



C0056113A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 859-A, DE 2015

(Do Sr. Capitão Augusto)

Altera a Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para regular a aviação pública; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emenda (relatora: DEP. CLARISSA GAROTINHO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer da relatora
- Emenda oferecida pela relatora
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei Altera a Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 2º A Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14.

.....

§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes e as aeronaves públicas, dedicadas exclusivamente ao desempenho de serviço público. (NR)

.....

§ 7º A operação de aeronaves públicas, dedicadas exclusivamente ao desempenho de serviços públicos, será realizada de forma que se permita o exercício das atividades que lhes competem com segurança e prioridade em condições especiais de voo, com vistas ao cumprimento de suas missões institucionais. (NR)

.....

Art. 39,.....

.....

“X – aos órgãos públicos, dedicados exclusivamente à Aviação pública. (NR)

.....

“Art. 98.

.....

§ 3º A formação e o adestramento do pessoal dos órgãos públicos, bem como os requisitos básicos para a operação de aeronaves pelo respectivo pessoal, terão regulamentação especial da Agência Nacional de Aviação Civil. (NR)”

.....

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

.....

§ 6º Salvo disposição em contrário, aplica-se às aeronaves públicas, dedicadas exclusivamente ao desempenho de funções de segurança pública, tais como atividades policiais, de fiscalização, alfandegárias, de combate a incêndio, resgate, salvamento, o mesmo regime jurídico das aeronaves militares, no que couber. (NR)

§ 7º Caberá a ANAC o registro, a certificação e a homologação das aeronaves referidas no parágrafo anterior, bem como a edição de regulamentos específicos que observem as necessidades inerentes às funções por elas desempenhadas. (NR)

§ 8º É vedada a utilização das aeronaves registradas na forma do parágrafo anterior para as atividades incompatíveis com as suas características. (NR)

§ 9º Para as aeronaves públicas, dedicadas exclusivamente ao desempenho de funções de segurança pública, será contratado seguro aeronáutico contra danos às pessoas ou bens na superfície, ao pessoal a bordo, e ao valor da aeronave.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Esse projeto visa a dar um tratamento diferenciado para as aeronaves e pessoal da aviação pública brasileira em relação a aviação privada, como feito em outros países, tudo isso com respaldo na legislação internacional, mormente na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, pois às aeronaves do governo não se aplica as normas internacionais sobre aviação civil (privada) e, portanto, não são consideradas aeronaves civis (privada), por isso da exclusão de competência do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer) às aeronaves militares, outra espécie de aeronave pública.

Este projeto procura apresentar alterações no CBAer, pois resolvem problemas referentes a aviação pública, principalmente no que tange ao uso do espaço aéreo e cumprimento de regras de tráfego aéreo nas operações policiais, além do treinamento, formação, licenças para as tripulações, seguro, uso de áreas aeroportuárias, manutenção, aeronaves, taxas, etc.

As aeronaves privadas, como as públicas, são registradas conforme sua categoria e dentre essas categorias há o serviço aéreo especializado público (SAE), realizados por pessoa natural ou jurídica brasileira, autorizada, mediante remuneração, em que somente as pessoas e materiais relacionados com a execução do serviço podem ser conduzidos e o serviço aéreo privado (TPP), realizado sem remuneração, em benefício dos proprietários ou operadores, compreendendo as atividades aéreas de recreio ou desportivas, de transporte reservado ao proprietário ou operador, de serviços aéreos especializados realizados

em benefício exclusivo do proprietário ou operador, não podendo efetuar quaisquer serviços aéreos remunerados.

Diante disso, por exemplo, as aeronaves de um Estado são registradas na categoria Pública – Administração Direta Estadual (ADE) e não na categoria SAE ou TPP, criando uma dicotomia normativa entre a Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA 91 e a 47), prevalecendo, é claro, o que for determinado pelo certificado de matrícula e de aeronavegabilidade da aeronave.

Outro aspecto a ser tratado é o que prevê a Subparte F do RBHA 47, que estabelece as condições do seguro aeronáutico brasileiro, as aeronaves, independentemente de sua operação ou utilização, que devem possuir cobertura de seguro de responsabilidade civil correspondente à sua categoria de registro, devidamente atualizada, cuja expedição do certificado de aeronavegabilidade só ocorrerá diante da apresentação do certificado de seguro.

Assim, para as aeronaves registradas na categoria ADE, para emissão do certificado de aeronavegabilidade, o qual confere à aeronave condições de voo, mediante comprovação de alguns requisitos, condições e provas necessários à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência, devem, dentre outras exigências, comprovar contratação de seguro nas classes II (Tripulantes), III (pessoas e bens no solo) e IV (colisão ou abalroamento).

É importante dizer que antes da emissão do certificado de aeronavegabilidade, as aeronaves devem possuir o certificado de matrícula, o qual confere à aeronave nacionalidade brasileira e atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave, portanto, dever ser incluído a obrigatoriedade de contratação de seguro para as aeronaves que realizam serviço público, definindo a questão, pois, realmente, sem o seguro poderia inviabilizar essa atividade, ou qualquer outra relacionada à aviação.

Vale lembrar que as aeronaves das Forças Armadas não contratam seguro aeronáutico, pois, estão sob a égide da responsabilidade civil do Estado, além de não haver exigência legal prevista no CBAer e terem tratamento diferenciado do RAB, no que diz respeito ao registro de suas aeronaves.

Outra questão relevante e que acarreta sérios transtornos à Aviação Pública é a utilização de áreas aeroportuárias, pois como não há previsão legal

(Resolução Nº 113/2009 - Estabelece critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias), os Órgãos Públicos são tratados, através dos contratos celebrados pela INFRAERO, como “atividades comerciais”.

Neste caso ocorre uma situação inusitada, pois, como ambos os Órgãos pertencem à Administração Pública e, por isso, cumprem a Lei de Licitações Nº 8.666/93, ambas fazem um processo de inexibilidade, que passa pelo crivo de suas respectivas Consultorias Jurídicas e ao final é firmado um “Contrato Comercial”, com prazo determinado, exceto nos casos em que haja investimento pelo Órgão Público. Neste caso haverá prazo de amortização e preços diferenciados.

Por fim, outro problema que ocorre com a Aviação Pública, é que nos termos da **Lei N° 6.009/73**, somente as aeronaves militares e da Administração Direta Federal estão isentas do pagamento das tarifas aeroportuárias (embarque, pouso, permanência, tarifa de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota, etc), por outro lado, a **IAC 187-1001/2005**, isenta do pagamento de emolumentos, a realização de serviços em aeronaves públicas, conforme definição do CBA, art. 107, § 3º. Assim, o correto é a isenção das aeronaves públicas prestadoras de serviços.

Diante do supracitado, foi apresentado este projeto, onde se procura solucionar as questões apresentadas e ditas como conflitantes, respeitando a sistemática do CBAer, de forma a não alterá-lo em sua essência e estrutura, porém viabilizando esse importante serviço público.

Sala da Sessão, em 20 de março de 2015.

**CAPITÃO AUGUSTO
Deputado Federal
PDT-SP**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI N° 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 II
DO ESPAÇO AÉREO E SEU USO PARA FINS AERONÁUTICOS**

**CAPÍTULO II
DO TRÁFEGO AÉREO**

Art. 14. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte (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 (arts. 177 e 179), mediante informações prévias sobre o vôo 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 bilaterial (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 tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes.

§ 6º A operação de aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre a proteção ao vôo 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 e 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).

**TÍTULO III
DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA**

**CAPÍTULO II
DO SISTEMA AEROPORTUÁRIO**

**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 escruturado, mecanicamente, em folhas soltas.

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

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

CAPÍTULO VIII SISTEMA DE FORMAÇÃO E ADESTRAMENTO DE PESSOAL

Seção II **Da Formação e Adestramento de Pessoal de Aviação Civil**

Art. 98. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada (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.

TÍTULO IV DAS AERONAVES

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em vôo, que possa sustentar-se 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 (*Revogado pela Lei nº 12.887, de 26/11/2013*)

§ 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.

LEI Nº 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993*

Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I

Dos Princípios

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei, além dos órgãos da Administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º As obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se contrato todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontade para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada.

.....
.....

LEI Nº 6.009, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1973

Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,
Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte
Lei:

Art. 1º Os aeroportos e suas instalações serão projetados, construídos, mantidos, operados e explorados diretamente pela União ou por entidades da Administração Federal Indireta, especialmente constituídas para aquelas finalidades, ou ainda, mediante concessão ou autorização obedecidas as condições nelas estabelecidas.

Art. 2º A efetiva utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto está sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada.

Parágrafo único. Os preços de que trata este artigo serão pagos ao Ministério da Aeronáutica ou às entidades de Administração Federal Indireta responsáveis pela administração dos aeroportos, e serão representados:

a) por tarifas aeroportuárias, aprovadas pela Agência Nacional de Aviação Civil, para aplicação em todo o território nacional. (*[Alínea com redação dada pela Lei nº 11.182, de 27/9/2005](#)*)

b) por preços específicos estabelecidos, para as áreas civis de cada aeroporto, pelo órgão ou entidade responsável pela administração do aeroporto.

.....
.....

PORTRARIA DAC Nº 482/DGAC, DE 20 DE MARÇO DE 2003

Aprova o RBHA nº 91 como publicação não convencional

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, com base no art. 3º do Decreto nº 65.144, de 12 de setembro de 1969 e tendo em vista o disposto no item 5 do art. 5º da Portaria nº 453/GM5, de 02 de agosto de 1991, resolve:

Art. 1º Aprovar o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 91 (RBHA 91) com formatação não convencional, conservando o texto original da NSMA 58-91, incluindo todas as emendas até a de número 8 (oito).

Art. 2º Revogar a Portaria nº 285/DGAC, de 6 de agosto de 1992, publicada no Diário Oficial da União nº 179, de 17 de setembro de 1992, que aprovou a NSMA 58-91.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação no D.O.U.

MAJ.-BRIG.-DO-AR WASHINGTON CARLOS DE CAMPOS MACHADO

.....

REGULAMENTO BRASILEIRO DE HOMOLOGAÇÃO AERONÁUTICA Nº 91

.....

REGULAMENTO BRASILEIRO DE HOMOLOGAÇÃO AERONÁUTICA Nº 91 SUBPARTE A – GERAL

91.1 - APLICABILIDADE

(a) [Exceto como previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção e nas seções 91.701 e 91.703, este regulamento estabelece regras governando a operação de qualquer aeronave civil (exceto balões cativos, foguetes não tripulados e balões livres não tripulados que são regidos pelo RBHA 101 e veículos ultraleves não propulsados que são regidos pelo RBHA 104) dentro do Brasil, incluindo águas territoriais.]

(b) Reservado.

(c) Este regulamento aplica-se a cada pessoa a bordo de uma aeronave sendo operada segundo este regulamento, a menos que de outra forma especificada.

(d) Para aeronaves operadas por empresas aéreas brasileiras detentoras de concessão ou autorização de prestação de serviços públicos de transporte aéreo de passageiros, cargas e malotes postais aplicam-se, adicionalmente, as regras estabelecidas nos RBHA 119, 121 e 135 que complementam e/ou suplementam as regras deste regulamento.

(e) Para aeronaves operadas por empresa aéreas estrangeiras aplicam-se, adicionalmente, as regras estabelecidas no RBHA 129.

(f) Este regulamento aplica-se, ainda, aos serviços aéreos especializados executados por aviões ou helicópteros tais como: aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia,

aerotopografia, prospecção, exploração, detecção, publicidade, fomento ou proteção à agricultura e agropecuária, ensino e adestramento de vôo, experimentação técnica ou científica, inspeção em linhas de transmissão ou em dutos transportando fluídos e gases, policiais, de busca e salvamento, etc. Os serviços de transporte de cargas externas, realizados com helicópteros, e os serviços de fomento e proteção à agricultura e pecuária devem obedecer, também, aos RBHA 133 e 137, respectivamente.

(g) Para os propósitos deste regulamento:

- (1) as palavras "aeródromo" e "heliponto" incluem respectivamente, aeroporto e heliporto. "Aeródromo", quando aplicável, inclui também heliponto;
- (2) a palavra "aeronave" inclui aviões, helicópteros e outros veículos usados para voar na atmosfera. Assim sendo, os requisitos deste regulamento aplicáveis a "aeronaves" têm aplicação geral. Quando a aplicabilidade é específica para aviões ou para helicópteros, isto é explicitado no texto. (Port. 139/DGAC, 29/01/03; DOU 29, 10/02/03) (Port.1681/DGAC, 18/12/03; DOU 19, 28/01/04)

91.3 - RESPONSABILIDADE E AUTORIDADE DO PILOTO EM COMANDO

- (a) O piloto em comando de uma aeronave é diretamente responsável pela operação da aeronave e tem a autoridade final para tanto.
 - (b) Em uma emergência requerendo ação imediata, o piloto em comando pode desviar-se de qualquer regra deste regulamento na extensão requerida para fazer face à emergência.
 - (c) Cada piloto em comando que desviar-se de uma regra conforme o parágrafo (b) desta seção deve enviar um relatório escrito ao DAC (SERAC) descrevendo o desvio e o motivo do desvio.
-
-

PORTRARIA Nº 350/DGAC, DE 09 DE OUTUBRO DE 1992

Revogado pela Resolução 293/2013/ANAC/SAC/PR

Altera a Norma que disciplina o funcionamento e as atividades do Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (SISRAB).

O Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil, no uso das atribuições que lhe confere o item IV do artigo 7º da Portaria nº 441/GM-5, de 08 de julho de 1988, e tendo em vista o disposto no artigo 5º da Portaria nº 453/GM-5, de 02 de agosto de 1991, resolve:

Art. 1º - Alterar a NSMA 58-47 que disciplina o “Funcionamento e Atividades do Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (SISRAB)”, dando-lhe nova redação.

Art. 2º - Esta Portaria entrará em vigor 60 dias após a data de sua publicação no Diário Oficial, revogadas a Portaria nº 116/DGAC, de 18 de abril de 1991, que aprovou a edição de 08 de maio de 1991 da NSMA 58-47, a IAC 3125-0484 e demais disposições em contrário.

Ten-Brig-do-Ar - MAURO JOSÉ MIRANDA GANDRA
Diretor-Geral

.....

REGULAMENTO 47 - SUBPARTE A GERAL

47.1 - APLICABILIDADE

(a) Este regulamento estabelece os procedimentos imprescindíveis à perfeita validade dos atos para os registros de aeronaves, os atos conexos e subseqüentes, de observância obrigatória, aplicando-se a todos os operadores, proprietários, usuários, interessados em geral e demais órgãos e elementos que compõem o Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (SISRAB).

(b) O órgão central do SISRAB é o Departamento de Aviação Civil (DAC), órgão do Ministério da Aeronáutica que tem sua constituição e suas atribuições gerais estabelecidas em regulamento e regimento próprios.

(c) O órgão executivo do SISRAB é o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) que tem por finalidade a consecução das atividades relativas ao registro público de aeronaves, sob a supervisão do Subdepartamento Técnico (STE) do DAC.

(d) Os elementos do SISRAB são os integrantes da estrutura ou de órgãos da estrutura do Ministério da Aeronáutica que têm sua constituição e suas atribuições estabelecidas em Regulamentos ou Regimentos Internos próprios, bem como aqueles elementos estranhos ao Ministério da Aeronáutica que, em razão de suas atividades, façam uso do SISRAB.

47.3 - FUNDAMENTO

Os serviços concernentes aos registros públicos do Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (SISRAB), estabelecidos pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986, para autenticidade, segurança e eficácia dos atos jurídicos, ficam sujeitos ao regime estabelecido no Decreto nº 96 266, de 1º de julho de 1988, na Portaria nº 441/GM-5, de 08 de julho de 1988, e, subsidiariamente, no que couber, na Lei nº 6015, de 31 de dezembro de 1973 e suas alterações, que dispõe sobre os registros públicos, bem como, na legislação específica pertinente ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB).

47.5 - ATIVIDADES

São atividades do SISRAB, no que se refere a aeronaves:

- (a) Fazer registro de aeronave;
- (b) Conceder e controlar marcas de matrícula e nacionalidade;
- (c) Emitir certificado de matrícula e nacionalidade;
- (d) Emitir certificado de aeronavegabilidade, concedido pela Divisão de Aeronaves e Manutenção (TE-1) do DAC;
- (e) Emitir certificado de aeronavegabilidade para aeronaves recém fabricadas;
- (f) Emitir certificado de marca experimental ou delegar tal emissão para o CTA;
- (g) Emitir certificado de autorização de vôo concedido pela Divisão de Aeronaves e Manutenção (TE-1) do DAC;
- (h) Emitir certificado de matrícula provisória para exportação;
- (i) Prenotar documentos;
- (j) Promover o cadastramento geral de aeronaves e dos respectivos proprietários ou exploradores;
- (k) Reconhecer os direitos reais de gozo e garantia sobre aeronaves ou seus componentes quando se tratar de matéria regulada pelo CBAer;
- (l) Reconhecer a aquisição do domínio na transferência de aeronave;
- (m) Inscrever títulos, instrumentos ou documentos em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extinga o domínio ou os demais direitos reais sobre aeronave;

(n) Promover inscrição de hipotecas, alienação fiduciária, anticrese, créditos privilegiados, contrato de compra e venda com reserva de domínio, adjudicações, arrematações e permutas;

(o) Inscrever contrato de construção de aeronave, de arrendamento e subarrendamento, de fretamento, de arrendamento mercantil, de cessão temporária e de consórcio de aeronave;

(p) Inscrever sentenças de divórcio, de inventário, de nulidade ou anulação de casamento quando nas respectivas partilhas existirem aeronaves; de extinção de condomínio, de dissolução ou liquidação de sociedade em que haja aeronave a partilhar; de inventário, arrolamento e partilha em que se adjudiquem aeronaves em pagamento de dívidas de herança e declaratórias de usucapião;

(q) Inscrever sentenças ou atos de adjudicação, assim como os formais ou certidões de partilha na sucessão legítima ou testamentária;

(r) Inscrever atos ou contratos de exploração ou utilização, assim como de arresto e seqüestro;

(s) Averbá penhora e apreensão;

(t) Averbá seguros;

(u) Averbá no registro as alterações que vierem a ser inscritas, assim como os contratos de exploração, utilização ou garantia;

(v) Cancelar matrículas, registros, inscrições e averbações;

(w) Emitir 2^a via de certificados;

(x) Assegurar a publicidade, autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos, averbados, autenticados e arquivados;

(y) Autenticar Diário de Bordo de aeronave brasileira;

(z) Anotar os usos e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei, a ordem pública e os bons costumes;

(z-1) Fornecer certidão, mediante requerimento, do que constar do RAB, bem como fornecer às partes as informações solicitadas.

.....

.....

RESOLUÇÃO N° 113, DE 22 DE SETEMBRO DE 2009

**Revogada pela Resolução 302/2014/ANAC/SAC/PR*

Estabelece critérios e procedimentos para a alocação de áreas aeroportuárias.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 8º, inciso XXI, e 11, inciso V, da Lei N° 11.182, de 27 de setembro de 2005, e considerando o deliberado na Reunião de Diretoria realizada em 22 de setembro de 2009, resolve:

Art. 1º Os aeroportos situados no território nacional serão construídos, mantidos ou explorados:

I - diretamente pela União;

II - por empresa da administração indireta federal ou suas subsidiárias legalmente constituídas para essa finalidade;

III - pela administração direta dos Estados e Municípios, por meio de convênio; ou

IV - por concessão ou autorização.

CAPÍTULO I

DAS ÁREAS AEROPORTUÁRIAS E DO SEU OPERADOR

Art. 2º Para os efeitos desta Resolução, são consideradas como áreas aeroportuárias aquelas situadas no aeroporto e destinadas:

- I - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;
 - II - às empresas que explorem serviço aéreo público;
 - III - ao terminal de carga aérea;
 - IV - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos;
 - V - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;
 - VI - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário; e
 - VII - ao comércio apropriado para aeroporto.
-
-

PORTRARIA DAC N° 225/DGAC, DE 17 DE MARÇO DE 2005.

Aprova a IAC que estabelece normas e procedimentos para a cobrança dos serviços prestados pelo DAC.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, de acordo com o que preceituam o Art. 1º, o Art. 2º e seu inciso VII e o Art. 3º da Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973, que dispõe sobre o Fundo Aerooviário, e conforme o previsto na Portaria nº 075/GM5, de 17 de janeiro de 1985, que autoriza o Departamento de Aviação Civil a cobrar emolumentos relativos a custos de serviços, e considerando a necessidade de atualizar os dados relativos aos pagamentos dos serviços prestados pelo Departamento de Aviação Civil, pelo Instituto de Aviação Civil e Serviços Aéreos Regionais de Aviação Civil, resolve:

Art. 1º Seja efetivada a IAC abaixo discriminada: IAC 187-1001

Título: Cobrança de Serviços Prestados pelo Departamento de Aviação Civil e Organizações Subordinadas

Art. 2º Revogam-se a Portaria nº 601/DGAC, De 03 de junho de 2002, publicada no Diário Oficial da União nº 108, de 07 de junho de 2002, que aprovou a IAC 0010, e a Portaria nº 1210/DGAC, de 29 de novembro de 2004, publicada no Diário Oficial da União nº 237, de 10 de dezembro de 2004.

Art 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

Maj Brig Ar JORGE GODINHO BARRETO NERY
Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil

CAPÍTULO 1 – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Estabelecer normas e procedimentos para cobrança de serviços de natureza específica, prestados pelo Departamento de Aviação Civil e Organizações subordinadas às empresas de serviços aéreos privados, empresas de serviços aéreos públicos, empresas de serviços auxiliares, empresas da indústria aeronáutica e às pessoas físicas.

1.2 FUNDAMENTO

Conforme o que preceituam o artigo 1º, o artigo 2º e seu inciso VII e o artigo 3º da Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973, que dispõe sobre o Fundo Aerooviário, e o previsto na Portaria nº 075/GM5, de 17 de janeiro de 1985, que autoriza o Departamento de Aviação Civil a cobrar emolumentos relativos a custos de serviços.

.....
.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto 859/2015 de autoria do Sr. Capitão Augusto que promove alterações nos artigos 14, 39, 98 e 107 da Lei nº 7565 de 19 de dezembro de 1986 que estabeleceu o Código Brasileiro de Aeronáutica.

A primeira alteração modifica o § 5º do art. 14 isentando as aeronaves públicas dedicadas exclusivamente ao serviço público das tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea.

A segunda modificação inclui § 7º ao art. 14 oferecendo prioridade as operações de aeronaves públicas, dedicadas exclusivamente ao desempenho de serviços públicos, em condições especiais de voo, com vistas ao cumprimento de suas missões institucionais.

A terceira alteração inclui inciso X no art. 39 reservando espaços nos aeroportos para órgãos públicos, dedicados exclusivamente à Aviação pública.

A quarta alteração inclui § 3º ao art. 98 determinando que a formação e o adestramento do pessoal dos órgãos públicos, bem como os requisitos básicos para a operação de aeronaves pelo respectivo pessoal, terão regulamentação especial da Agência Nacional de Aviação Civil.

A quinta alteração inclui §§ 5º, 6º, 7º, 8º e 9º ao art. 107. O § 6º equipara algumas aeronaves públicas, como a utilizada pelas polícias ou as de resgate ao mesmo regime jurídico das aeronaves militares. O § 7º determina que caberá a

ANAC a edição de normas que regulamentem as aeronaves públicas. O § 8º proíbe que aeronaves classificadas como públicas realizem funções incompatíveis com a sua classificação e o § 9º determina que as aeronaves dedicadas a segurança pública tenham seguro aeronáutico contra danos às pessoas ou bens na superfície, ao pessoal a bordo, e ao valor da aeronave.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas.

Este é o relatório.

VOTO DA RELATORA

O Projeto de Lei nº 859/2015 altera diversos artigos da Lei nº 7565 de 19 de dezembro de 1986 que estabeleceu o Código Brasileiro de Aeronáutica para aperfeiçoar a regulamentação da aviação pública no Brasil, principalmente nos temas relacionados, como diz a justificação do projeto: “ao uso do espaço aéreo e cumprimento de regras de tráfego aéreo nas operações policias, além do treinamento, formação, licenças para as tripulações, seguro, uso de áreas aeroportuárias, manutenção, aeronaves, taxas, etc.

Acreditamos ser meritória a proposição, com ressalvas apenas a inclusão do § 7º ao art. 14 do Código Brasileiro de aeronáutica. Esta inclusão garante de maneira indiscriminada prioridade em condições especiais de voo.

A concessão desta prioridade sem elencar especificidades pode causar situações indesejadas como, por exemplo, a preferência de uma aeronave pública em voo de treinamento sobre uma aeronave privada que realiza transporte de doentes ou a serviço de transporte de órgãos doados.

Por todo exposto o voto é favorável ao projeto com a aprovação do PL nº 859, de 2015, com a emenda apresentada.

Sala da Comissão, em 16 de setembro de 2015.

**Deputada CLARISSA GAROTINHO
Relatora**

EMENDA MODIFICATIVA Nº 1

O § 7º do art. 14 constante no art. 2º do projeto de lei passa a ter a seguinte redação:

"§ 7º A operação de aeronaves públicas, dedicadas exclusivamente ao desempenho de serviços públicos, será realizada de forma que se permita o exercício das atividades que lhes competem com segurança e, quando em situação de emergência, com prioridade e condições especiais de voo em relação aos demais voos que não sejam urgentes". (NR)

Sala da Comissão, em 16 de setembro de 2015.

**Deputada CLARISSA GAROTINHO
Relatora**

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, com emenda, o Projeto de Lei nº 859/2015, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Clarissa Garotinho.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Clarissa Garotinho - Presidente, Washington Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Baleia Rossi, Diego Andrade, Edinho Bez, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Lázaro Botelho, Major Olímpio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Marinha Raupp, Marquinho Mendes, Mauro Mariani, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Roberto Britto, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vicentinho Júnior, Wadson Ribeiro, Adail Carneiro, Alfredo Kaefer, Aliel Machado, Arnaldo Faria de Sá, Aureo, Carlos Henrique Gaguim, Fábio Ramalho, Fabio Reis, Jose Stédile, Julio Lopes, Juscelino Filho, Leônidas Cristino, Leopoldo Meyer, Mário Negromonte Jr., Ricardo Izar e Samuel Moreira.

Sala da Comissão, em 23 de setembro de 2015.

**Deputado HUGO LEAL
Presidente**

PROJETO DE LEI Nº 859, DE 2015

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

O § 7º do art. 14 constante no art. 2º do projeto de lei passa a ter a seguinte redação:

"§ 7º A operação de aeronaves públicas, dedicadas exclusivamente ao desempenho de serviços públicos, será realizada de forma que se permita o exercício das atividades que lhes competem com segurança e, quando em situação de emergência, com prioridade e condições especiais de voo em relação aos demais voos que não sejam urgentes.

Sala da Comissão, em 23 de setembro de 2015.

**Deputado HUGO LEAL
Presidente**

FIM DO DOCUMENTO