urbanos equivalentes.

Parágrafo Único - As atividades acima referidas poderão ser, eventualmente, autorizadas pelos órgãos municipais competentes, mediante aprovação do Departamento de Aviação Civil - DAC.

Art. 71 - As eventuais restrições ao uso do solo em Área III, decorrentes dos níveis de incômodo sonoro, serão estabelecidas em Plano Específico de Zoneamento de Ruído.

Art. 72 - As restrições a que se referem os Artigos 69 e 70 desta Portaria poderão ser alteradas na elaboração de um Plano Específico de Zoneamento de Ruído, em função de necessidades locais, mediante ato do Ministro da Aeronáutica.

Art. 73 - Todo parcelamento do solo localizado em área do Plano de Zoneamento de Ruído observará as restrições estabelecidas nos Artigos 69 e 70 desta Portaria.

## CAPÍTULO XIII

### ATRIBUIÇÕES

Art. 74 - Para o cumprimento desta Portaria, compete:

I - Aos Comandos Aéreos Regionais:

1 - fiscalizar, em conjunto com as entidades municipais, estaduais e federais competentes, as implantações e o desenvolvimento de atividades urbanas quanto à sua adequação aos Planos de que trata esta Portaria;

2 - promover a interdição, remoção ou demolição, por meio adequado, das implantações ou dos usos que contrariem o disposto nas normas aqui fixadas;

3 - enviar ao Departamento de Aviação Civil - DAC, para parecer na área de sua competência, os processos em que couber análise dos Planos de Zoneamento de Ruído de que trata esta Portaria, utilizando a ficha Anexo C:

a) os processos em que couber análise dos Planos citados no item acima poderão ser encaminhados pelas Prefeituras Municipais ou pelo interessado ao Comando Aéreo Regional - COMAR respectivo;

b) os processos enviados por particulares terão seu parecer remetido às Prefeituras Municipais, dando-se ciência ao interessado deste procedimento.

4 - no caso de autorização para aproveitamento de que trata esta Portaria, emitir a decisão final do requerimento, publicá-la no Boletim Interno da Organização, comunicá-la ao interessado por meio de ofício e arquivar o processo para controle e fiscalização, após verificar a viabilidade da pretensão, através dos pareceres dos seguintes órgãos:

a) Serviço Regional de Engenharia - quanto a projetos de infraestrutura aeroportuária e confirmação das informações incluídas no processo;

b) Serviço Regional de Aviação Civil - quanto aos interesses de transporte aéreo; e

c) Serviço Regional de Proteção ao Voo - quanto às implicações nas atividades de proteção ao voo.

5 - no caso de projeto de aproveitamento sujeito à autorização, visando eliminar implantação de natureza perigosa, decidir contrária ou favoravelmente e restituir o projeto ao interessado com a devida decisão, após verificar a viabilidade da pretensão, através dos pareceres dos seguintes órgãos:

a) Serviço Regional de Engenharia - quanto à confirmação ou identificação de características que se enquadrem na definição de implantação de Natureza Perigosa; e

b) Serviço Regional de Proteção ao Voo - quanto aos riscos que possa proporcionar à operação aérea no aeródromo.

6 - no caso de projeto de aproveitamento sujeito à autorização, visando eliminar implantação que possa causar interferência nos Sinais de Auxílios à Navegação Aérea, decidir sobre a viabilidade da implantação, fundamentando-se no parecer do Serviço Regional de Proteção ao Voo;

7 - no caso de içamento de balão livre (aeróstato) por entidade oficialmente credenciada para efetuar pesquisas científicas no espaço aéreo, encaminhar as informações exigidas ao Serviço Regional de Proteção ao Voo, para que este expeda o necessário NOTAM, se julgar viável a prática pretendida, notificando a entidade solicitante;

8 - autorizar ou restringir a prática de içamento de balões, após o parecer do Serviço Regional de Proteção ao Voo;

9 - organizar os seguintes cadastros:

a) "Cadastro Regional de Obstáculos" - relativo aos aproveitamentos autorizados, utilizando a ficha Anexo B; e

b) "Cadastro Regional de Implantações com 150m (cento e cinquenta metros) ou mais de altura, Fora de Zona de Proteção" - relativo às implantações que se elevam a 150m (cento e cinquenta metros) ou mais acima do terreno ou nível médio do mar.

10 - enviar à Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo - DEPV, no início de cada trimestre, cópia da ficha Anexo B e das informações a que se referem, respectivamente, as letras a e b do item 9, acima, relativas aos eventos ocorridos no trimestre anterior; e

11 - exigir ou dispensar, após os pareceres do Serviço Regional de Engenharia e do Serviço Regional de Proteção ao Voo, a sinalização de obstáculos e fonte de emergência para sinalização luminosa, bem como a alteração na intensidade desta.

II - À Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo - DEPV:

1 - desincumbir-se da elaboração normativa, incluindo propostas de legislação, instruções e normas pertinentes às Zonas de Proteção de Aeródromo, de Helipontos e de Auxílios à Navegação Aérea;

2 - organizar programas de prioridade para elaboração de Planos Específicos de Zona de Proteção de Aeródromos;

3 - elaborar Planos Específicos de Zona de Proteção de Aeródromos, de acordo com a seqüência prevista no respectivo programa de prioridade;

4 - encaminhar cópias dos Planos Específicos de Zona de Proteção de Aeródromos, após sua aprovação, ao Estado-Maior da Aeronáutica - EMAer, ao Comando Aéreo Regional - COMAR respectivo, à Diretoria de Engenharia da Aeronáutica - DIRENG, ao Serviço Regional de Proteção ao Voo - SRPV respectivo, ao Departamento Nacional de Telecomunicações - DENTEL, às Prefeituras dos Municípios abrangidos pelo Plano, à administração do aeródromo e a outras entidades diretamente envolvidas;

5 - organizar os seguintes cadastros:

a) "Cadastro Geral de Obstáculos" - relativo aos aproveitamentos autorizados pelos Comandos Aéreos Regionais, utilizando a ficha Anexo B, recebida de acordo com o número 9 do item I deste Artigo;

b) "Cadastro Geral de Implantações com 150m (cento e cinquenta metros) de altura, Fora de Zona de Proteção" - relativo às implantações cadastradas pelos Comandos Aéreos Regionais, utilizando as informações recebidas de acordo com o número 9 do item I deste Artigo;

c) "Cadastro dos Aeródromos Nacionais para efeito de Zona de Proteção" - contendo a classe do aeródromo e o código da pista, de acordo com o § 3º do Artigo 4º; e

d) "Cadastro dos Auxílios à Navegação Aérea" - contendo informações necessárias ao estabelecimento de suas Zonas de Proteção, de acordo com o Parágrafo Único do Artigo 50.

6 - prestar a necessária assistência e orientação técnica, bem como cooperar com os Comandos Aéreos Regionais na fiscalização.

III - Ao Departamento de Aviação Civil - DAC:

1 - elaborar os Planos Específicos de Zoneamento de Ruído, sempre que possível com a colaboração das Prefeituras Municipais, e assessorá-las na incorporação deles à sua legislação;

2 - encaminhar cópias dos Planos Específicos de Zoneamento de Ruído, após sua aprovação, ao Comando Aéreo Regional - COMAR respectivo, à Diretoria de Engenharia da Aeronáutica - DIRENG, ao Serviço Regional de Engenharia - SERENG respectivo, às Prefeituras dos Municípios abrangidos pelo Plano, à administração do aeródromo e a outras entidades federais, estaduais ou municipais diretamente envolvidas.

3 - analisar os processos nos assuntos pertinentes aos Planos de Zoneamento de Ruído ou Tratamento Acústico, através de envio da documentação oriunda dos COMAR.

Art. 75 - Compete ainda ao Departamento de Aviação Civil, à Diretoria de Engenharia da Aeronáutica e à Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo baixar diretrizes complementares, instruindo os respectivos Serviços Regionais (SERAC, SERENG e SRPV) para aplicação das normas referentes às Zonas de Proteção.

#### CAPÍTULO XIV

#### DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 76 - A autorização para aproveitamento de propriedades situadas dentro do Plano de Proteção de Aeródromo e Heliponto e do Plano de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea é de competência exclusiva do Comando Aéreo Regional - COMAR sob cuja administração se encontre o aeródromo ou o auxílio à navegação aérea.

Parágrafo Único - Qualquer outra organização do Ministério da Aeronáutica que, eventualmente, receba pedido de autorização para aproveitamento das áreas referidas no CAPUT, se obriga exclusivamente a encaminhá-lo ao COMAR competente.

Art. 77 - A autorização para o aproveitamento de propriedades situadas dentro do Plano de Zoneamento de Ruído é de competência exclusiva do Departamento de Aviação Civil - DAC.

Parágrafo Único - Qualquer outra organização do Ministério da Aeronáutica que, eventualmente, receba pedido de autorização para aproveitamento das áreas referidas no CAPUT, se obriga exclusivamente a encaminhá-lo ao DAC.

Art. 78 - O requerimento para autorização de aproveitamentos de que trata esta Portaria deve dar entrada no órgão de protocolo do Comando Aéreo Regional - COMAR, ou, na impossibilidade, no órgão de protocolo da Organização do Ministério da Aeronáutica mais próxima.

Parágrafo Único - Quando se tratar de Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos e Helipontos ou Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea, deverá ser feito um requerimento para cada obstáculo a ser implantado, usando-se, para isso, o modelo constante do Anexo A.

Art. 79 - Não cabe consulta ou pedido de autorização ao Comando Aéreo Regional respectivo para o aproveitamento de áreas, desde que este obedeça aos gabaritos e às demais exigências estabelecidas na regulamentação e nas instruções concernentes à Zona de Proteção, bastando que o interessado declare, sob sua inteira responsabilidade, às entidades competentes para o licenciamento de obras, instalações ou qualquer outro tipo de implantações, que o aproveitamento respeita as restrições impostas pela legislação vigente, excetuando-se o disposto nos § 2º e 3º do Artigo 69 e Parágrafo Único do Artigo 70.

Art. 80 - Para a autorização de obstáculos, os Serviços Regionais (SERAC, SERENG e SRPV), ao assessorarem o Comando Aéreo Regional - COMAR respectivo, deverão explicitar o prejuízo que, neste caso, será causado à navegação aérea e à operação do aeródromo.

Art. 81 - Os administradores de aeródromos deverão traçar os gabaritos do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, do Plano de Zona de Proteção de Helipontos e do Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea na escala de 1:100 000 (um para cem mil) ou maior, evidenciando todas as implantações, naturais e artificiais, que ultrapassem estes gabaritos.

§ 1º - Cópias do desenho referido neste Artigo deverão ser encaminhadas, no prazo máximo de um ano, a contar da data de vigência desta Portaria, ao Comando Aéreo Regional - COMAR, à Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo - DEPV, à Diretoria de Engenharia da Aeronáutica - DIRENG, ao Serviço Regional de Proteção ao Voo - SRPV e ao Serviço Regional de Engenharia - SERENG.

§ 2º - O traçado dos Planos de que trata este Artigo deverá ser atualizado a cada cinco anos ou sempre que houver modificações na classe do aeródromo ou alteração no posicionamento das cabeceiras de qualquer pista do mesmo.

Art. 82 - Os administradores de aeródromos deverão traçar as curvas de nível de ruído do Plano Básico de Zoneamento de Ruído sobre mapa atualizado do município em escala 1:10 000 (um para dez mil) ou 1:20 000 (um para vinte mil).

§ 1º - Cópias do desenho anteriormente referido neste Artigo deverão ser encaminhadas, no prazo máximo de um ano a contar da data de

vigência desta Portaria, ao Departamento de Aviação Civil - DAC, ao Instituto de Aviação Civil - IAC e à Diretoria de Engenharia da Aeronáutica - DIRENG.

§ 2º - Sempre que houver uma alteração ou modificação nos parâmetros atualmente adotados, o traçado das curvas deverá ser atualizado.

Art. 83 - Os Planos de Zona de Proteção de Aeródromos, Helipontos e Auxílios à Navegação Aérea de que trata esta Portaria estão sujeitos à superposição de áreas, prevalecendo neste caso os gabaritos mais exigentes, isto é, os de menor altitude permitida.

Art. 84 - O cumprimento do que estabelece esta Portaria é atribuição conjunta das autoridades federais, estaduais e municipais.

§ 1º - As entidades referidas neste Artigo deverão compatibilizar as normas referentes ao uso do solo às restrições existentes nas áreas que integram as Zonas de Proteção.

§ 2º - As restrições estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, privados ou públicos.

Art. 85 - A fiscalização quanto ao cumprimento do que estabelece esta Portaria é atribuição das autoridades federais - em especial a aeronáutica -, estaduais e municipais.

Art. 86 - O Comando Aéreo Regional - COMAR poderá embargar a obra ou construção, de qualquer natureza, que contrarie os Planos aprovados por esta Portaria ou exigir a eliminação dos obstáculos erigidos e usos estabelecidos em desacordo com os referidos Planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.

Parágrafo Único - O Comando Aéreo Regional - COMAR ou o Departamento de Aviação Civil - DAC, conforme o caso, poderá cancelar o cadastramento ou restringir a operação dos aeródromos ou helipontos privados que deixarem de satisfazer às exigências fixadas nesta Portaria, as quais devem ser atendidas pelo proprietário e sob sua exclusiva responsabilidade.

Art. 87 - Para que sejam autorizados a construção, a homologação, o registro, o cadastramento e a operação de aeródromos e helipontos, bem como a instalação de auxílios à navegação aérea, o uso das propriedades localizadas nas áreas delimitadas pelos Planos de Zona de Proteção e Planos de Zoneamento de Ruído deverá obedecer aos gabaritos e às demais restrições constantes nestes Planos.

Art. 88 - Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos erigidos antes da publicação dos Planos de Zona de Proteção, terá o proprietário direito à indenização.

Parágrafo Único - Quando se tratar de aeródromos e auxílios à navegação aérea privados, as indenizações serão de responsabilidade de seus respectivos proprietários ou possuidores.

Art. 89 - Nos casos de aeródromos brasileiros situados em áreas de fronteira internacional, o aproveitamento e o uso do solo em território estrangeiro, nas áreas abrangidas pelos Planos a que se refere esta Portaria, deverão observar as restrições impostas mediante acordo a ser firmado com o país limítrofe.

Art. 90 - Os casos omissos ou os que venham a suscitar dúvidas quanto à execução desta Portaria serão solucionados pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 91 - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário e ressalvados os Planos Específicos de Zona de Proteção de Aeródromos e os Planos Específicos de Zonamento de Ruído, vigentes a esta data, os quais permanecem em vigor.

OCTÁVIO JÚLIO MOREIRA LIMA  
Ministro da Aeronáutica

ANEXO "A" DA PORTARIA Nº 1.141, de 8 de dezembro de 1987

AUTORIZAÇÃO PARA APROVEITAMENTO DO SOLO EM ÁREA  
DO PLANO DE ZONA DE PROTEÇÃO

(Modelo de Requerimento)

Exmo Sr Comandante do Comando Aéreo Regional  
....., domiciliado  
(nome) (nacionalidade)  
na.....  
(logradouro, número e cidade)  
.....  
(mencionar o tipo de aproveitamento pretendido)  
com.....metros acima do gabarito do Plano Básico de Zona de  
Proteção do Aeródromo .....ou  
(denominação)  
do Plano de Zona de Proteção do .....  
(identificação do auxílio à navegação aérea)  
requer a V Exa autorização para realizar o aproveitamento acima referi-  
do, em concordância com o(s) Artigo(s) e com as instruções baixadas pe-  
la Portaria nº....., de.....de.....de....., para o  
que anexa ao presente:

I - Carta da região de .....na  
(designação)  
escala de ....., com as seguintes in-  
formações:

1 - traçado da pista de pouso do aeródromo (se for o caso),  
indicando o ponto devidamente considerado para contagem do desnível e  
sua respectiva altitude;

2 - indicação do local do auxílio à navegação aérea (se for o  
caso, com a altitude da base da instalação);

3 - localização do aproveitamento, com indicação da altitude  
do terreno na base da implantação pretendida.

II - Desenho do perfil do aproveitamento, com as seguintes  
informações:

1 - altura, do solo ao topo, da implantação pretendida;

2 - altitude do terreno na base da implantação.

III - Outras informações necessárias.

Nestes Termos  
Pedu Deferimento

.....  
(Local e Data)

.....  
(Assinatura do Requerente)

.....  
(Nome e Função)

ANEXO "B" - DA PORTARIA Nº 1.141, de 8 de dezembro de 1987

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA  
.....COMAR  
CADASTRO DE OBSTÁCULOS

I - AERÓDROMO OU AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO AÉREA

.....  
(Localidade) (UF) (Nome do Aeródromo/Auxílio)

Altitude (considerada no aeródromo ou na base do auxílio): .....

II - RESPONSÁVEL PELO APROVEITAMENTO

.....  
(Nome) (Endereço)

III - DADOS DO APROVEITAMENTO

.....  
(Tipo de Implantação) (Endereço)

Altura (do solo ao topo):.....  
Altitude(do terreno ou nível médio do mar na base da implantação):.....

Desnível(em relação ao ponto considerado no aeródromo ou auxílio):.....

IV - AUTORIZAÇÃO

Publicação: Bol Int nº..... de .....

Comunicação ao Interessado: Ofício nº..... de .....

Tipo de sinalização exigida:.....

V - OBSERVAÇÃO:.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ANEXO "C" DA PORTARIA Nº 1.141, de 8 de dezembro de 1987

AUTORIZAÇÃO PARA APROVEITAMENTO DO SOLO EM ÁREA DO  
PZR - PLANO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO

(Modelo de Requerimento)

Exmo. Sr. Comandante do Comando Aéreo Regional

.....  
(nome) (nacionalidade)

domiciliado na .....  
(logradouro, número, cidade)

desejando executar .....  
(tipo de obra, edificação, número de pavimentos)

situada à .....no  
(logradouro, número, cidade)

loteamento .....  
(nome do loteamento, quando for o caso)

aprovado pela Prefeitura Municipal de .....em  
....., com .....m<sup>2</sup>.

(data de aprovação do loteamento) (área da edificação ou loteamento)

E considerando que o referido empreendimento encontra-se local-  
lizado dentro da Área .....do Plano de Zoneamento de Ruído do  
( I ou II)

.....  
(denominação do aeródromo)

requer a V Exa aprovação para realizar o aproveitamento acima descrito,  
em concordância com as instruções baixadas pela Portaria nº.....  
de .....de .....de 19....., para o que anexa ao presente:

I - Planta baixa, em escala, do imóvel ou equipamentos em  
questão.

II - No caso de parcelamento do solo, o projeto do mesmo.

III - Planta de localização do empreendimento em relação ao  
aeródromo, em escala.

IV - No caso de edificação comercial ou industrial, especifica-  
ção das atividades e informações sobre os locais e período de permanên-  
cia do pessoal.

V - Para as atividades do item anterior permitidas e localiza-  
das em Área I, Projeto e Memorial Descritivo do tratamento acústico( de  
acordo com o Anexo "D" desta Portaria).

VI - Outras informações que julgar pertinentes.

Nestes Termos  
Pede Deferimento

.....  
(Local e Data)

.....  
(Assinatura do Requerente)

.....  
(Nome e Função)

PADRONIZAÇÃO DA APRESENTAÇÃO DE PROJETOS  
DE TRATAMENTO ACÚSTICO

1. Informações sobre materiais utilizados:

MATERIAL	ISOLAMENTO ACÚSTICO EM dB(500Hz)	ÁREA(m <sup>2</sup> )
M1	I1	S1
M2	I2	S2
...	...	...
Mn	In	Sn

2. Deve ser apresentada, quando disponível, a Classe de Transmissão Sonora (Sound Transmission Class - STC) e/ou Perda de Transmissão (Sound Transmission Loss - STL) dos materiais utilizados.

3. Apresentação de detalhes construtivos da vedação das esquadrias.

4. Demonstração ao atendimento da NBR 8572 (ABNT).

4.1. Deve ser escolhido o recinto mais exposto ao ruído aeronáutico, isto é, o que possuir o maior número de faces externas e maior área de janelas e portas.

4.2. Devem ser apresentados os cálculos realizados para obtenção da redução de ruído necessária.

4.3. Deve ser apresentado o valor de redução de ruído do recinto e o valor exigido pela norma brasileira em vigor.

5. O projeto deve ser assinado por profissional habilitado para tal fim, com o carimbo de registro no seu órgão de classe.

6. Recomenda-se que o projeto apresente uma relação das normas e demais referências utilizadas.

PLANO BÁSICO DE ZONA DE PROTEÇÃO DE AERÓDROMO

- FIGURA 1 - VISTA GERAL DA CLASSE VFR
- FIGURA 2 - VISTA GERAL DAS CLASSES IFR NÃO-PRECISÃO E IFR-PRECISÃO
- FIGURA 3 - FAIXA DE PISTA
- FIGURA 4 - ÁREA DE APROXIMAÇÃO
- FIGURA 5 - ÁREA DE DECOLAGEM
- FIGURA 6 - ÁREA DE TRANSIÇÃO
- FIGURA 7 - ÁREA HORIZONTAL INTERNA
- FIGURA 8 - ÁREA CÔNICA
- FIGURA 9 - ÁREA HORIZONTAL EXTERNA DA CLASSE VFR
- FIGURA 10 - ÁREA HORIZONTAL EXTERNA DAS CLASSES IFR NÃO-PRECISÃO E IFR-PRECISÃO

PLANO BÁSICO DE ZONA DE PROTEÇÃO DE HELIPONTO

- FIGURA 11 - ÁREA DE SEGURANÇA
- FIGURA 12 - ÁREA DE APROXIMAÇÃO
- FIGURA 13 - ÁREA DE TRANSIÇÃO

SINALIZAÇÃO DE OBSTÁCULOS

- FIGURA 14 - PINTURAS EM FAIXAS E LUZES DE OBSTÁCULOS
- FIGURA 15 - PINTURAS EM XADREZ
- FIGURA 16 - BALIZAS E ILUMINAÇÃO DE TORRES QUE SUPORTAM LINHAS ELÉTRICAS
- FIGURA 17 - OBSTÁCULOS EXTENSOS OU AGRUPADOS

ZONA LIVRE DE OBSTÁCULOS

- FIGURA 18 - ZONA LIVRE DE OBSTÁCULOS

PRINCÍPIO DE SOMBRA

- FIGURA 19 - PLANO DE SOMBRA NAS ÁREAS DE APROXIMAÇÃO E TRANSIÇÃO
- FIGURA 20 - PLANO DE SOMBRA NAS ÁREAS HORIZONTAIS E CÔNICAS

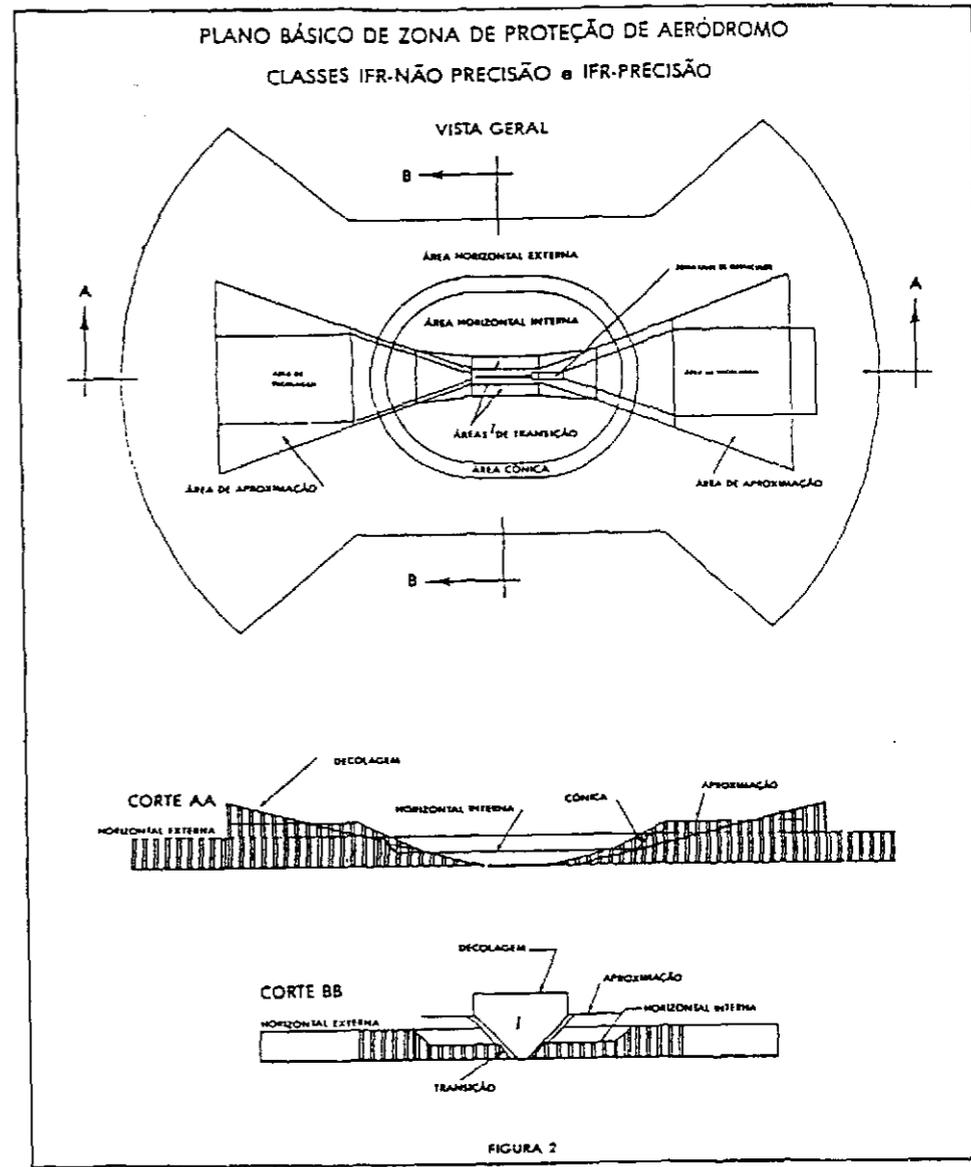
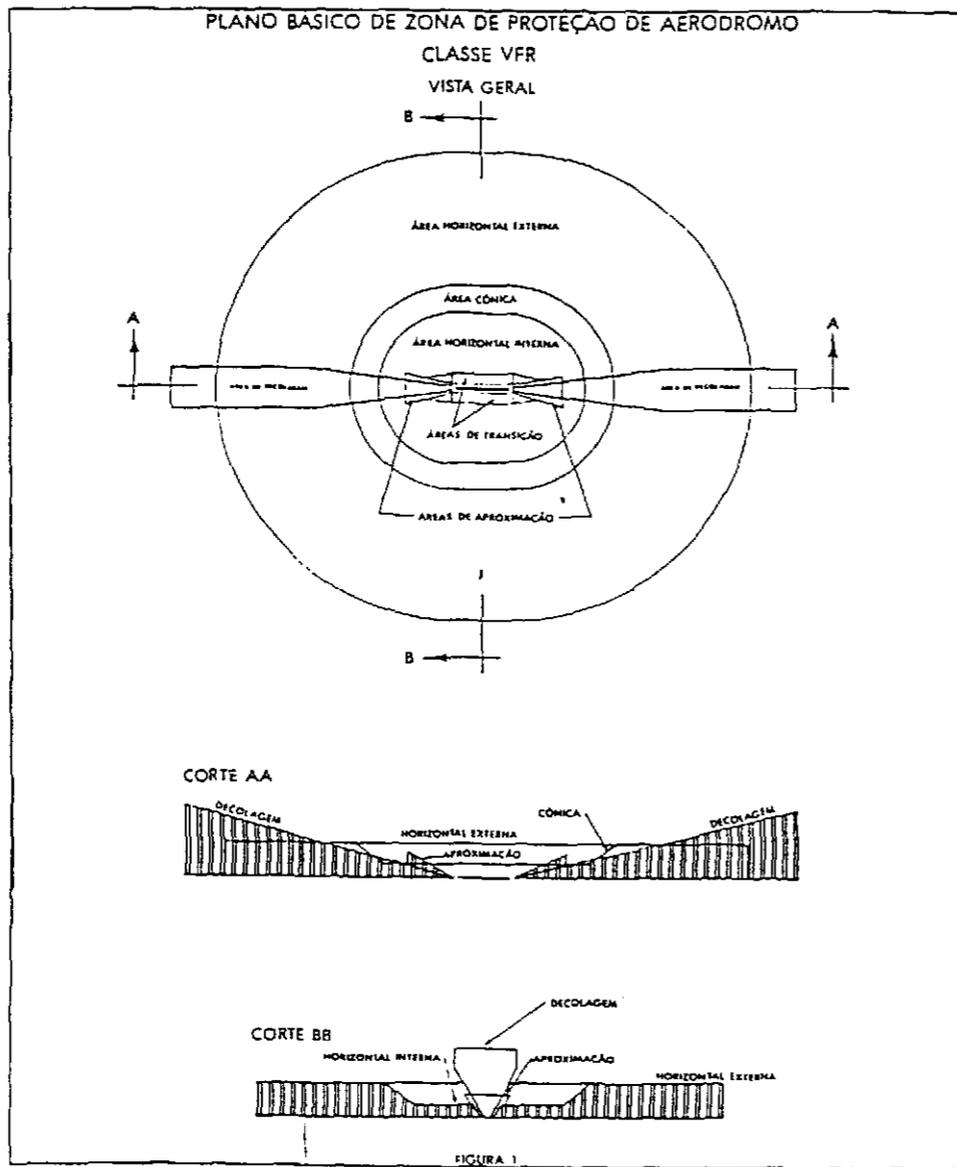
PLANOS DE ZONA DE PROTEÇÃO DE AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA

- FIGURA 21 - PLANO DE ZONA DE PROTEÇÃO DO VOR
- FIGURA 22 - PLANO DE ZONA DE PROTEÇÃO DO D-VOR
- FIGURA 23 - PLANO DE ZONA DE PROTEÇÃO DO NDB
- FIGURA 24 - PLANO DE ZONA DE PROTEÇÃO DO RADAR
- FIGURA 25 - PLANO DE ZONA DE PROTEÇÃO DO TRANSMISSOR DE TRAJETÓRIAS DE PLANEIO(GLIDE SLOPE)
- FIGURA 26 - PLANO DE ZONA DE PROTEÇÃO DO LOCALIZADOR
- FIGURA 27 - PLANO DE ZONA DE PROTEÇÃO DO MARCADOR
- FIGURA 28 - PLANO DE ZONA DE PROTEÇÃO DO ALS
- FIGURA 29 - PLANO DE ZONA DE PROTEÇÃO DOS SISTEMAS INDICADORES DE RAMPA DE APROXIMAÇÃO VISUAL(VASIS, AVASIS E PAPIIS)

PLANO BÁSICO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO

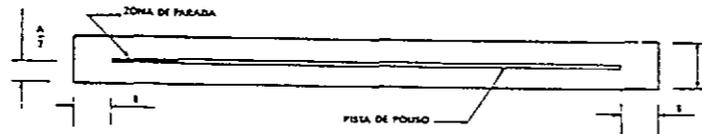
- FIGURA 30 - CURVA DE NÍVEL DE RUÍDO 1
- FIGURA 31 - CURVA DE NÍVEL DE RUÍDO 2
- FIGURA 32 - PLANO BÁSICO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO DO AEROPORTO-EXEMPLO
- FIGURA 33 - CURVA DE NÍVEL DE RUÍDO 1 - CLASSE DE HELIPONTO
- FIGURA 34 - CURVA DE NÍVEL DE RUÍDO 2 - CLASSE DE HELIPONTO

- QUADRO 1 - PARÂMETROS PARA A CURVA DE NÍVEL DE RUÍDO 1
- QUADRO 2 - PARÂMETROS PARA A CURVA DE NÍVEL DE RUÍDO 2



PLANO BÁSICO DE ZONA DE PROTEÇÃO DE AERÓDROMO

FAIXA DE PISTA



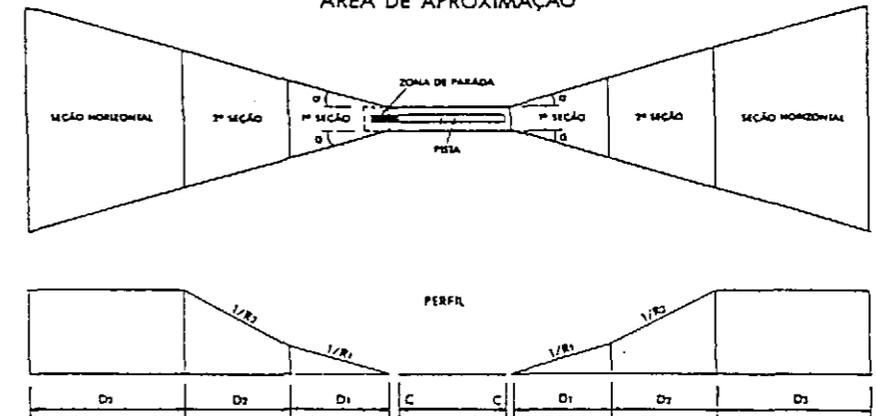
PARÂMETROS	CLASSE DO AERÓDROMO						
	VFR			IFR - NÃO PRECISÃO		IFR - PRECISÃO	
	CÓDIGO DE PISTA			CÓDIGO DE PISTA		CÓDIGO DE PISTA	
	1	2	3 e 4	1 e 2	3 e 4	1 e 2	3 e 4
A(m)	60	80	150	150	300	150	300
B(m)	30	60	60	60	60	60	60

NOTA: PARA EFEITO DO TRACADO DA FAIXA DE PISTA, AO COMPRIMENTO DA PISTA DE POUSO SÃO ACRESCIDAS AS ZONAS DE PARADA, CASO EXISTAM.

FIGURA 3

PLANO BÁSICO DE ZONA DE PROTEÇÃO DE AERÓDROMO

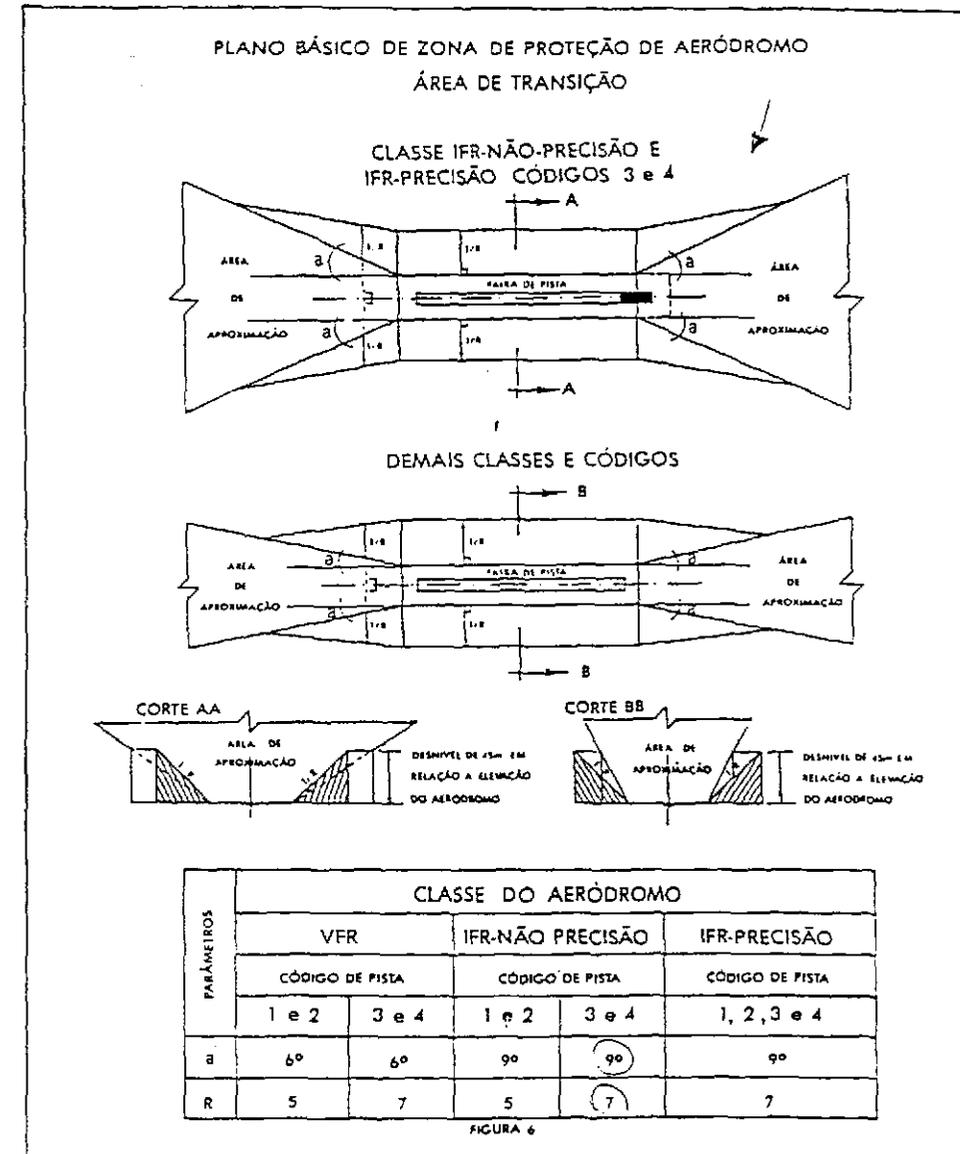
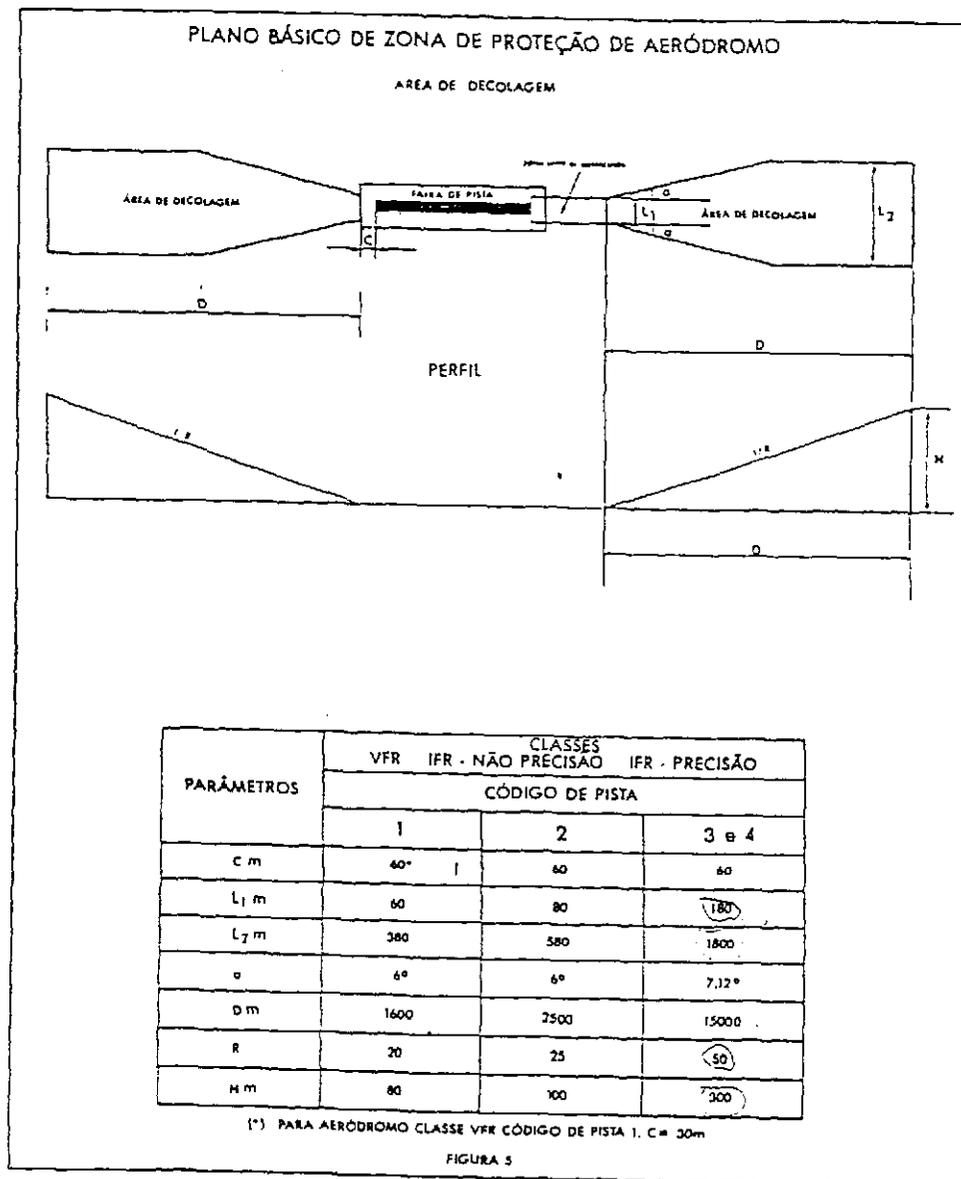
ÁREA DE APROXIMAÇÃO

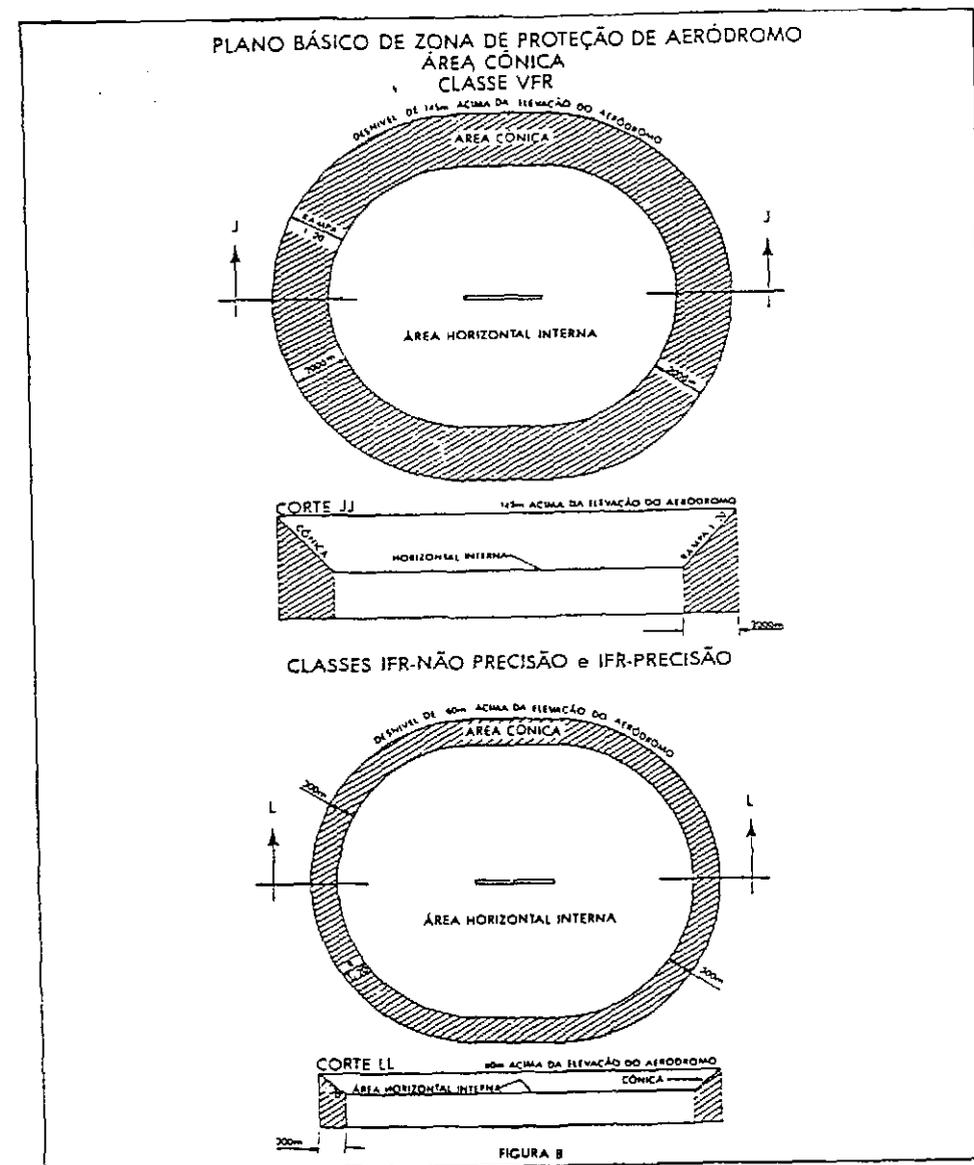
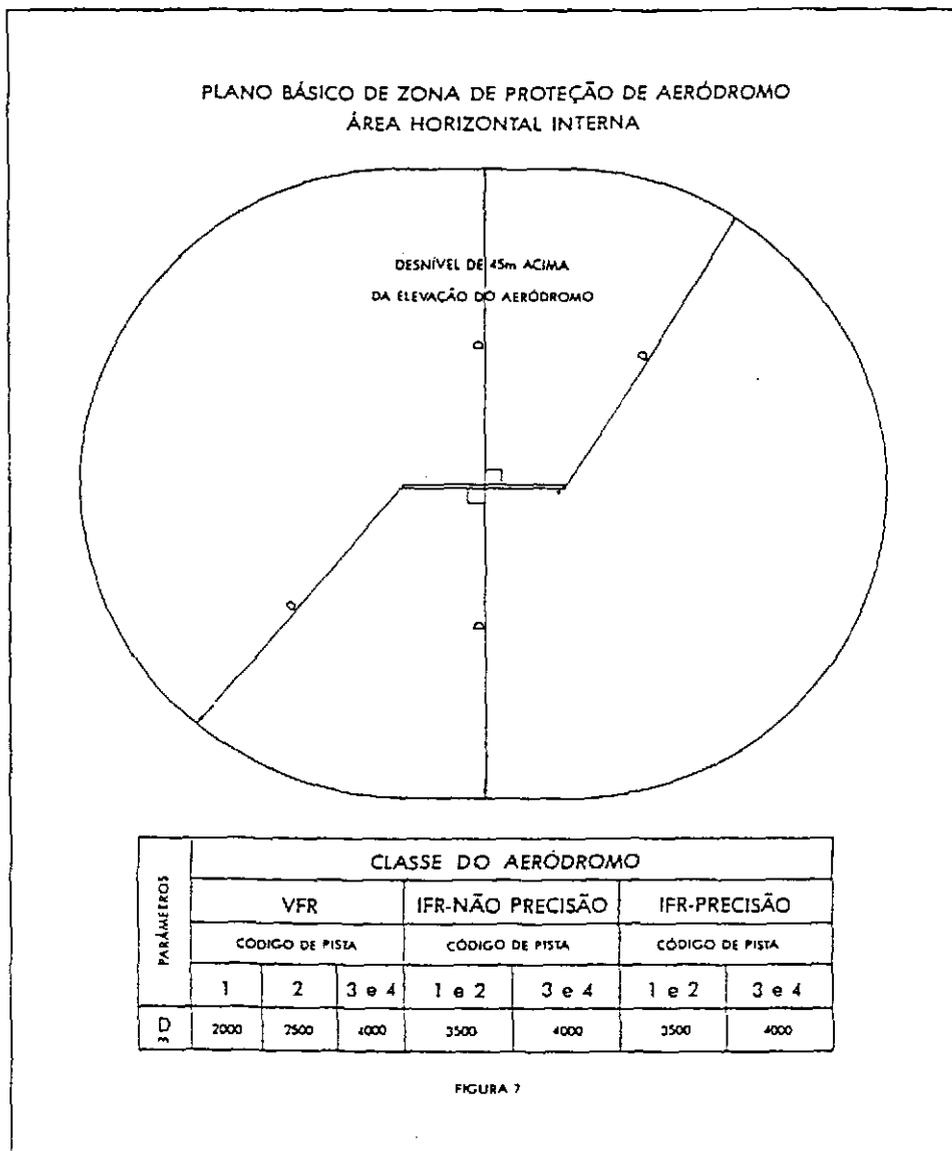


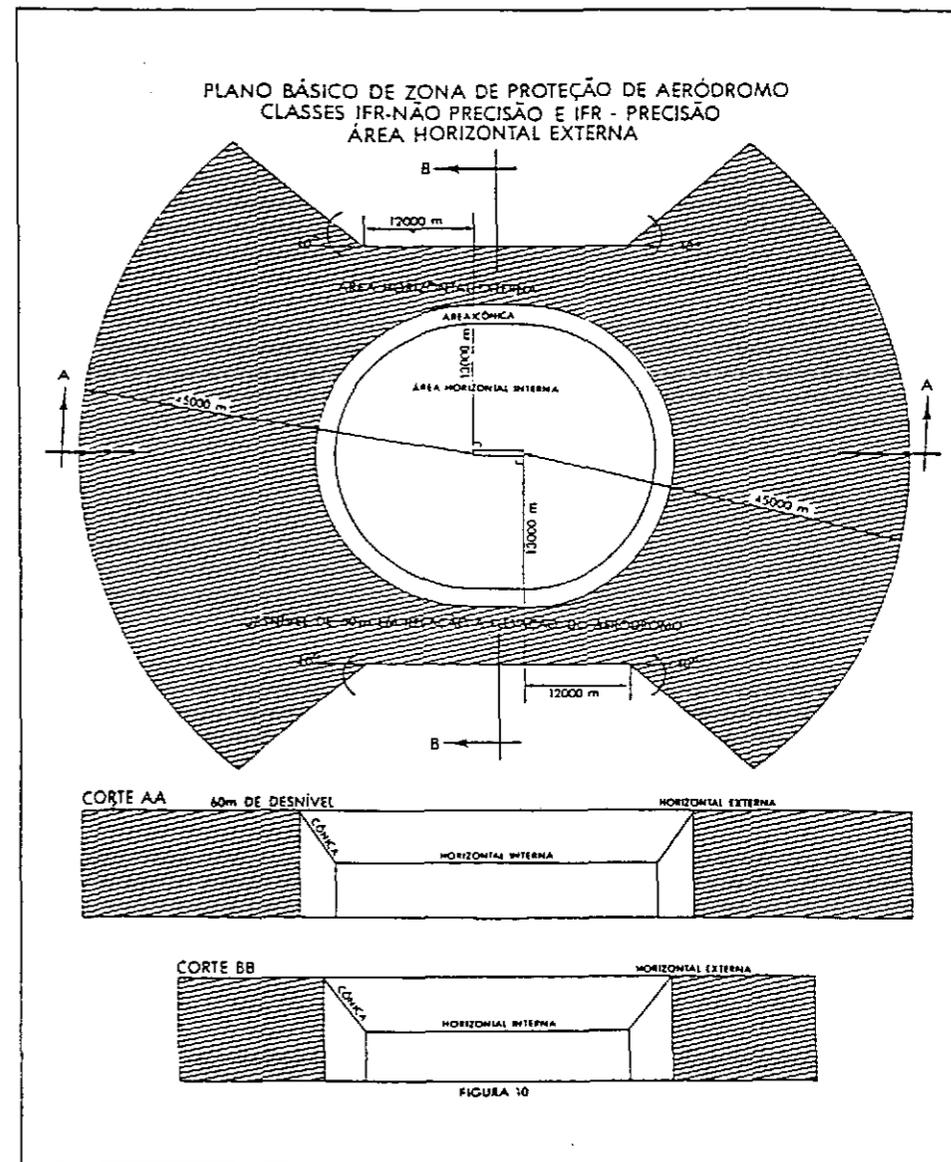
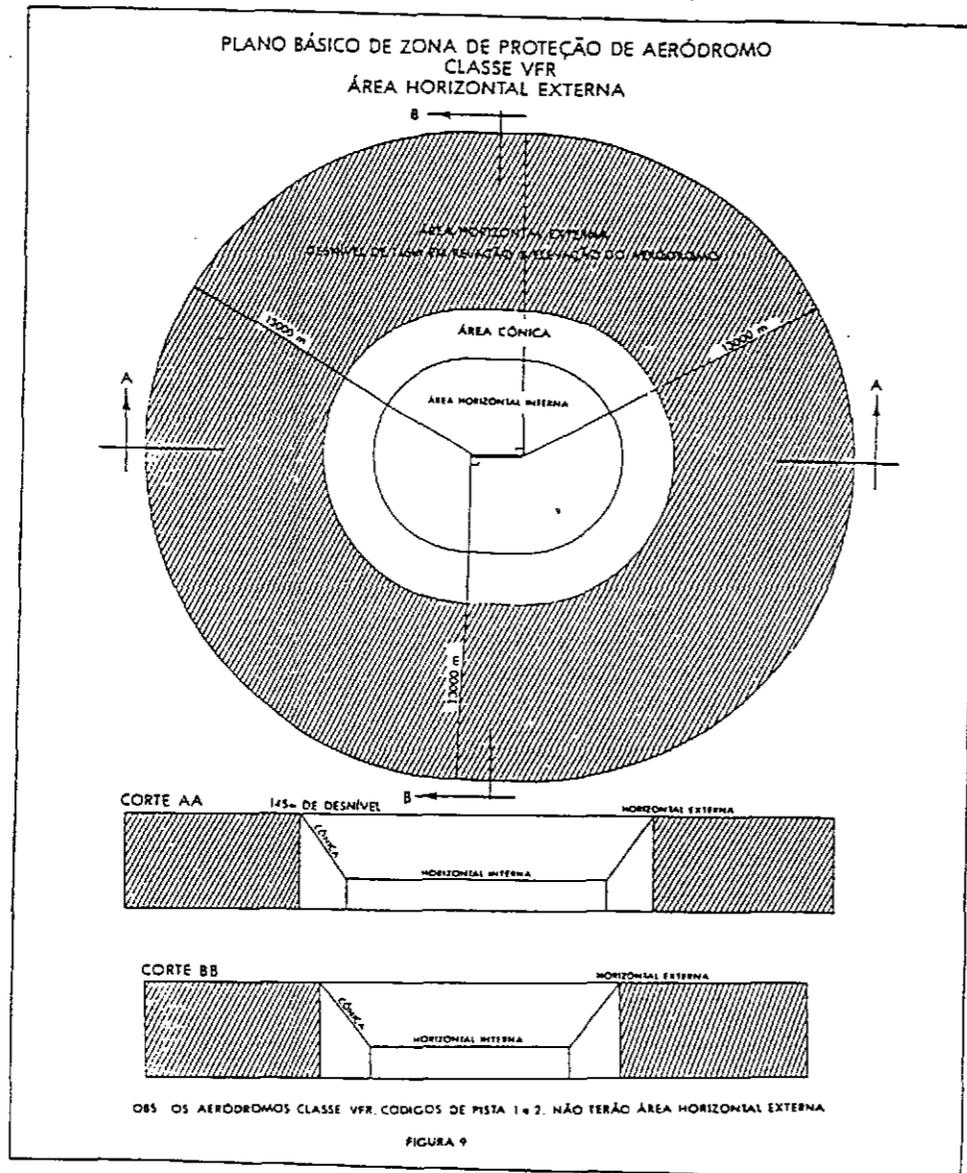
PARÂMETROS	CLASSE DO AERÓDROMO							
	VFR				IFR - NÃO PRECISÃO		IFR - PRECISÃO	
	CÓDIGO DE PISTA				CÓDIGO DE PISTA		CÓDIGO DE PISTA	
	1	2	3	4	1 e 2	3 e 4	1 e 2	3 e 4
α	6°	6°	6°	6°	9°	9°	9°	9°
R1	20	25	30	40	40	50	50	50
R2	—	—	—	—	—	40	40	40
Cm	30	60	60	60	60	60	60	60
D1m	1600	2500	3000	3000	2500	3000	3000	3000
D2m	—	—	—	—	—	3600	3600	3600
D3m	—	—	—	—	—	8400	8400	8400

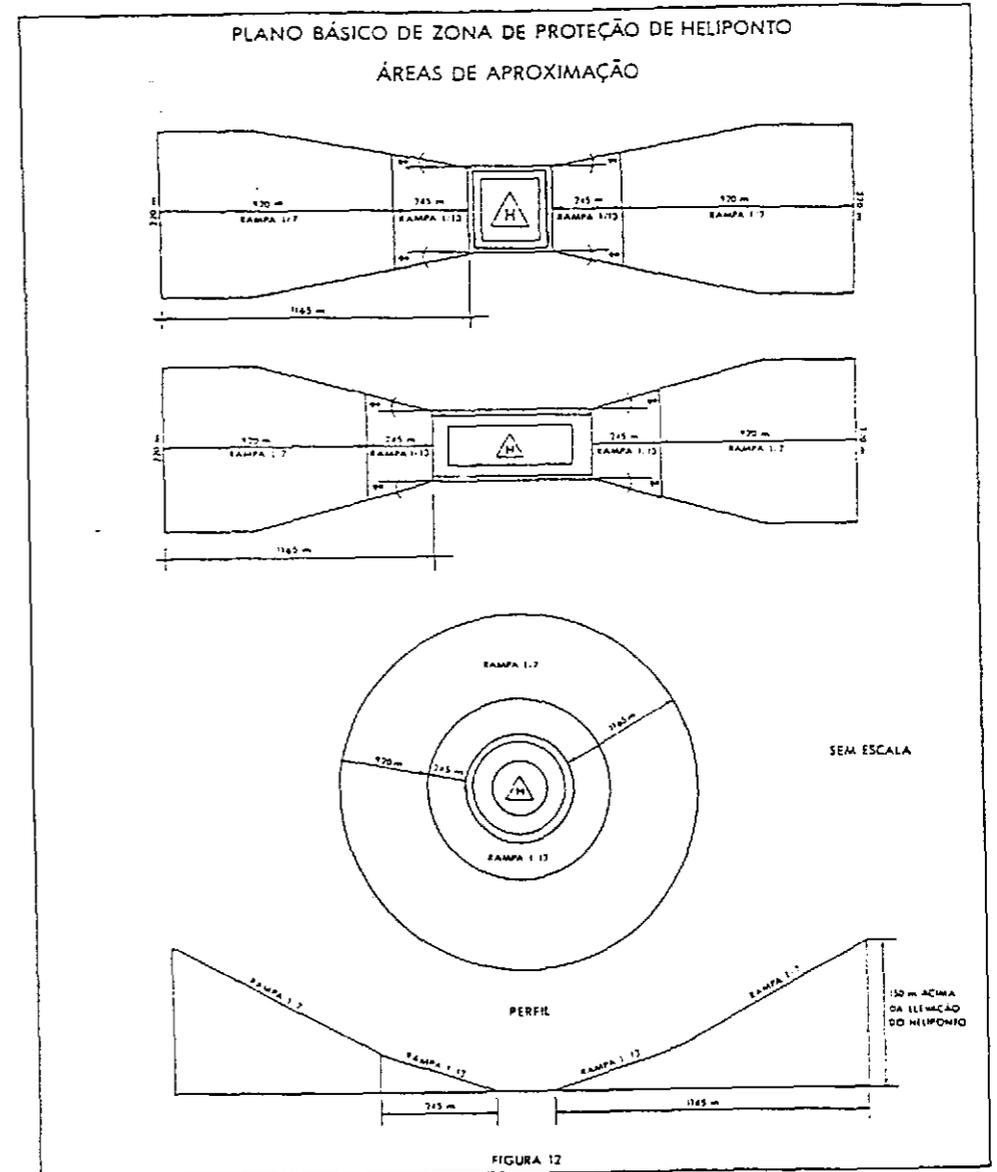
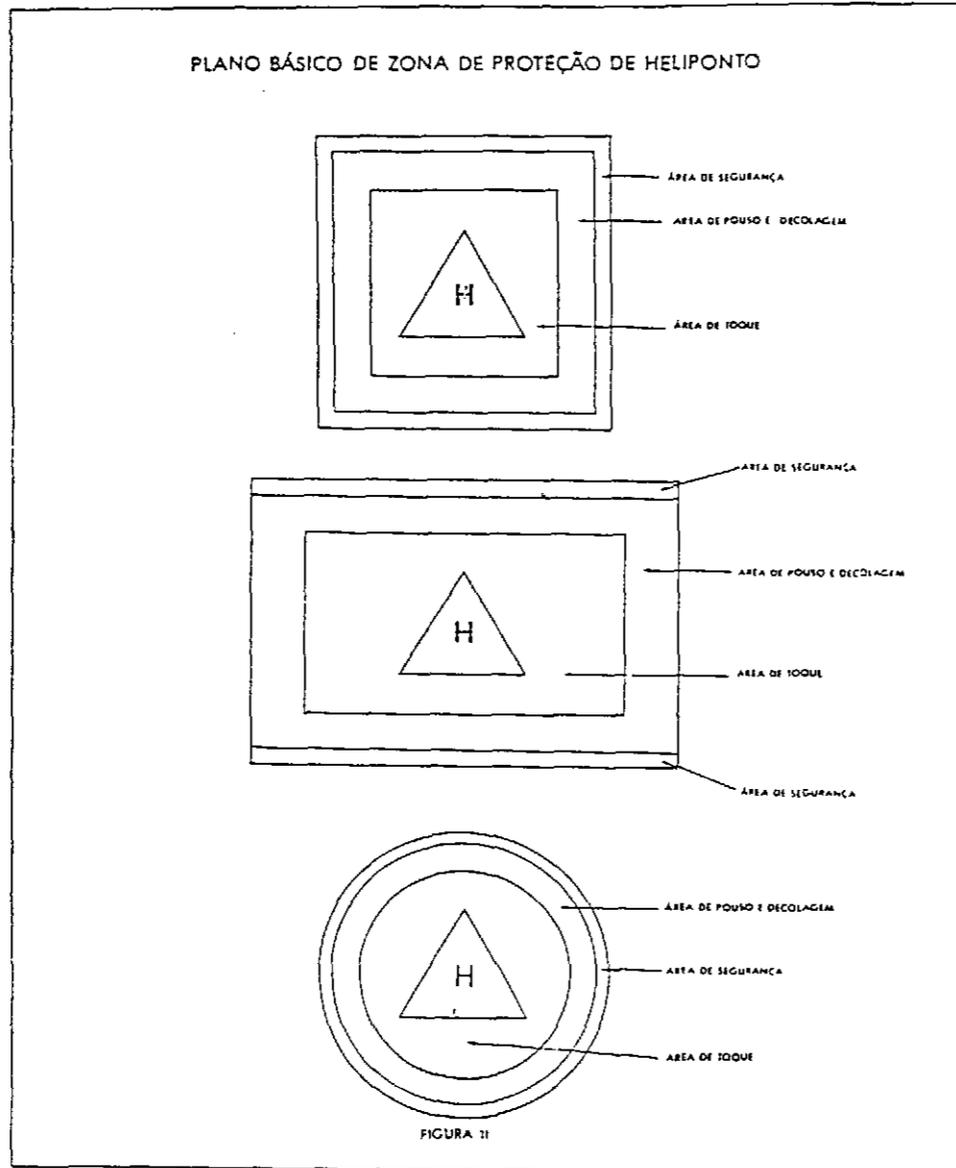
(\*) A CRITÉRIO DO COMAR (COM O PARECER DO SRPV), A RAMPA DE APROXIMAÇÃO DOS AERÓDROMOS CLASSE IFR-NÃO PRECISÃO, CÓDIGO DE PISTA 1 E 2 PODERÁ SER ELEVADA PARA 1/30

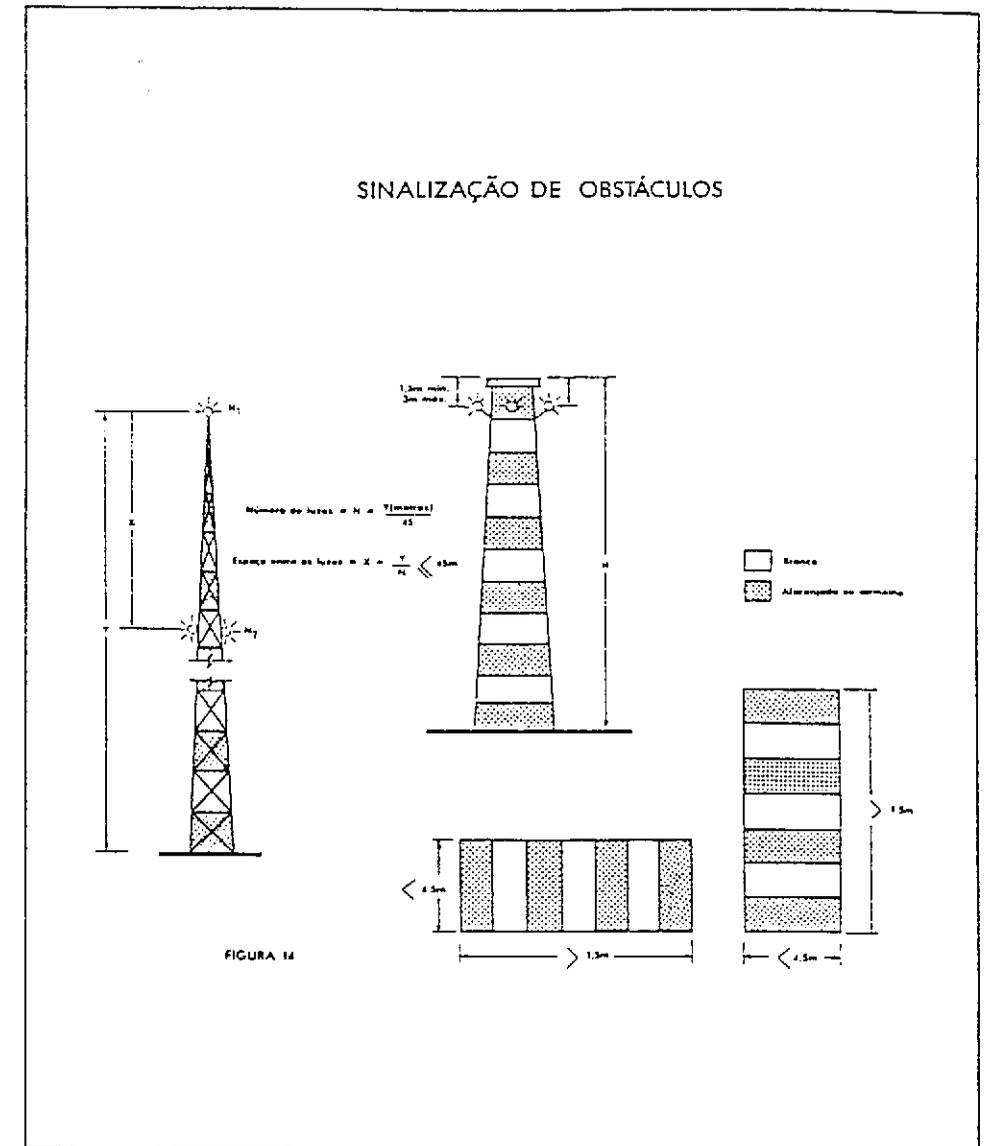
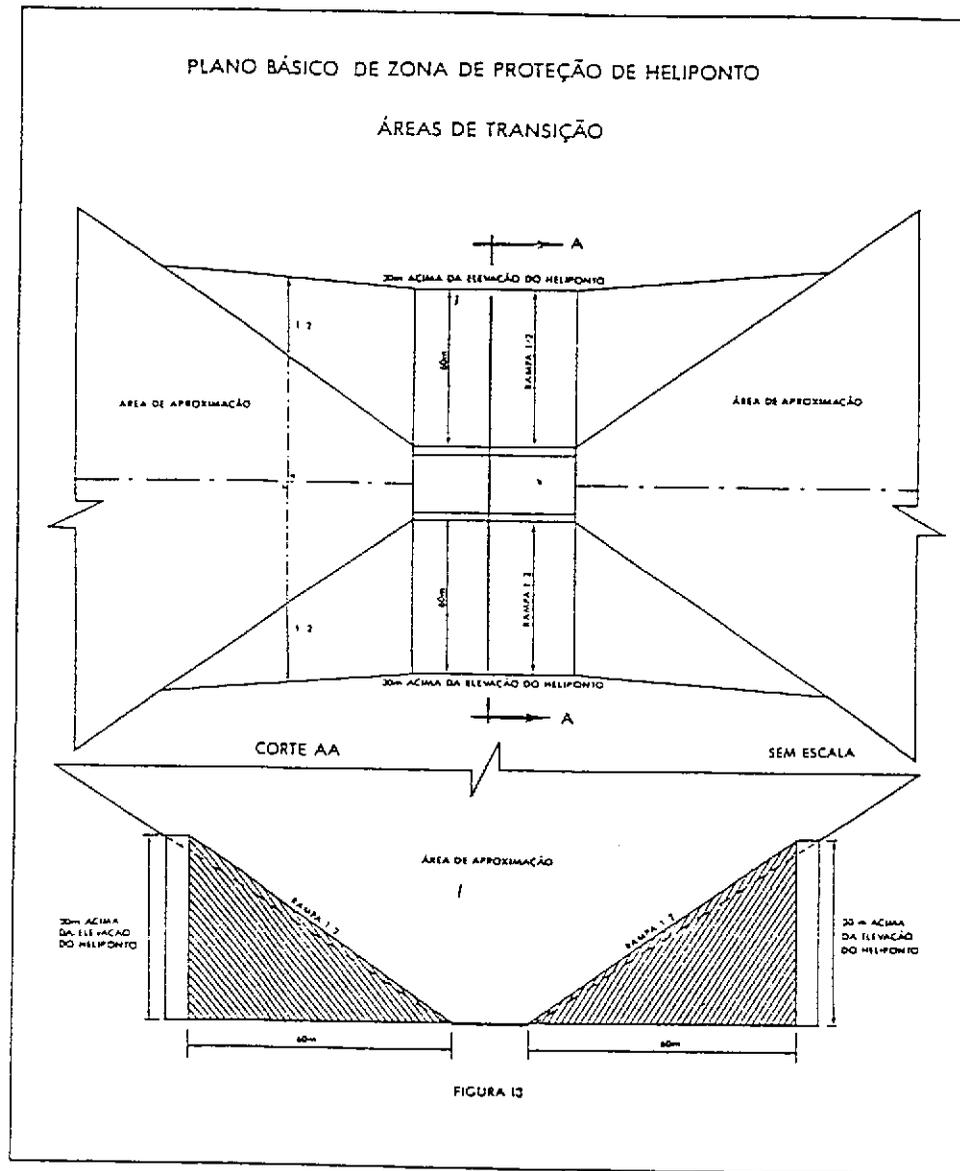
FIGURA 4











### SINALIZAÇÃO DE OBSTÁCULOS

BRUNO DE CARVALHO

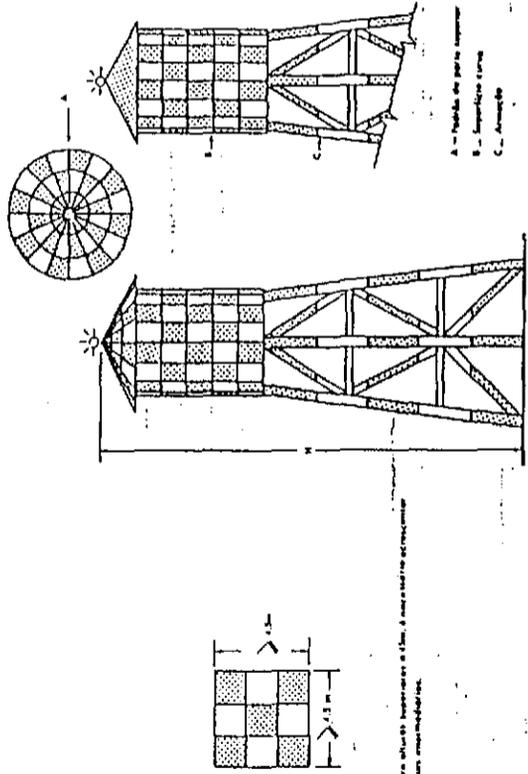


FIGURA 15

### BALIZAS SINALIZADORAS DE FIOS ELEVADOS

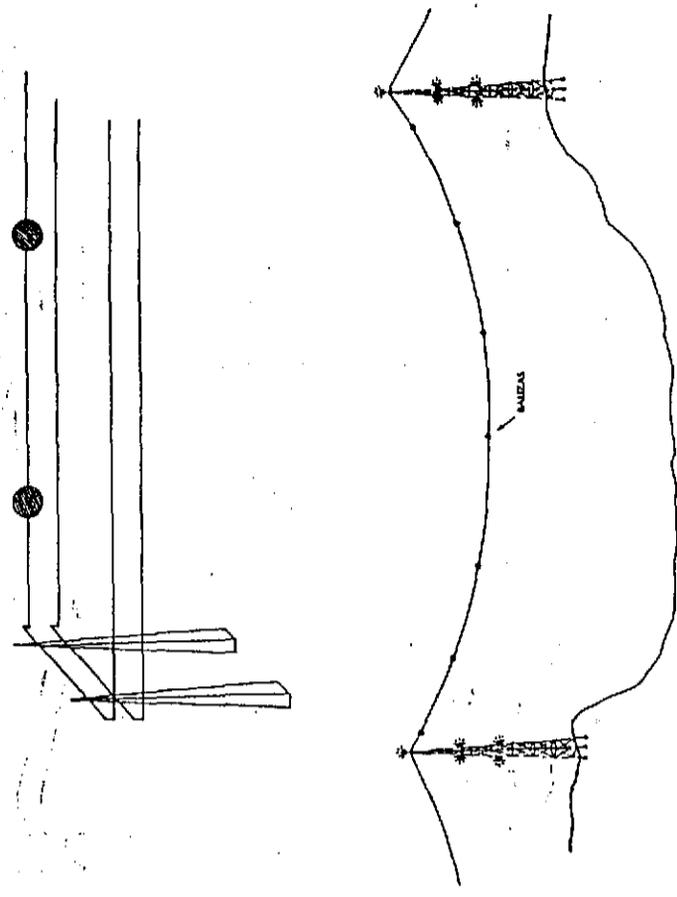
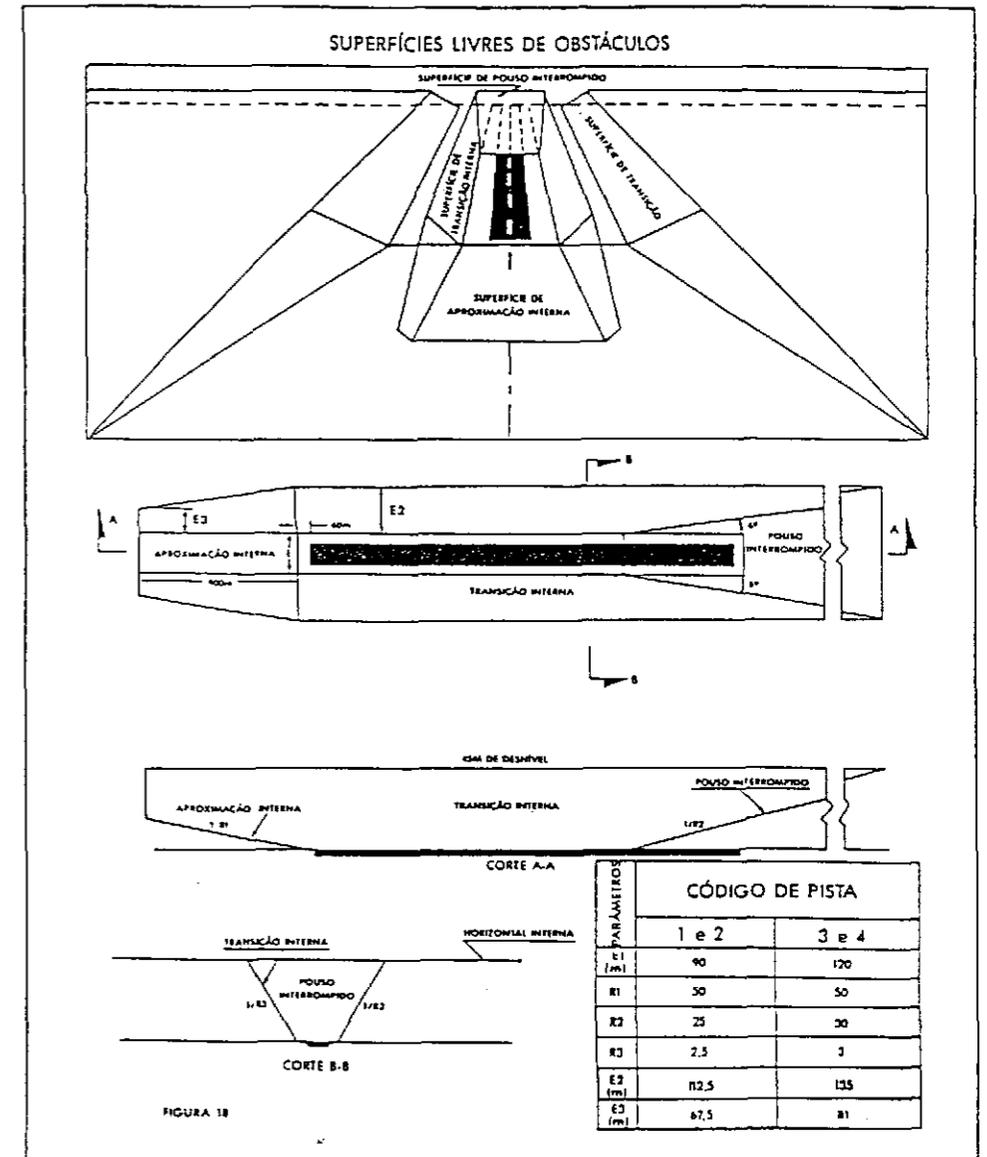
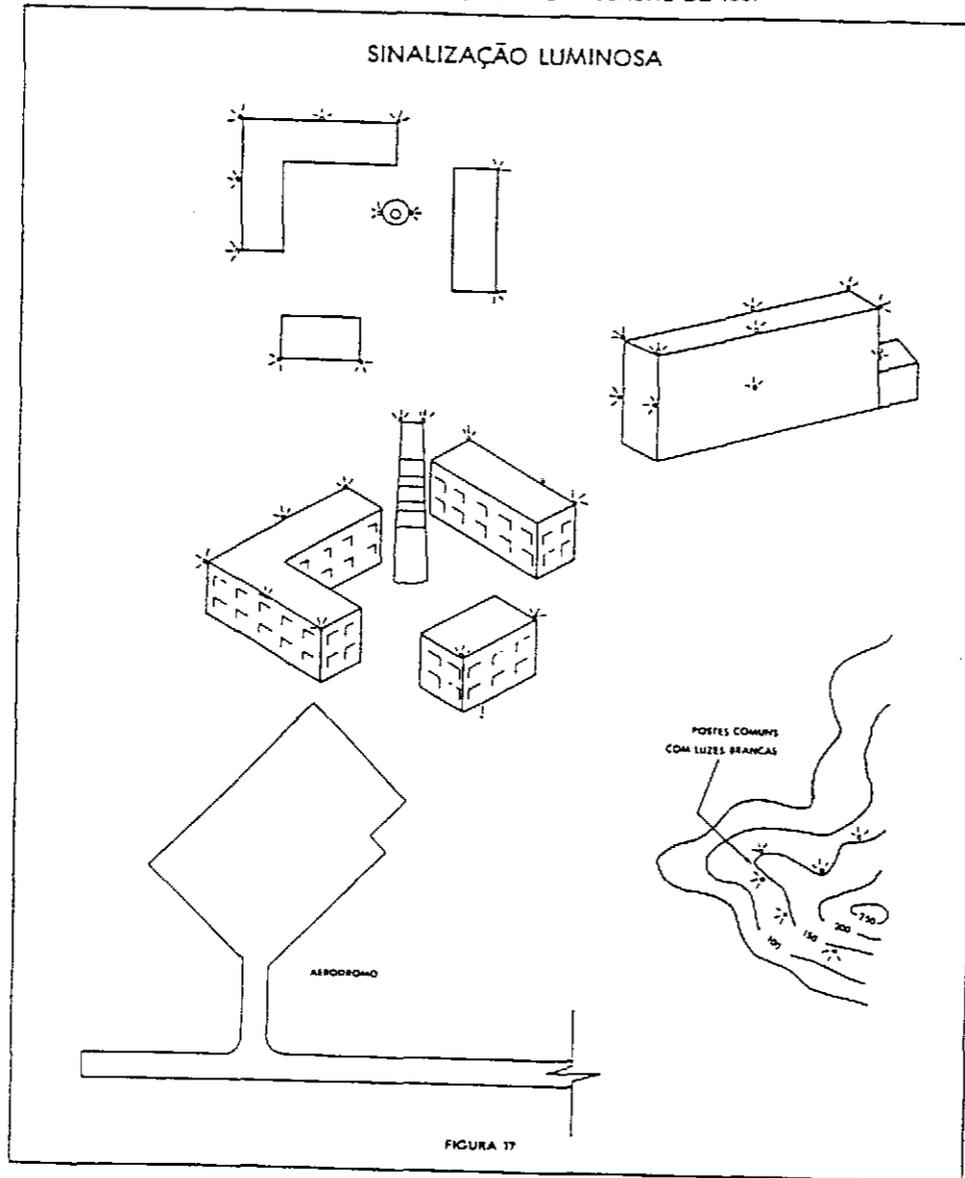
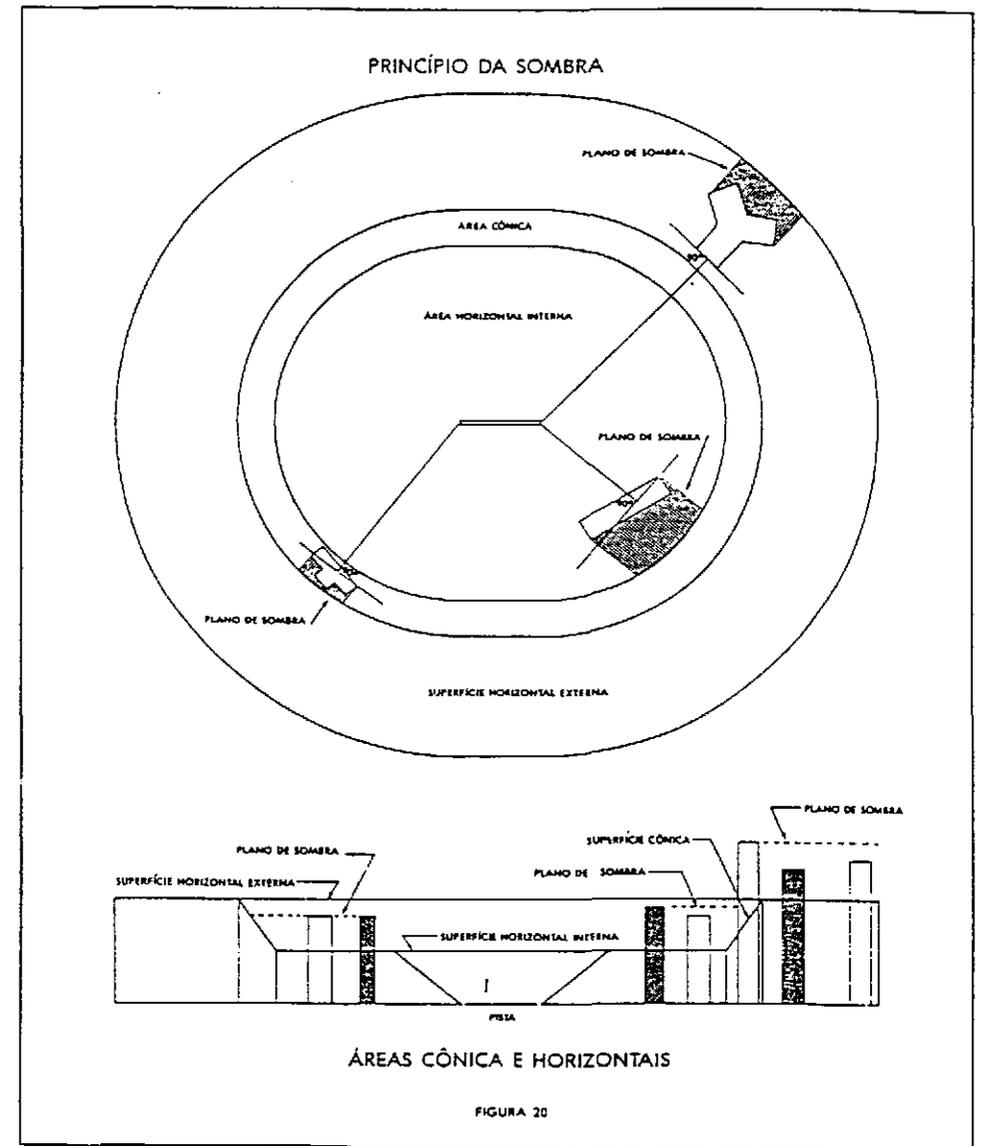
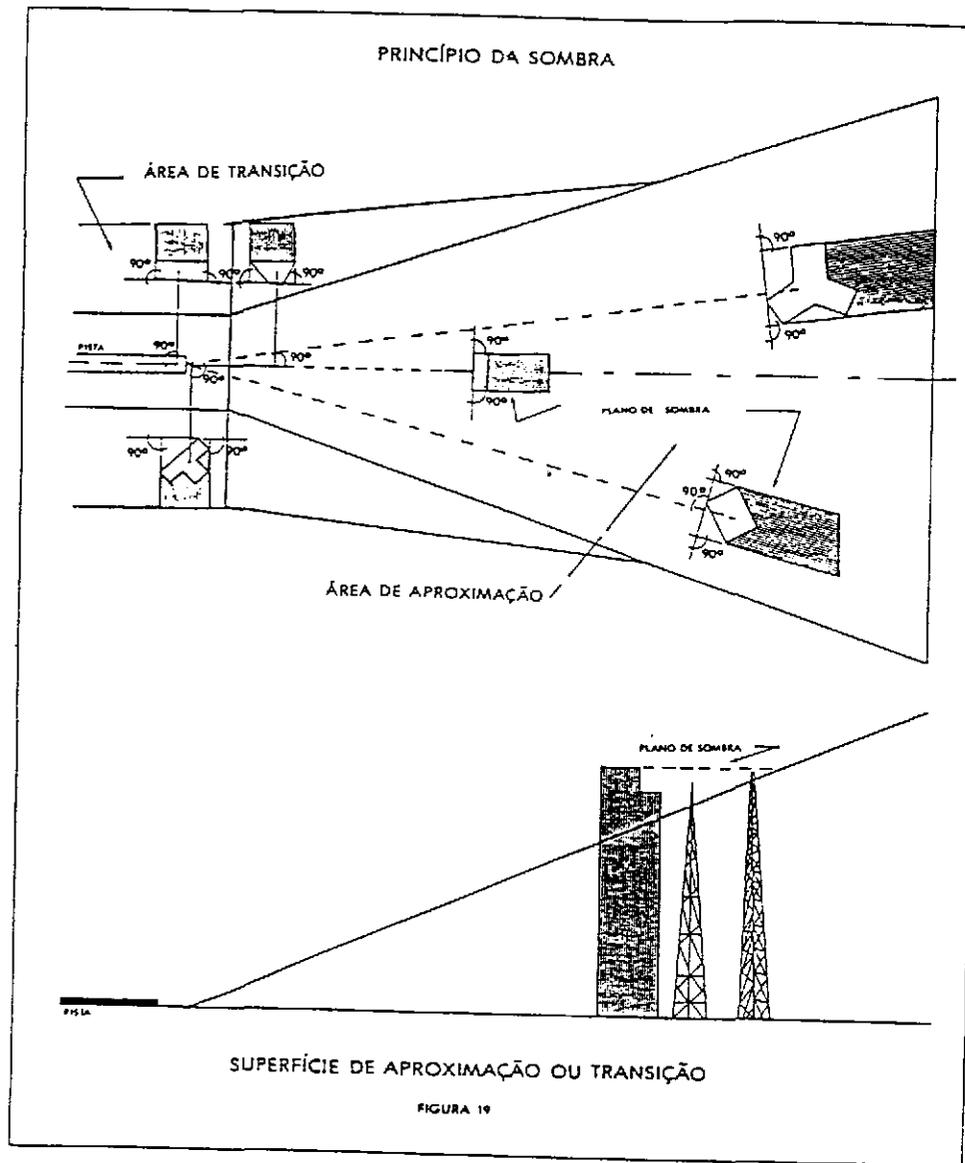
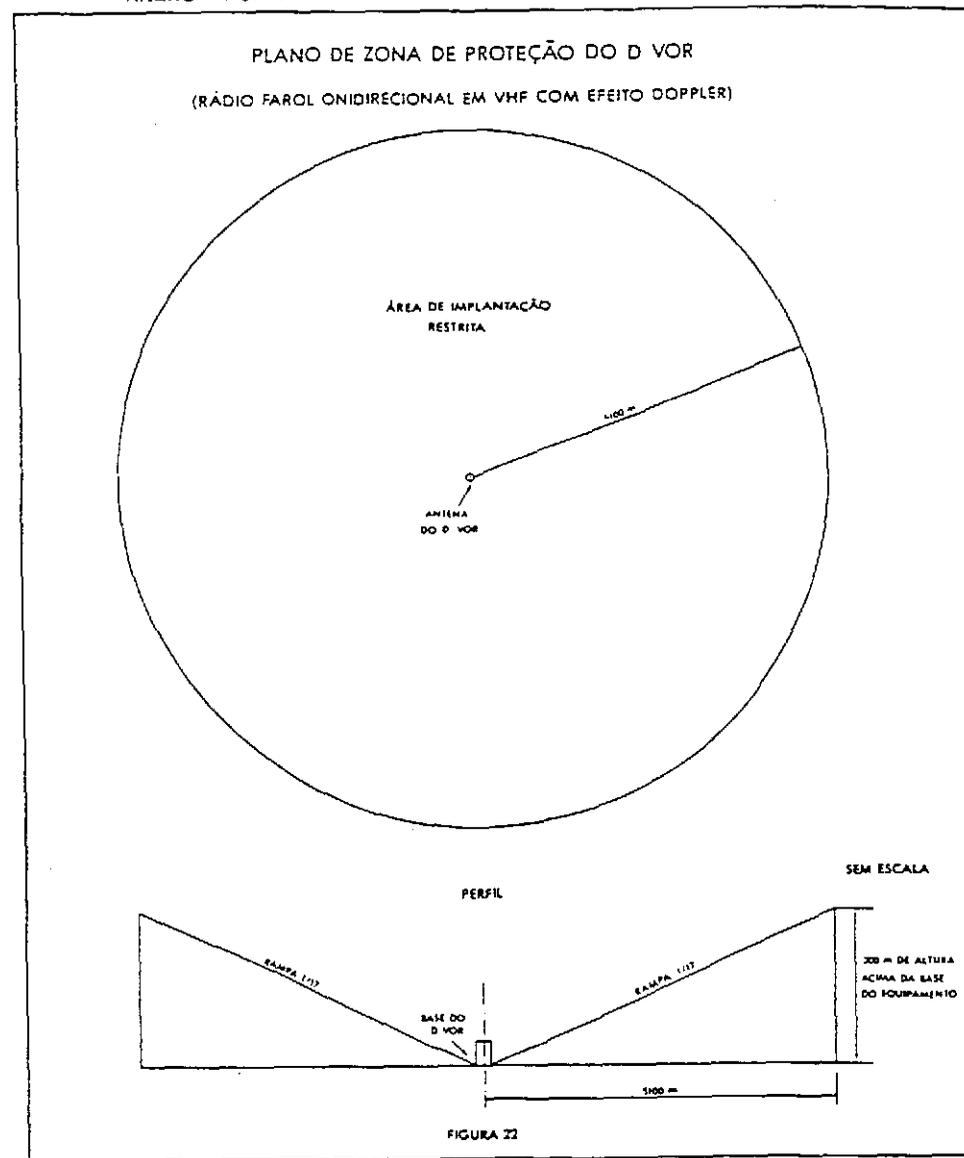
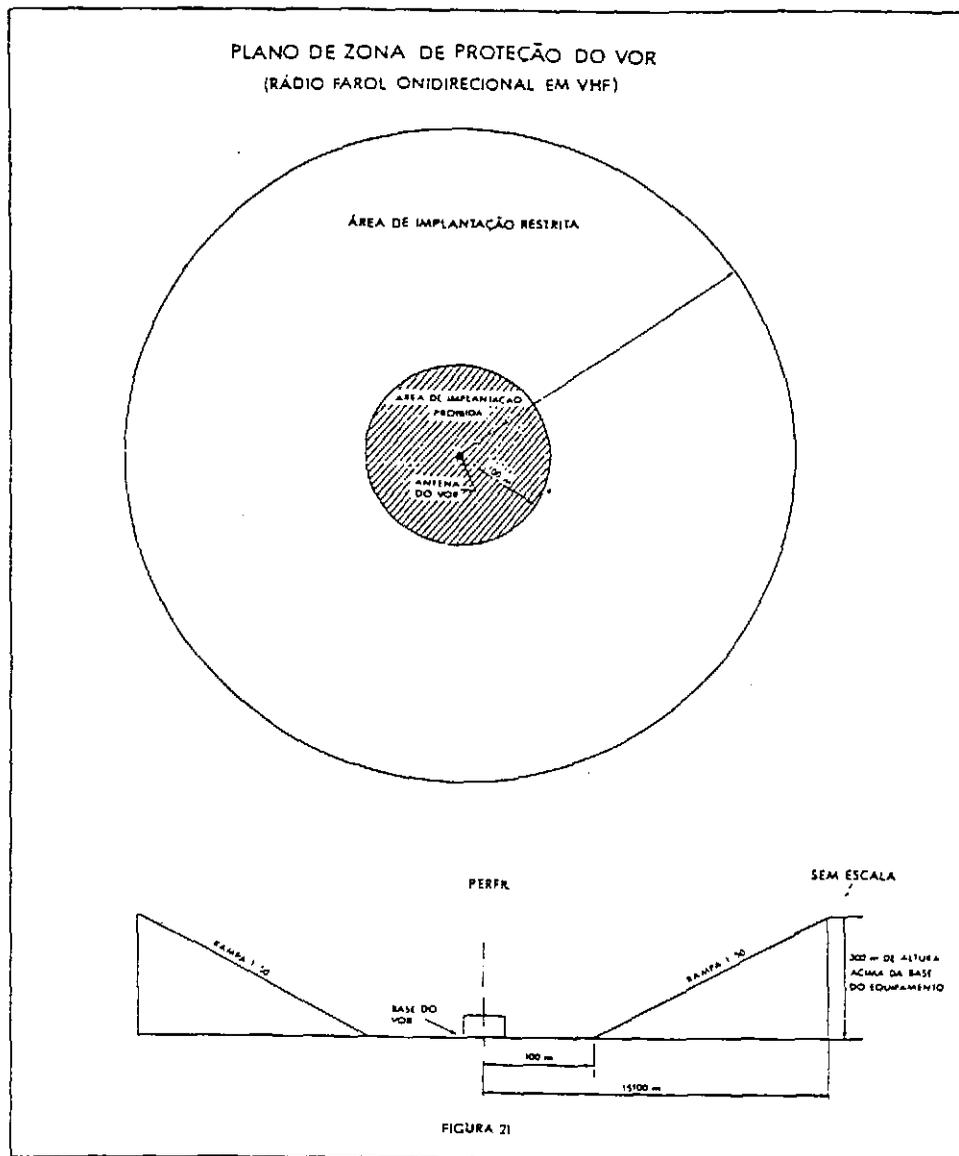
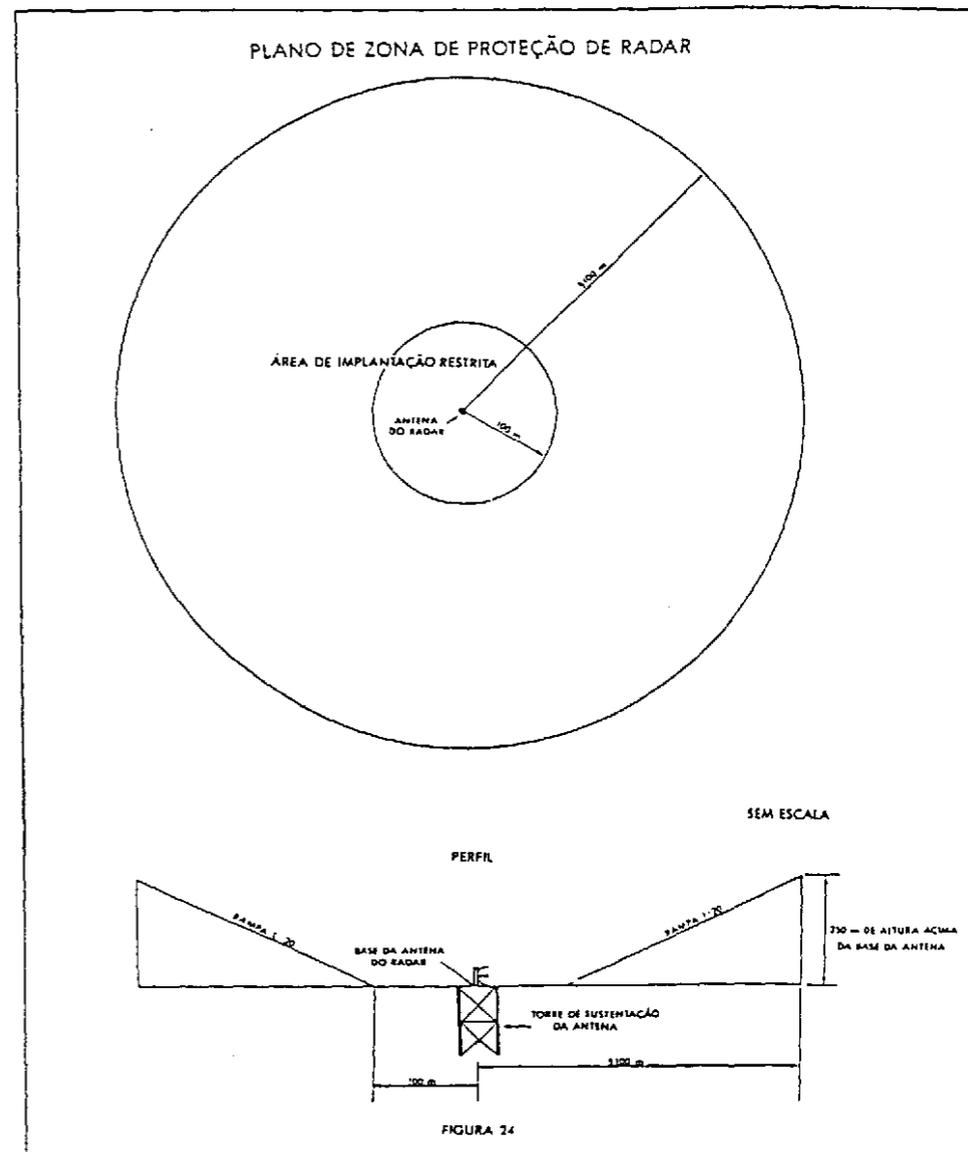
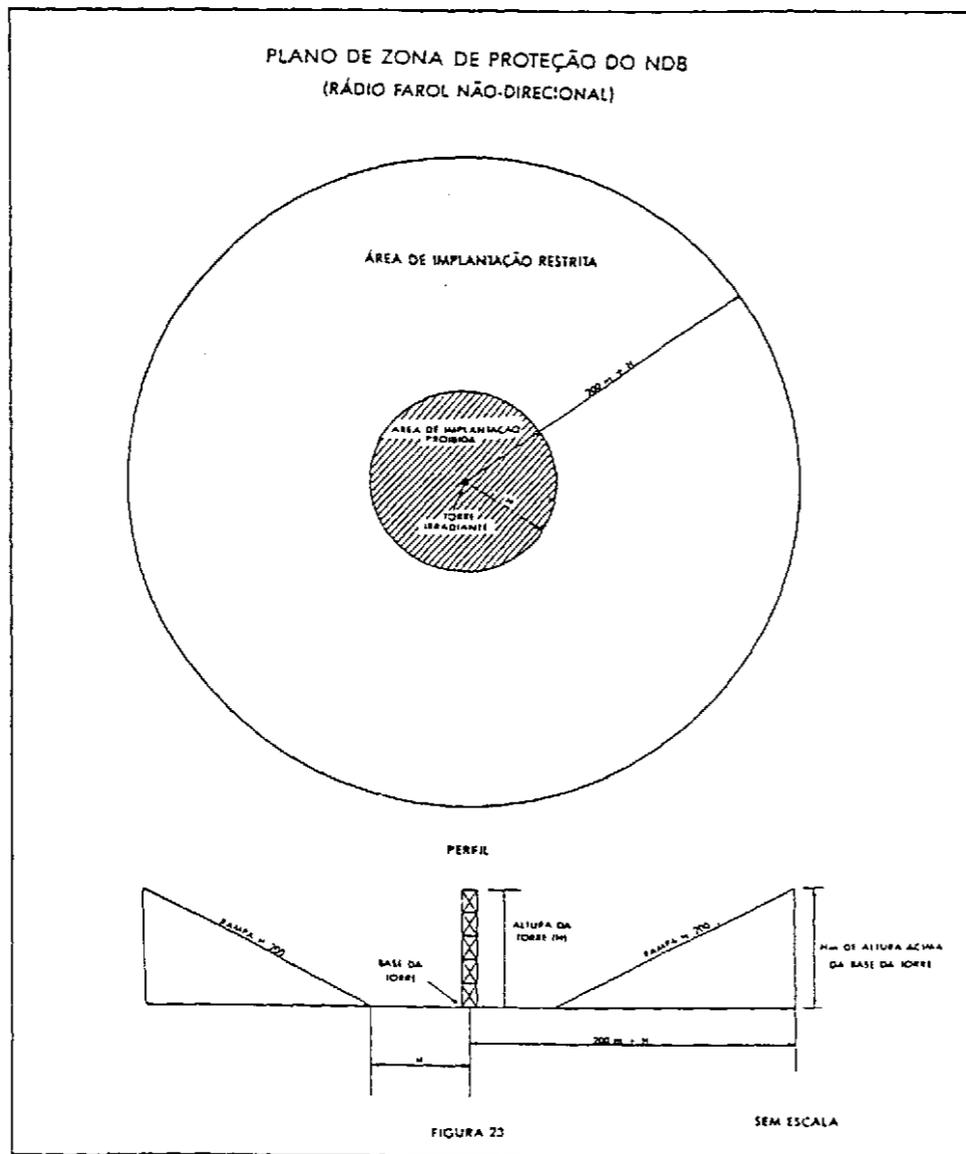


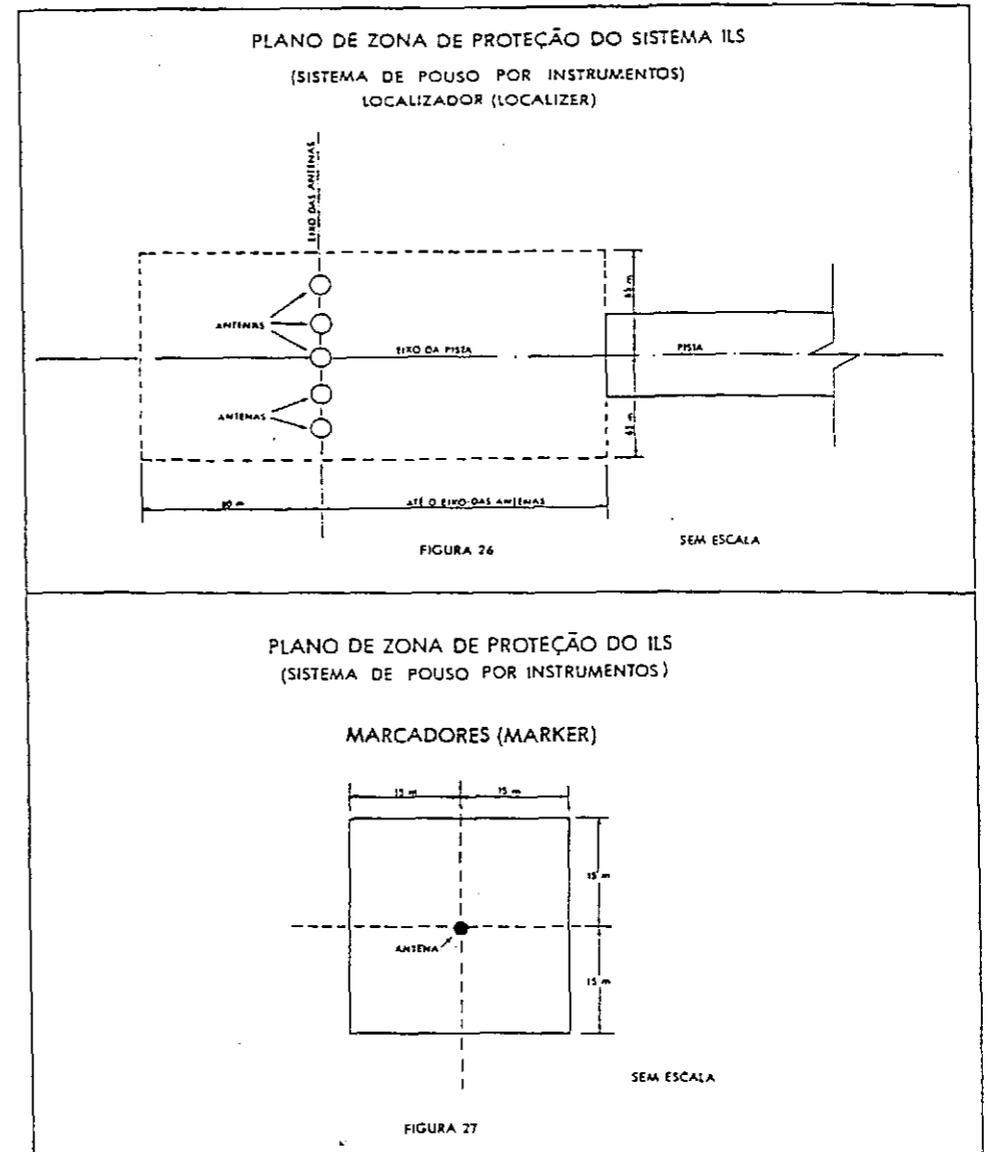
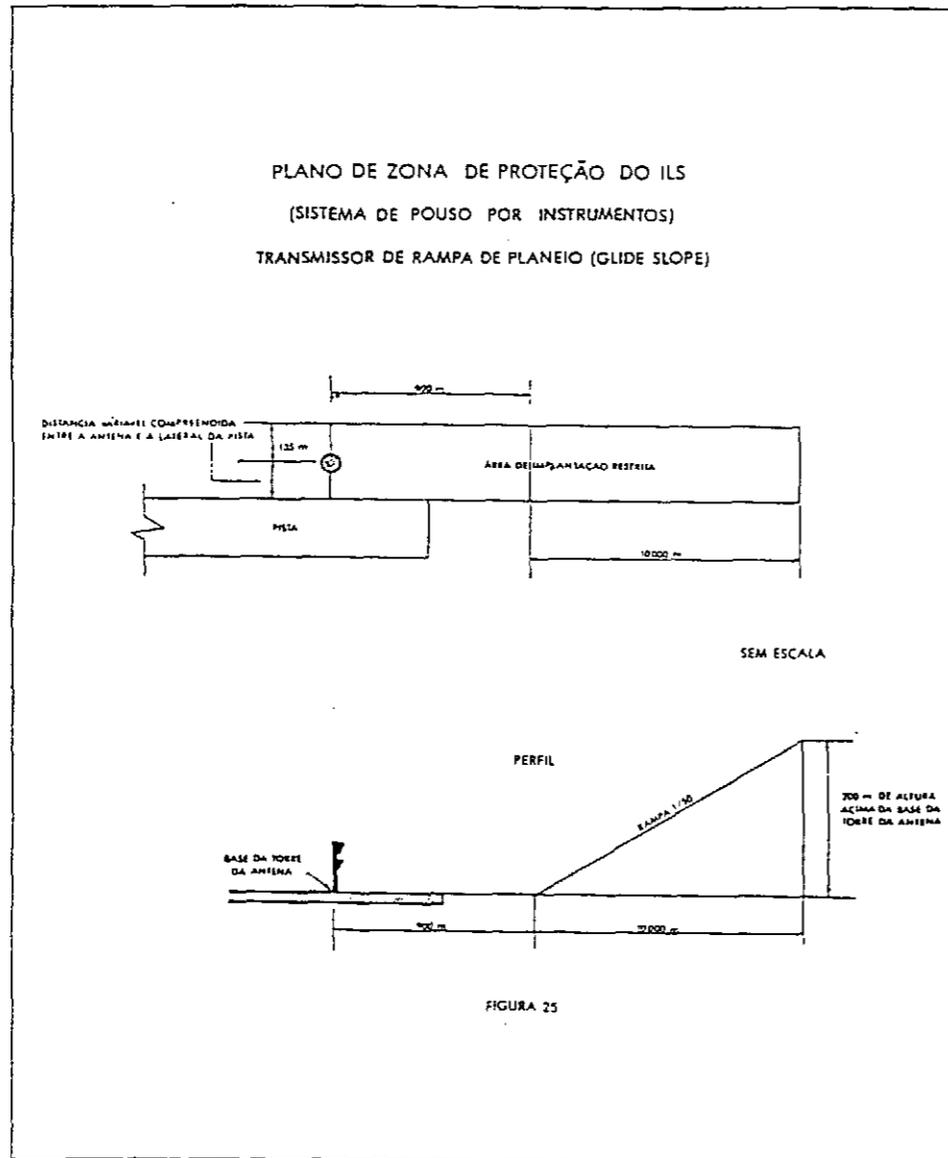
FIGURA 14

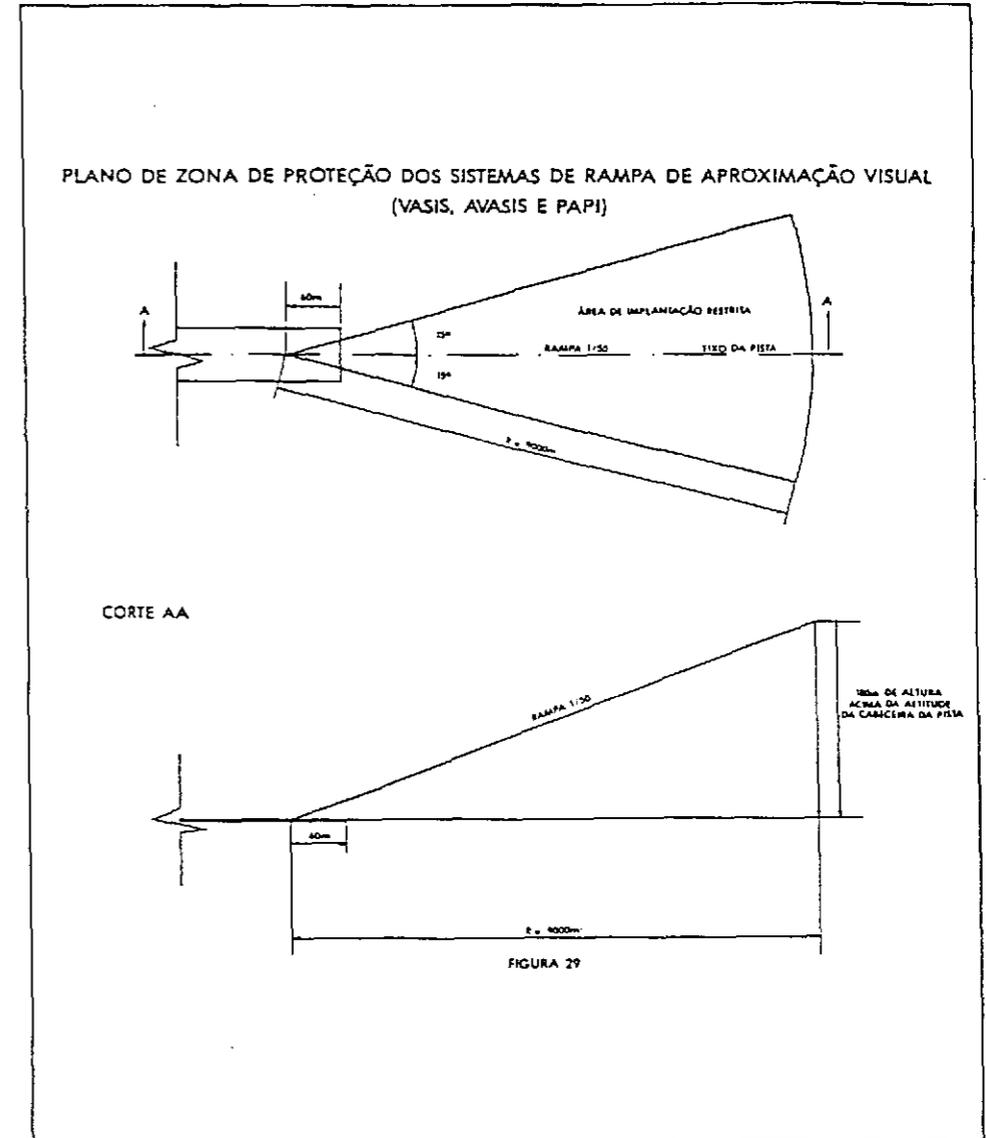
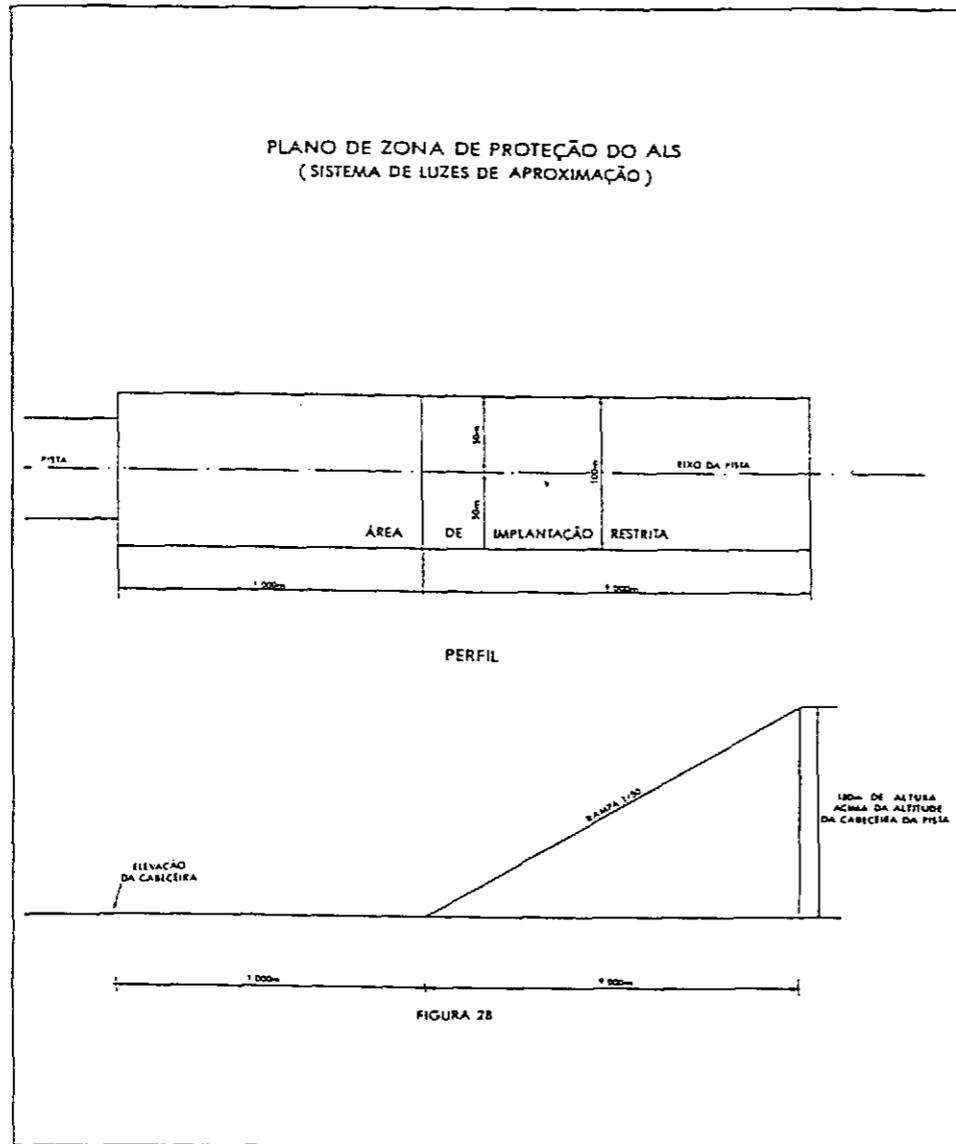


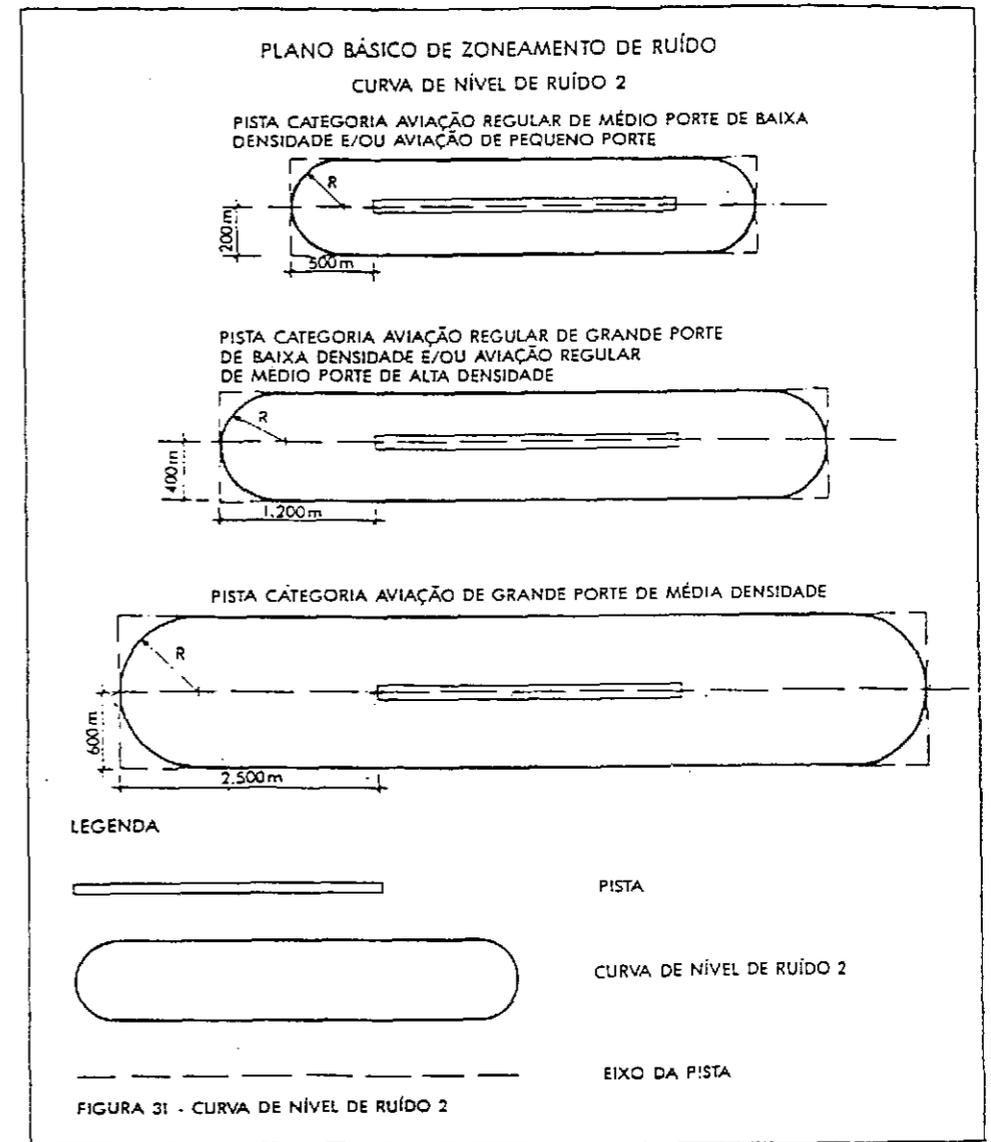
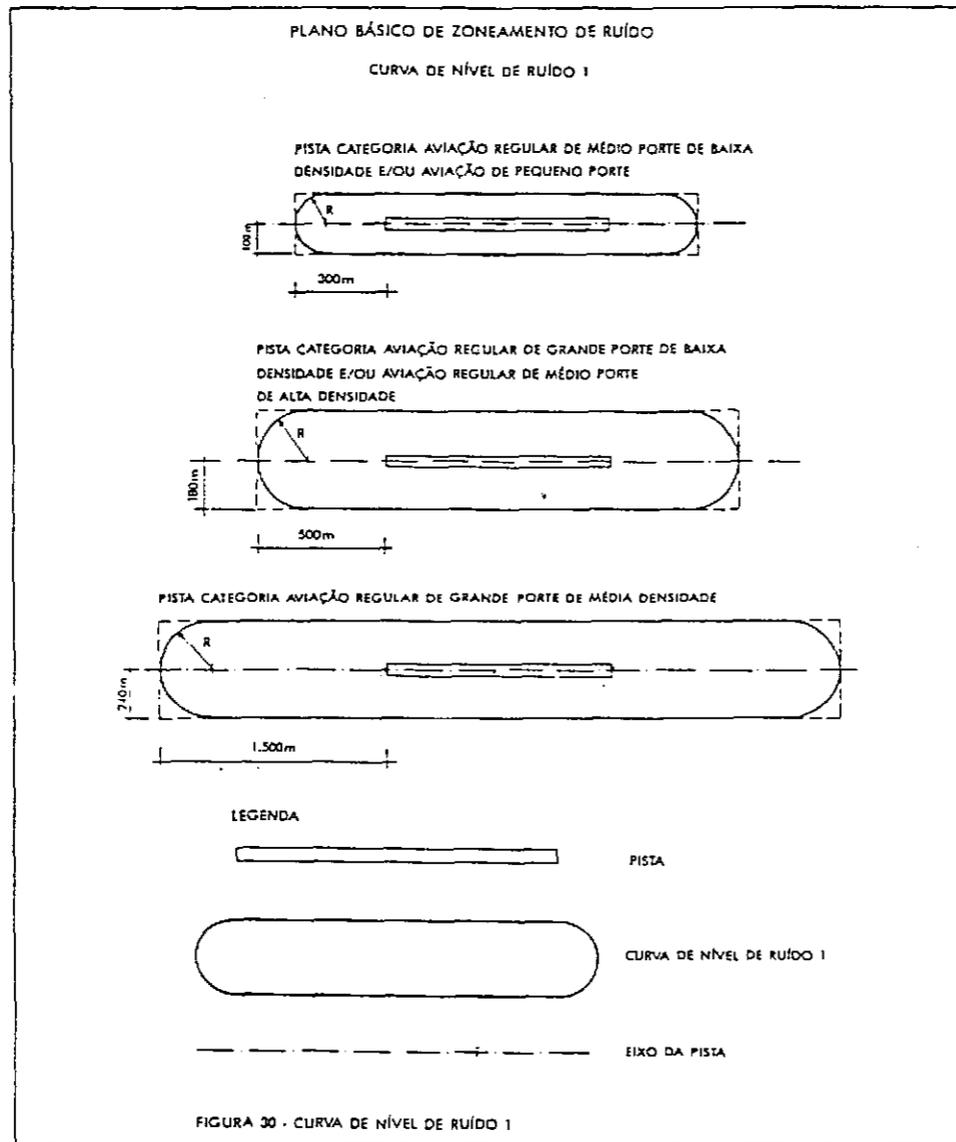












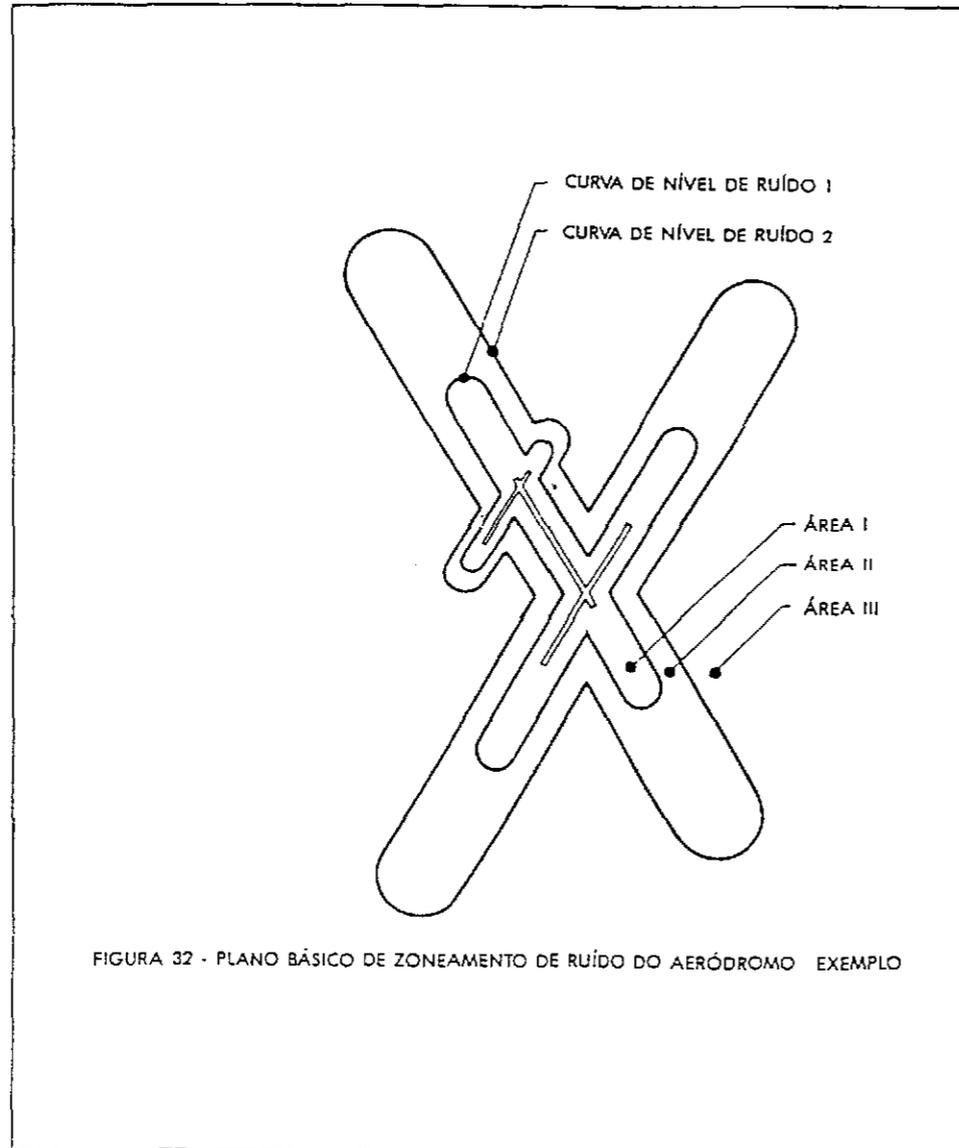


FIGURA 32 - PLANO BÁSICO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO DO AERÓDROMO EXEMPLO

PARÂMETROS BÁSICOS POR CATEGORIA DE AERÓDROMO		
CATEGORIA DE AERÓDROMO	COMPRIMENTO	LARGURA
AVIAÇÃO REGULAR DE GRANDE PORTE DE MÉDIA DENSIDADE	COMPRIMENTO DA PISTA PROJETADA MAIS 1.500m NO SEU PROLONGAMENTO, EM CADA SENTIDO	240m DE CADA LADO, A PARTIR DO EIXO DA PISTA
AVIAÇÃO REGULAR DE GRANDE PORTE DE BAIXA DENSIDADE E/OU REGULAR DE MÉDIO PORTE DE ALTA DENSIDADE	COMPRIMENTO DA PISTA PROJETADA MAIS 500m NO SEU PROLONGAMENTO, EM CADA SENTIDO	180m DE CADA LADO A PARTIR DO EIXO DA PISTA
AVIAÇÃO REGULAR DE MÉDIO PORTE DE BAIXA DENSIDADE E/OU AVIAÇÃO DE PEQUENO PORTE	COMPRIMENTO DA PISTA PROJETADA MAIS 300m NO SEU PROLONGAMENTO, EM CADA SENTIDO	100m DE CADA LADO A PARTIR DO EIXO DA PISTA

QUADRO 1 - PARÂMETROS PARA A CURVA DE NÍVEL DE RUÍDO I

PLANO BÁSICO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO  
CURVA DE NÍVEL DE RUÍDO I  
HELIPONTO

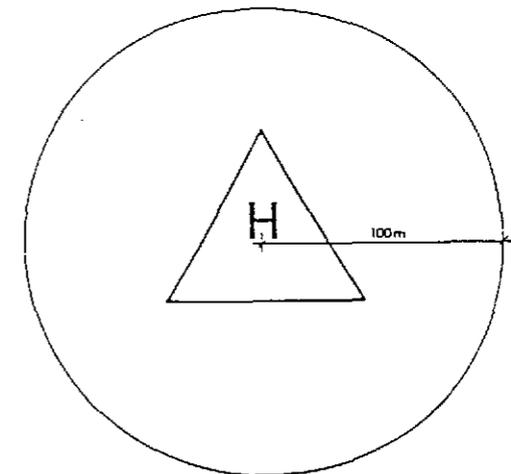


FIGURA 33 - CURVA DE NÍVEL DE RUÍDO I - HELIPONTO

PARÂMETROS BÁSICOS POR CATEGORIA DE AERÓDROMO		
CATEGORIA DE AERÓDROMO	COMPRIMENTO	LARGURA
AVIAÇÃO REGULAR DE GRANDE PORTE DE MÉDIA DENSIDADE	COMPRIMENTO DA PISTA PROJETADA MAIS 2.500m NO SEU PROLONGAMENTO, EM CADA SENTIDO	600m DE CADA LADO A PARTIR DO EIXO DA PISTA.
AVIAÇÃO REGULAR DE GRANDE PORTE DE BAIXA DENSIDADE E/OU REGULAR DE MÉDIO PORTE DE ALTA DENSIDADE	COMPRIMENTO DA PISTA PROJETADA MAIS 1.200m NO SEU PROLONGAMENTO, EM CADA SENTIDO	400m DE CADA LADO A PARTIR DO EIXO DA PISTA.
AVIAÇÃO REGULAR DE MÉDIO PORTE DE BAIXA DENSIDADE E/OU AVIAÇÃO DE PEQUENO PORTE	COMPRIMENTO DA PISTA PROJETADA MAIS 500m NO SEU PROLONGAMENTO, EM CADA SENTIDO	200m DE CADA LADO A PARTIR DO EIXO DA PISTA.

QUADRO 2 - PARÂMETROS PARA A CURVA DE NÍVEL DE RUÍDO 2

PLANO BÁSICO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO

CURVA DE NÍVEL DE RUÍDO 2  
HELIPONTO

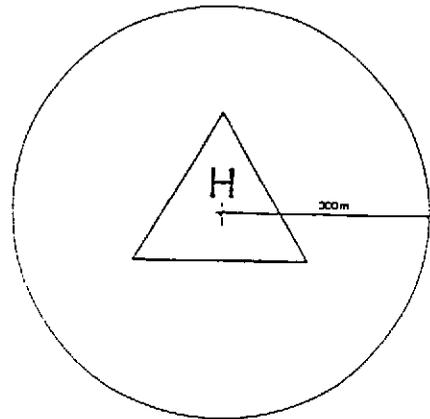


FIGURA 34 - CURVA DE NÍVEL DE RUÍDO 2 - HELIPONTO



Esta obra foi impressa no  
Departamento de Imprensa Nacional,  
SIG - Quadra 06 - Lote 800 -  
Brasília - DF - CEP 70604,  
em fevereiro de 1987