



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.961, DE 2010 **(Do Poder Executivo)**

MENSAGEM N.º 115/2010
AVISO N.º 138/2010 – C. CIVIL

Altera e acresce dispositivos à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 39.

IV - aos autorizatários e concessionários dos serviços aéreos públicos;
.....” (NR)

“Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos autorizatários e concessionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

.....” (NR)

“Art. 123.

I - a pessoa jurídica que tem a autorização ou concessão de serviços aéreos;
.....” (NR)

“Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados e os serviços aéreos públicos.” (NR)

“Art. 175-A. A exploração de serviços aéreos é sujeita à fiscalização e às normas fixadas pela autoridade de aviação civil.

Art. 175-B. Todo explorador de serviços aéreos deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, devidamente homologadas pela autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. A exigência prevista no **caput** não se aplica aos serviços aéreos privados de que trata o inciso I do art. 177.

Art. 175-C. O explorador da aeronave, por meio de sua estrutura de operações, deverá, a qualquer momento, fornecer às autoridades aeronáuticas e de aviação civil os elementos relativos ao voo ou localização da aeronave.

Art. 175-D. A fiscalização será exercida pelos agentes públicos vinculados à autoridade de aviação civil ou à autoridade aeronáutica, no âmbito de suas competências, e por elas credenciados.

§ 1º Constituem atividades de fiscalização as inspeções, as vistorias e as verificações de proficiência.

§ 2º A atividade de fiscalização, fundada no poder de polícia, tem por objetivo verificar o cumprimento de obrigações e requisitos constantes desta Lei e em normas complementares.

§ 3º São passíveis de fiscalização, observadas as competências das respectivas autoridades, as aeronaves, os veículos aéreos, as empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes, as entidades aerodesportivas, as entidades de ensino e adestramento, os fabricantes de aeronaves e produtos aeronáuticos, os aeronautas, os aeroviários, os exploradores de serviços aéreos públicos ou privados e seus prepostos, nacionais ou estrangeiros, os exploradores da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civis e suas instalações, as empresas auxiliares de serviços aéreos e demais agentes vinculados à exploração de serviços aéreos.

Art. 175-E. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todo explorador de serviços aéreos públicos deverá manter escrituração específica, que obedecerá a plano uniforme de contas estabelecido pela autoridade de aviação civil.

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

Art. 175-F. A autoridade de aviação civil poderá, quando julgar necessário, mandar proceder ao exame da contabilidade daqueles que explorem comercialmente serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.

Art. 175-G. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos públicos que impliquem consórcio, **pool**, conexão, consolidação ou fusão de serviços, direitos ou interesses dependerão de prévia aprovação da autoridade de aviação civil, no que tange às suas competências, sem prejuízo das disposições contidas na Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994.” (NR)

“Art. 177. Consideram-se serviços aéreos privados, sujeitos à fiscalização e regulação da autoridade de aviação civil:

- I - os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador;
- II - os serviços aéreos especializados; e
- III - os serviços de táxi aéreo.

Art. 177-A. As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e às disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como ter, regularmente, seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.

Art. 177-B. Os serviços aéreos privados dependem de prévia certificação da autoridade de aviação civil, mediante a comprovação do atendimento de requisitos por ela estabelecidos.

Parágrafo único. A exigência prevista no **caput** não se aplica aos serviços aéreos privados de que trata o inciso I do art. 177.

Art. 177-C. Os serviços aéreos especializados requerem homologação técnica específica das aeronaves utilizadas para cada tipo de serviço e serão definidos em regulamento da autoridade de aviação civil.

Art. 177-D. Os serviços de táxi aéreo constituem modalidade de transporte aéreo privado de pessoa, carga ou mala postal, caracterizados por proporcionar atendimento independentemente de horário, percurso ou escala.

§ 1º A remuneração dos serviços de táxi aéreo será convencionada entre o usuário e o transportador.

§ 2º É vedada a comercialização de espaços individuais ao público em geral, seja por meio da empresa de táxi aéreo, seja por meio de intermediário, exceto na exploração de linhas aéreas sistemáticas.

§ 3º A exploração de linhas aéreas sistemáticas pela empresa de táxi aéreo dependerá de aprovação da autoridade de aviação civil, conforme estabelecido em regulamento específico.

Art. 177-E. As aeronaves utilizadas na prestação dos serviços de que tratam os incisos I e II do art. 177 não poderão realizar serviços aéreos remunerados de transporte de pessoa, carga ou mala postal.” (NR)

CAPÍTULO III DOS SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I Das Disposições Gerais

Art. 180-A. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

Parágrafo único. No contrato de serviços aéreos públicos, o explorador 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. 180-B. A exploração de serviço de transporte aéreo público será realizada mediante autorização expedida pela autoridade de aviação civil.

§ 1º Para os fins desta Lei, entende-se por autorização de serviço de transporte aéreo público o ato administrativo vinculado que faculta a exploração, no regime privado, não sujeito a termo final, de modalidade de serviços de transporte aéreo público, quando preenchidas as condições estabelecidas pela autoridade de aviação civil.

§ 2º Excepcionalmente e de acordo com o interesse público, linhas específicas poderão ser exploradas em regime público, mediante concessão, conforme disposto em lei.

Art. 180-C. Aplicam-se às autorizações de transporte aéreo regular e, no que couber, às de não regular, os princípios da eficiência, regularidade, pontualidade, responsabilidade e segurança das operações, segundo normas de serviço adequado expedidas pela autoridade de aviação civil e o disposto no art. 1º desta Lei.

Art. 180-D. As autorizações serão regulamentadas pela autoridade de aviação civil e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante sua aprovação.

Parágrafo único. Ainda que pertença ao mesmo grupo societário, é vedada a exploração de linha aérea atribuída a outra autorizatária ou concessionária.

Art. 180-E. Os serviços aéreos públicos domésticos são reservados às pessoas jurídicas brasileiras, observadas as condições dispostas neste Capítulo.

Seção II **Da Obtenção, Controle e Extinção da Autorização**

Subseção I **Das Condições para Obtenção da Autorização**

Art. 180-F. A autorização somente será conferida à pessoa jurídica:

I - constituída sob as leis brasileiras e com sede e administração no Brasil;

II - que possua no mínimo cinquenta e um por cento do seu capital social votante em poder de brasileiros;

III - que não esteja proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, não tenha sido declarada inidônea ou não tenha sido punida, nos dois anos anteriores, com a decretação da caducidade de outorga de serviço aéreo público;

IV - que disponha de qualificação técnica para bem prestar o serviço e capacidade econômico-financeira, segundo normas expedidas pela autoridade de aviação civil; e

V - em situação regular com a seguridade social e o fisco.

§ 1º Os atos constitutivos das pessoas jurídicas de que trata este artigo dependerão de prévia aprovação da autoridade de aviação civil para serem apresentados ao Sistema Nacional de Registro Mercantil.

§ 2º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de pessoa jurídica constituída sob a forma de sociedade anônima.

Art. 180-G. Observada a reciprocidade, os acordos sobre serviços aéreos celebrados pelo Brasil poderão prever limite de capital social votante em poder de

brasileiros inferior ao mínimo estabelecido no inciso II do art. 180-F, sendo válido apenas entre as partes contratantes.

Art. 180-H. A inobservância das disposições contidas no art. 180-F sujeitará a autorizatária à imposição das sanções de multa, suspensão temporária ou caducidade pela autoridade de aviação civil, nos termos de seu regulamento.

Subseção II Das Alterações no Estatuto ou Contrato Social

Art. 180-I. As alterações no estatuto ou contrato social da autorizatária deverão ser levadas a protocolo e arquivo, conforme regulamentação específica da autoridade de aviação civil.

Art. 180-J. É exigida a aprovação prévia pela autoridade de aviação civil para:

I - transferência de quotas ou ações que:

a) assegurem ao adquirente ou retirem do transmitente o controle da sociedade;

ou

b) levem o adquirente a possuir mais de vinte por cento do capital votante;

II - transferência de quotas ou ações com direito de voto a estrangeiro;

III - conversão de ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto;

IV - fusão, cisão ou incorporação, sem prejuízo das disposições contidas na Lei nº 8.884, de 1994; e

V - consorciação, associação e constituição de grupos societários, sem prejuízo das disposições contidas na Lei nº 8.884, de 1994.

Art. 180-K. A consorciação, a associação e a constituição de grupos societários serão admitidas para os serviços de manutenção de aeronaves, os serviços de características comuns e a formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico.

Art. 180-L. A autorizatária de serviços aéreos públicos deverá remeter, no primeiro mês de cada semestre, relação completa dos seus sócios com poder de voto, com a exata indicação de sua qualificação, endereço e participação social.

§ 1º No caso de sócio pessoa jurídica, deverá ser remetida a relação completa de seus respectivos sócios, na forma do **caput**, até que sejam identificadas as pessoas físicas detentoras das quotas ou ações.

§ 2º As transferências realizadas sem a observância dos requisitos previstos nesta Lei serão nulas de pleno direito.

Subseção III Da Extinção da Autorização

Art. 180-M. A autorização de serviço aéreo público não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por cassação, caducidade, decaimento, renúncia ou anulação.

Parágrafo único. A renúncia não será causa para punição da autorizatária, nem a desonerará de suas obrigações com terceiros.

Art. 180-N. A extinção da autorização mediante ato administrativo dependerá de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa do interessado.

Seção III **Da Disciplina dos Serviços Aéreos Públicos em Espécie**

Subseção I **Do Serviço Aéreo Público Regular Doméstico**

Art. 180-O. Considera-se serviço aéreo público regular doméstico todo transporte não eventual em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em território nacional.

Parágrafo único. O serviço 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. 180-P. A autorização para exploração de serviço aéreo público regular doméstico é baseada nos princípios constitucionais da atividade econômica e nas disposições específicas desta Subseção.

Art. 180-Q. A disciplina da exploração do serviço aéreo público regular doméstico no regime privado terá por objetivo viabilizar o cumprimento das leis, em especial das relativas à navegação aérea, à ordem econômica e aos direitos dos consumidores, destinando-se a garantir:

- I - diversidade de serviços;
- II - incremento da oferta e da qualidade dos serviços;
- III - competição livre, ampla e justa;
- IV - respeito aos direitos dos usuários;
- V - equilíbrio das relações entre prestadoras e usuários dos serviços;
- VI - isonomia de tratamento às prestadoras;
- VII - uso eficiente das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civis;
- VIII - cumprimento da função social do serviço de interesse coletivo, bem como dos encargos dela decorrentes;
- IX - desenvolvimento tecnológico e industrial do setor; e
- X - permanente fiscalização.

Art. 180-R. A autorização para exploração de serviço aéreo público regular doméstico acarretará o direito de uso das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civis disponíveis, observada a regulamentação da autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. A eficácia da autorização dependerá da publicação de extrato no Diário Oficial da União.

Art. 180-S. A prestadora de serviço aéreo público regular doméstico em regime privado não terá direito adquirido à permanência das condições vigentes quando da expedição da autorização ou do início das atividades, devendo observar os novos condicionamentos impostos por lei e pela regulamentação.

Parágrafo único. As normas definirão prazos suficientes para adaptação aos novos condicionamentos.” (NR)

Subseção II Do Serviço Aéreo Público Regular Internacional

Art. 203. O serviço aéreo público regular internacional é aquele prestado de forma não eventual, entre ponto no território nacional e outro em país estrangeiro, realizado por pessoas jurídicas nacionais ou estrangeiras.

Parágrafo único. A exploração desse serviço sujeitar-se-á:

I - às disposições dos tratados ou acordos sobre serviços aéreos vigentes firmados com os respectivos Estados e o Brasil; e

II - ao disposto neste Código e nos regulamentos expedidos pela autoridade de aviação civil.

Da designação de pessoas jurídicas brasileiras

Art. 204. O Estado brasileiro designará as pessoas jurídicas para a prestação de serviço aéreo público regular internacional.

§ 1º A designação é ato entre países, pela via diplomática, decorrente de acordo sobre serviços aéreos.

§ 2º Cabe à designada providenciar o atendimento aos requisitos para o funcionamento junto aos países onde pretenda operar.

§ 3º Cabe à autoridade de aviação civil indicar a pessoa jurídica a ser designada, observado o processo administrativo específico, assegurada publicidade, segundo critérios estabelecidos em regulamento.

Da designação e autorização de pessoas jurídicas estrangeiras

Art. 205. Para operar no Brasil, a pessoa jurídica estrangeira deverá:

- I - ser designada pelo respectivo país;
 - II - obter autorização da autoridade de aviação civil para funcionamento no Brasil; e
 - III - atender aos requisitos operacionais, técnicos e de segurança.
-

Art. 206.

- I - o inteiro teor de seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente;
- II - relação de sócios ou detentores de seu capital, com a indicação do número de ações ou cotas, conforme a natureza da sociedade; e
- III - 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. Para expedição da autorização para funcionamento, a autoridade de aviação civil poderá estabelecer condições, as quais constarão de termo de aceitação, a ser assinado pelo representante legal.

Parágrafo único. As condições de que trata o **caput** contemplarão cláusulas de responsabilidade civil, intimações, citações, substituição do representante legal, entre outras que a autoridade de aviação civil julgar conveniente para a adequada prestação do serviço de transporte aéreo.

Art. 207-A. Estando em conformidade os documentos que instruem o pedido e, eventualmente, o termo de aceitação, a autoridade de aviação civil expedirá a autorização para funcionamento.

Art. 207-B O início das operações depende da aprovação, pela autoridade de aviação civil:

- I - dos planos operacional, técnico e de segurança, na forma de regulamentação da espécie;
- II - dos destinos, rotas e horários que pretende observar; e
- III - das aeronaves, seus respectivos certificados de aeronavegabilidade, e apólices de seguro.

Art. 208. As pessoas jurídicas 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 designada.

§ 1º A nomeação, substituição ou destituição do cargo de representante dependem de registro perante a autoridade de aviação civil, observado o **caput**, sob pena de nulidade.

§ 2º No caso de falência decretada fora do País, perdurarão os poderes do representante até que outro seja nomeado e os bens e valores da designada estrangeira não serão liberados para transferência ao exterior enquanto não forem pagos os credores domiciliados no Brasil.

Art. 209. As alterações feitas pela designada estrangeira em seus atos constitutivos deverão ser levadas a arquivamento no Brasil, sob pena de sua ineficácia no País.

Art. 210. A autorização outorgada à designada estrangeira poderá ser cassada:

I - em caso de falência;

II - se os serviços forem suspensos, pela própria designada, por período superior a seis meses;

III - nos casos previstos no termo de autorização ou no respectivo Acordo sobre Serviços Aéreos; e

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

Art. 210-A. Toda modificação que envolva equipamento, horário, frequência e escalas no território nacional, bem como a suspensão provisória ou definitiva dos serviços e o restabelecimento de escalas autorizadas, dependerá de aprovação pela autoridade de aviação civil, se não for estabelecido de modo diverso em acordo sobre serviços aéreos.

Art. 211. A substituição da pessoa jurídica estrangeira que deixar de funcionar no Brasil dependerá de comprovação, perante as autoridades de aviação civil e aeronáutica, do cumprimento das obrigações a que estava sujeita no País, salvo se forem assumidas pela pessoa jurídica que vier a sucedê-la.

Parágrafo único. Em caso de nova designação, deverão ser observados os trâmites atinentes ao processo de designação e autorização, dispostos na presente Subseção.

Art. 211-A. Aplicam-se ao transporte aéreo regular internacional, no que couber, as disposições sobre os regimes de exploração do transporte aéreo regular doméstico.” (NR)

Da autorização de agência de pessoa jurídica estrangeira que não opere serviço aéreo público regular internacional no Brasil

Art. 214. As pessoas jurídicas estrangeiras de serviço aéreo público regular internacional 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 comercialização de passagens, carga ou mala postal, expedida pela autoridade de aviação civil.

§ 1º A autorização de que trata este artigo estará sujeita às normas e condições que forem estabelecidas pela autoridade de aviação civil.

§ 2º Não será outorgada autorização a pessoa jurídica 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.” (NR)

Subseção III Do Serviço Aéreo Público não Regular

Art. 217-A. Considera-se serviço aéreo público não regular aquele realizado de forma eventual, admitida a comercialização dos assentos individuais ao público em geral.

Art. 217-B. O serviço aéreo público não regular doméstico é, observado o art. 217-A, aquele com pontos de origem, intermediários e de destino em território nacional executado por pessoas jurídicas brasileiras de transporte aéreo regular ou não regular.

Art. 217-C. O serviço aéreo público não regular internacional é, observado o art. 217-A, aquele realizado entre ponto no território nacional e outro em país estrangeiro executado por pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras de transporte aéreo regular ou não regular.

Art. 217-D. A operação dos serviços aéreos não regulares doméstico e internacional sujeita-se à autorização, nos termos de regulamentação específica da autoridade de aviação civil.

Art. 217-E. Aplicam-se ao serviço aéreo público não regular, no que couber, as disposições sobre o regime privado de exploração do serviço aéreo público regular doméstico.” (NR)

.....
Art. 302

III - infrações imputáveis à autorizatária ou concessionária de serviços aéreos:
.....

d) firmar acordo com outra autorizatária ou concessionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio, **pool** ou consolidação de serviços, direitos ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;
.....

y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de sócios;
.....

.....” (NR)

Art. 2º Os contratos e termos firmados com o Poder Público, bem como os atos por ele editados, serão adaptados ao disposto nesta Lei.

Parágrafo único. Para cumprimento do disposto no **caput**, é fixado prazo de seis meses à autoridade de aviação civil, a contar da data de publicação desta Lei.

Art. 3º Ficam extintos os Capítulos IV, V e suas Seções, e VI do Título VI da Lei nº 7.565, de 1986.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Ficam revogados os arts. 175, 178 a 202, 212, 213, 215 a 221 e o inciso V do art. 289 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Brasília,

EM Nº 00326/MD

Brasília, 20 de outubro de 2009.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. No exercício da função de Presidente do Conselho de Aviação Civil (CONAC), conforme disposto na Resolução CONAC nº 005, de 8 de julho de 2009, submeto à superior deliberação de Vossa Excelência proposta de projeto de lei que altera disposições da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, (Código Brasileiro de Aeronáutica) e dispõe sobre o regime de exploração dos serviços aéreos.
2. A presente proposta tem por objetivo estabelecer novo paradigma ao modelo em que os serviços aéreos são organizados e prestados, de modo a garantir a segurança jurídica necessária para estímulo e desenvolvimento da aviação nacional e adequar o setor à realidade mundial.
3. Nesse sentido, observa-se que as atuais normas sobre classificação e regime de exploração dos serviços aéreos, contidas no Título VI do Código Brasileiro de Aeronáutica, mostram-se insuficientes para disciplinar as atividades e relações jurídicas desse segmento. Com disposições editadas anteriormente à Constituição Federal de 1988, verifica-se que aquele diploma necessita de atualização de seus conceitos a fim de acompanhar a expressiva mudança no quadro institucional-jurídico bem como a evolução técnica ocorridas nos últimos anos.
4. Especificamente no que toca ao transporte aéreo regular doméstico, segmento de maior expressão no conjunto dos serviços aéreos, constatou-se elevado grau de defasagem entre o modelo estabelecido pelas normas vigentes e o atual estágio da aviação no país e no mundo. Com efeito, em exame realizado pelo Tribunal de Contas da União (Acórdão nº 346/2008/Plenário, de 13 de março de 2008), chamou-se a atenção para os problemas que o regime de concessão tem gerado tanto no aspecto jurídico-institucional como econômico-regulatório, revelando-se pertinente a substituição das diretrizes que orientam esse segmento.

5. Estudos realizados no âmbito deste Ministério da Defesa levaram ao entendimento de que o instituto da autorização é, jurídica e economicamente, o mais adequado ao atendimento dos interesses do Estado - titular do serviço público de transporte aéreo -, das empresas que o ofertam e dos consumidores. A partir da experiência de outros setores, verificou-se que, por esse regime, o Poder Público diminui as barreiras à entrada no setor e estimula em maior grau a competição entre os agentes. Como resultado, eleva-se a eficiência do setor, diminuem-se os custos regulatórios e aumentam-se a oferta e a qualidade dos serviços à população.

6. Assim, pela presente proposta, a exploração de serviços aéreos passa a ser realizada em regime privado. Ademais, pela nova disciplina são definidos os princípios a que a autorização está sujeita e é conferida suficiente estabilidade às relações advindas do instituto, a fim de que seja estimulado o investimento no setor. Em tempo, pelo Projeto de Lei, a exploração em regime público passa a ser admitida apenas excepcionalmente, conforme disposição de lei ordinária específica a ser editada sobre a matéria.

7. O Projeto de Lei em comento contempla a reorganização dos serviços aéreos. São mantidas as categorias de serviços aéreos públicos e privados, mas seus elementos são significativamente distintos em relação ao modelo vigente. A proposta ordena os serviços aéreos de modo a permitir a melhor regulação e fiscalização pela Agência Nacional de Aviação Civil e facilitar a compreensão do regime jurídico aplicável.

8. O novo texto traz ainda importantes mudanças relativamente aos limites do capital social estrangeiro votante. Nesse sentido, o Projeto de Lei busca elevar os atuais coeficientes, de forma a atrair e incrementar os investimentos no setor. Entende-se que com a medida haverá no curto prazo aumentos da oferta de serviços, da competição e da qualidade na prestação de serviços.

9. De modo a tornar mais previsível e estável o desenvolvimento das atividades desse setor, revelou-se necessário precisar e atualizar tanto quanto possível os conceitos afetos a esse regime. Com esse esforço, busca-se conferir máxima efetividade ao instituto da autorização, previsto na alínea "c", XII do art. 21 da Constituição da República.

10. Outro ponto relevante da proposta é a aproximação das normas do Código Brasileiro de Aeronáutica às diretrizes contidas na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e na Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005. Em razão das distorções e confusões que geram, propõe-se a revogação e a modificação de dispositivos que não mais se justificam no atual cenário.

11. Por fim, o Projeto de Lei prevê a extinção e substituição de todos os contratos, termos e atos que versem sobre a matéria e que não mais se adéquem às novas regras. Não se vislumbra qualquer impedimento constitucional para tanto, na medida em que os dispositivos tratam de normas de caráter público e dispõem sobre a nova conformação jurídica do regime de exploração dos serviços aéreos. Nesse

sentido, revela-se imprópria a permanência de ajustes e atos formalizados sob paradigma que se considerará superado.

12. Cumpre esclarecer que as medidas que ora se apresentam seguem a tendência mundial de reformular e modernizar o transporte aéreo. Como resultados da aprovação da presente proposta, ter-se-á melhor definição do marco regulatório, empresas nacionais serão fortalecidas e consumidores mostrar-se-ão mais satisfeitos com os serviços prestados, colocando, dessa forma, o País em posição mais vantajosa no mercado de aviação.

13. O atual cenário do segmento requer que as medidas ora propostas sejam submetidas para aprovação legislativa em regime de urgência. A demanda por serviços de transporte aéreo tem crescido significativamente, na ordem de 14% ao ano nos últimos cinco anos. Em 2008, esse modal transportou cerca de 63 milhões de passageiros. Atualmente, cerca de 10 milhões de pessoas utilizam esse tipo de modal de transporte no Brasil. Espera-se, para os próximos anos, aumento da demanda doméstica em 6,8%. Contudo, verifica-se que o atual modelo de delegação de serviços aéreos regulares encontra-se em descompasso com a realidade ante o rápido crescimento e a elevada complexidade experimentados pelo setor. Vislumbra-se o surgimento de grave quadro de insegurança jurídica, com comprometimento de investimentos, qualidade dos serviços e satisfação dos consumidores. Desse modo, urge que sejam adotadas medidas que adequem o ordenamento jurídico à realidade do ramo de aviação, sob pena de, no curto prazo, não se atender à altura a atribuição conferida à União no inciso "c", inciso XII do art. 21 da Constituição Federal.

14. Por fim, cabe informar que a aprovação da presente proposta não implicará em aumento de despesas no orçamento da União.

15. São essas, Senhor Presidente, as razões que me levam a propor a Vossa Excelência a edição do Projeto de Lei em questão.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Nelson Azevedo Jobim

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

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....

TÍTULO III DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

CAPÍTULO II DA UNIÃO

Art. 20. São bens da União:

I - os que atualmente lhe pertencem e os que lhe vierem a ser atribuídos;

II - as terras devolutas indispensáveis à defesa das fronteiras, das fortificações e construções militares, das vias federais de comunicação e à preservação ambiental, definidas em lei;

III - os lagos, rios e quaisquer correntes de água em terrenos de seu domínio, ou que banhem mais de um Estado, sirvam de limites com outros países, ou se estendam a território estrangeiro ou dele provenham, bem como os terrenos marginais e as praias fluviais;

IV - as ilhas fluviais e lacustres nas zonas limítrofes com outros países; as praias marítimas; as ilhas oceânicas e as costeiras, excluídas, destas, as que contenham a sede de Municípios, exceto aquelas áreas afetadas ao serviço público e a unidade ambiental federal, e as referidas no art. 26, II; [*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 46, de 2005*](#)

V - os recursos naturais da plataforma continental e da zona econômica exclusiva;

VI - o mar territorial;

VII - os terrenos de marinha e seus acrescidos;

VIII - os potenciais de energia hidráulica;

IX - os recursos minerais, inclusive os do subsolo;

X - as cavidades naturais subterrâneas e os sítios arqueológicos e pré-históricos;

XI - as terras tradicionalmente ocupadas pelos índios.

§ 1º É assegurada, nos termos da lei, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, bem como a órgãos da administração direta da União, participação no resultado da exploração de petróleo ou gás natural, de recursos hídricos para fins de geração de energia elétrica e de outros recursos minerais no respectivo território, plataforma continental, mar territorial ou zona econômica exclusiva, ou compensação financeira por essa exploração.

§ 2º A faixa de até cento e cinquenta quilômetros de largura, ao longo das fronteiras terrestres, designada como faixa de fronteira, é considerada fundamental para defesa do território nacional, e sua ocupação e utilização serão reguladas em lei.

Art. 21. Compete à União:

I - manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais;

II - declarar a guerra e celebrar a paz;

III - assegurar a defesa nacional;

IV - permitir, nos casos previstos em lei complementar, que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente;

V - decretar o estado de sítio, o estado de defesa e a intervenção federal;

VI - autorizar e fiscalizar a produção e o comércio de material bélico;

VII - emitir moeda;

VIII - administrar as reservas cambiais do País e fiscalizar as operações de natureza financeira, especialmente as de crédito, câmbio e capitalização, bem como as de seguros e de previdência privada;

IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

X - manter o serviço postal e o correio aéreo nacional;

XI - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de telecomunicações, nos termos da lei, que disporá sobre a organização dos serviços, a criação de um órgão regulador e outros aspectos institucionais; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995\)](#)

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

a) os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens; [\(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995\)](#)

b) os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

XIII - organizar e manter o Poder Judiciário, o Ministério Público e a Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios;

XIV - organizar e manter a polícia civil, a polícia militar e o corpo de bombeiros militar do Distrito Federal, bem como prestar assistência financeira ao Distrito Federal para execução de serviços públicos, por meio de fundo próprio; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

XV - organizar e manter os serviços oficiais de estatística, geografia, geologia e cartografia de âmbito nacional;

XVI - exercer a classificação, para efeito indicativo, de diversões públicas e de programas de rádio e televisão;

XVII - conceder anistia;

XVIII - planejar e promover a defesa permanente contra as calamidades públicas, especialmente as secas e as inundações;

XIX - instituir sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de seu uso;

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

XXI - estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação;

XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

XXIII - explorar os serviços e instalações nucleares de qualquer natureza e exercer monopólio estatal sobre a pesquisa, a lavra, o enriquecimento e reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios nucleares e seus derivados, atendidos os seguintes princípios e condições:

a) toda atividade nuclear em território nacional somente será admitida para fins pacíficos e mediante aprovação do Congresso Nacional;

b) sob regime de permissão, são autorizadas a comercialização e a utilização de radioisótopos para a pesquisa e usos medicinais, agrícolas e industriais; (Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)

c) sob regime de permissão, são autorizadas a produção, comercialização e utilização de radioisótopos de meia-vida igual ou inferior a duas horas; (Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)

d) a responsabilidade civil por danos nucleares independe da existência de culpa; (Primitiva alínea c renomeada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)

XXIV - organizar, manter e executar a inspeção do trabalho;

XXV - estabelecer as áreas e as condições para o exercício da atividade de garimpagem, em forma associativa.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

.....

.....

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 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 escriturado, 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.

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.

.....

TÍTULO IV DAS AERONAVES

.....

CAPÍTULO III DA PROPRIEDADE E EXPLORAÇÃO DA AERONAVE

.....

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, legítimamente, 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 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.

.....

TÍTULO VI DOS SERVIÇOS AÉREOS

CAPÍTULO I INTRODUÇÃO

Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados (art. 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 aeronaves 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 estrangeiro 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 extrajudicial, 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 aeronaves 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 e 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 Vôo (arts. 47 a 65), os elementos relativos ao vôo 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 vôo;
- VII - provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;
- VIII - qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.

Art. 202. Obedecerão 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.

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.

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.

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 à 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.

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.

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 a empresa cujo país de origem não assegure reciprocidade de tratamento às congêneres brasileiras.

§ 3º O representante, agente, diretor, gerente ou procurador deverão 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 tripulantes, 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, a transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo 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 único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive o 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, presume-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 e 266).

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

.....

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 certificado, 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 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 à multa e, na hipótese de reincidência, a suspensão ou cassação da autoridade 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 vôo no que se relaciona com a segurança e eficiência do serviço; ou à proibição de embarcar ou desembarcar passageiro ou carga em vôo 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 (um 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. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - Infrações referentes ao uso das aeronaves:

a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;

b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;

c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

e) utilizar ou empregar aeronave 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 sobrevôo;

i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada.

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

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

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

m) trasladar aeronave sem licença;

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

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

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

q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;

r) realizar vôo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

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

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

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

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

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

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

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

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

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

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

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

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

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

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

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

i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;

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

k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;

- l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;
- m) infringir regras, normas ou cláusulas de convenções ou atos internacionais;
- n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo;
- 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 vôo;
- 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 vôo 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 disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;

q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;

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

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

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

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

v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de 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 autoridade aeronáutica;

b) inobservar termos e condições constantes dos certificados 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 vôo;

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 vôo 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 vôo 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 do 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 de 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 Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeito à medida de destruição, nos casos dos incisos do *caput* deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.614, de 5/3/1998\)](#)

§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório. [\(Primitivo § 2º renumerado e com nova redação dada pela Lei nº 9.614, de 5/3/1998\)](#)

.....

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, 19 de dezembro de 1986. 165º da Independência e 98º da República.

JOSÉ SARNEY

Octávio Júlio Moreira Lima

LEI Nº 8.884, DE 11 DE JUNHO DE 1994

Transforma o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE em Autarquia, dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

TÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

CAPÍTULO I DA FINALIDADE

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, orientada pelos ditames constitucionais de liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico.

Parágrafo único. A coletividade é a titular dos bens jurídicos protegidos por esta Lei.

CAPÍTULO II DA TERRITORIALIDADE

Art. 2º Aplica-se esta lei, sem prejuízo de convenções e tratados de que seja signatário o Brasil, às práticas cometidas no todo ou em parte no território nacional ou que nele produzam ou possam produzir efeitos.

§ 1º Reputa-se domiciliada no Território Nacional a empresa estrangeira que opere ou tenha no Brasil filial, agência, sucursal, escritório, estabelecimento, agente ou representante. *(Parágrafo único transformado em § 1º com pela Lei nº 10.149, de 21/12/2000)*

§ 2º A empresa estrangeira será notificada e intimada de todos os atos processuais, independentemente de procuração ou de disposição contratual ou estatutária, na pessoa do responsável por sua filial, agência, sucursal, estabelecimento ou escritório instalado no Brasil. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.149, de 21/12/2000)*

.....
.....

LEI Nº 6.404, DE 15 DE DEZEMBRO DE 1976

Dispõe sobre as sociedades por ações.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

CAPÍTULO I CARACTERÍSTICAS E NATUREZA DA COMPANHIA OU SOCIEDADE ANÔNIMA

Características

Art. 1º A companhia ou sociedade anônima terá o capital dividido em ações, e a responsabilidade dos sócios ou acionistas será limitada ao preço de emissão das ações subscritas ou adquiridas.

Objeto Social

Art. 2º Pode ser objeto da companhia qualquer empresa de fim lucrativo, não contrário à lei, à ordem pública e aos bons costumes.

§ 1º Qualquer que seja o objeto, a companhia é mercantil e se rege pelas leis e usos do comércio.

§ 2º O estatuto social definirá o objeto de modo preciso e completo.

§ 3º A companhia pode ter por objeto participar de outras sociedades; ainda que não prevista no estatuto, a participação é facultada como meio de realizar o objeto social, ou para beneficiar-se de incentivos fiscais.

.....
.....

LEI Nº 11.101, DE 9 DE FEVEREIRO DE 2005

Regula a recuperação judicial, a extrajudicial e a falência do empresário e da sociedade empresária.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei disciplina a recuperação judicial, a recuperação extrajudicial e a falência do empresário e da sociedade empresária, doravante referidos simplesmente como devedor.

Art. 2º Esta Lei não se aplica a:

I - empresa pública e sociedade de economia mista;

II - instituição financeira pública ou privada, cooperativa de crédito, consórcio, entidade de previdência complementar, sociedade operadora de plano de assistência à saúde, sociedade seguradora, sociedade de capitalização e outras entidades legalmente equiparadas às anteriores.

.....

.....

RESOLUÇÃO N.º 5, DE 8 DE JULHO DE 2009

Da aprovação da proposta de alteração na legislação que rege a outorga de exploração de serviços aéreos.

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE AVIAÇÃO CIVIL - CONAC, de acordo com as atribuições conferidas pelo Decreto N.º 3.564, de 17 de agosto de 2000, e conforme o disposto no art. 3º da Lei N.º 11.182, de 27 de setembro de 2005,

CONSIDERANDO os estudos realizados no âmbito da Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa, em decorrência de determinação constante do item 9.1.1. Acórdão N.º 346/2008-TCUPLÊNÁRIO, de 13 de março de 2008;

CONSIDERANDO a determinação contida na Resolução N.º 7, de 6 de novembro de 2008, deste Conselho; e

CONSIDERANDO a elaboração e apresentação, pelo Ministério da Defesa, de proposta de Projeto de Lei que altera a legislação que rege a outorga da exploração de serviços aéreos, resolve:

1. Receber a Proposta de Projeto de Lei elaborada pelo Ministério da Defesa, em atendimento ao disposto no item "3" da Resolução N.º 007/2008 deste Conselho.
2. Encaminhar a Proposta de Projeto de Lei ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, em atendimento ao disposto no art. 1º do Decreto N.º 3.564, de 17 de agosto de 2000.

NELSON A. JOBIM
Presidente do Conselho

FIM DO DOCUMENTO