

## DECRETO-LEI N. 483 – DE 8 DE JUNHO DE 1938

*Institue o Código Brasileiro do Ar*

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 180 da Constituição:

Considerando que se torna necessário dotar o país de uma legislação capaz de regular eficientemente a aviação civil e comercial;

Considerando que a legislação brasileira deve acompanhar os progressos da aviação civil e comercial em todo o mundo;

Considerando que é igualmente necessário que a legislação brasileira esteja de acordo com as mais recentes convenções e com as tendências atuais do direito aéreo:

Resolve decreta o seguinte Código Brasileiro do Ar que vai assinado pelos Ministros de Estado:

### **CÓDIGO BRASILEIRO DO AR**

**Art. 1º** Os Estados Unidos do Brasil exercem completa e exclusiva soberania sobre o espaço situado acima do seu território e respectivas águas territoriais.

**Art. 2º** O direito aéreo é regulado pelas Convenções e Tratados a que o Brasil tenha aderido ou ratificado e pelo presente Código.

**Art. 3º** O direito aéreo é privativamente da competência federal, para os efeitos legislativos e administrativos.

Parágrafo único. Só poderão ser delegados aos Estados da União atribuições de caráter administrativo, desde que sejam exercidas sob fiscalização das autoridades federais respectivas.

**Art. 4º** Consideram-se território do Estado de sua nacionalidade as aeronaves militares, onde quer que se encontrem, e as de outra espécie, quando em alto mar ou em território que não pertença a nenhum Estado.

**Art. 5º** Consideram-se em território do Estado subjacente, quaisquer aeronaves militares, ali em vôo ou em pouso.

**Art. 6º** Reputam-se praticados no Brasil os atos que, originados de uma aeronave, considerada território estrangeiro, produzirem, ou vierem a produzir, efeitos penais, ou quaisquer danos no território nacional.

Parágrafo único. Se tais atos se originarem de uma aeronave, considerada território brasileiro, atingindo as suas consequências território estrangeiro, serão cumulativamente do domínio das leis brasileiras e das leis estrangeiras.

**Art. 7º** Os direitos reais e privilégios de ordem privada sobre as aeronaves regulam-se pela lei de sua nacionalidade.

Parágrafo único. A mudança do nacionalidade não prejudica os direitos anteriormente adquiridos.

**Art. 8º** O arresto e outros processos referidos no Título II, Capítulo 2º deste Código, regulam-se sempre pela lei do lugar onde a aeronave se encontre.

**Art. 9º** São de ordem pública internacional as normas que vedam, no contrato de transporte aéreo, cláusulas que exonerem de responsabilidade o transportador, estabeleçam para a mesma limite inferior ao fixado neste Código, ou prescrevam o desaforamento do lugar de destino para as respectivas ações judiciais.

### **TÍTULO I**

*Do direito público aéreo.*

## CAPÍTULO I

### DO CONSELHO NACIONAL DE AERONÁUTICA

**Art. 10.** Fica instituído, com sede na Capital da República, o Conselho Nacional de Aeronáutica, composto de brasileiros natos, de reconhecida idoneidade moral e competência em questões aeronáuticas, sejam técnicas, econômicas ou jurídicas.

Parágrafo único. Os membros do Conselho serão em número de seis: três escolhidos pelo Governo dentre brasileiros que satisfaçam os requisitos exigidos neste artigo; um funcionário superior do Ministério da Viação e Obras Públicas, especializado em questões aeronáuticas; um oficial superior do Exército, com cursos de aviação e de Estado Maior; um oficial superior da Armada, com cursos de aviação e da Escola de Guerra Naval.

A nomeação de todos os membros do Conselho será feita por decretos referendados pelos ministros da Viação e Obras Públicas, da Guerra e da Marinha.

**Art. 11.** Ao Conselho Nacional de Aeronáutica, que funcionará sob a presidência do ministro da Viação e Obras Públicas e que será o órgão consultivo do Governo em matéria de aeronáutica, compete:

- a) estudar a coordenação das atividades dos órgãos da administração pública que se relacionarem com a navegação aérea;
- b) projetar e propôr ao Governo a adoção de medidas suscetíveis de facilitar o tráfego e desenvolver os transportes aéreos no Brasil;
- c) estudar e emitir parecer sobre a conveniência e oportunidade da aprovação, pelo Governo brasileiro, das Convenções e Atos internacionais relativos à navegação aérea, recorrendo à documentação dos centros de estudo e dos organismos internacionais;
- d) estabelecer as bases e diretrizes para orientação dos delegados brasileiros aos congressos e conferências internacionais atinentes à navegação aérea.

**Art. 12.** Compete ainda ao Conselho Nacional de Aeronáutica:

- a) pronunciar-se sobre os projetos de leis e regulamentos, atinentes à navegação aérea, que o Governo submeter a seu exame;
- b) emitir parecer sobre as questões que o ministro da Viação e Obras Públicas, por iniciativa própria ou por solicitação de qualquer ministro de Estado, julgar conveniente submeter ao estudo do Conselho;
- c) opinar sobre as dúvidas que ocorrerem aos órgãos da administração pública, sobre a aplicação de Convenções, do Código, leis e regulamentos relativos à navegação aérea, mediante consulta encaminhada pelo ministro da Viação e Obras Públicas.

**Art. 13.** O Conselho Nacional de Aeronáutica, quando julgar conveniente, poderá ouvir, por iniciativa própria e a título informativo, os que, pelos seus conhecimentos especializados, possam contribuir para elucidar questões submetidas ao seu estudo e parecer.

**Art. 14.** Os membros do Conselho servirão por 5 anos, podendo ser reconduzidos.

**Art. 15.** O Conselho Nacional de Aeronáutica, com a assistência de um secretário permanente, sem direito a voto, reunir-se-á pelo menos uma vez por mês, em sessão ordinária; e em sessão extraordinária, quando fôr necessário.

**Art. 16.** Em Regimento Interno o Conselho estabelecerá os seus métodos de trabalho e regulamentará o seu funcionamento.

**Art. 17.** O secretário permanente do Conselho será designado pelo ministro da Viação e Obras Públicas, dentre os funcionários do quadro do seu ministério; e o pessoal necessário à execução dos serviços do Conselho será por este escolhido dentre os funcionários dos quadros dos Ministérios da Guerra, Marinha e Viação.

## **CAPÍTULO II** **DAS AERONAVES**

**Art. 18.** Aeronave, para os efeitos deste Código, é todo e qualquer aparelho que, apto a efetuar transporte, possa ser elevado e dirigido no espaço.

**Art. 19.** As aeronaves se classificam em públicas e privadas:

I – Consideram-se aeronaves públicas:

a) as militares;

b) as que forem utilizadas pelo Estado em serviço público.

II – Todas as demais se consideram aeronaves privadas.

Parágrafo único. Não obstante, considera-se militar toda aeronave comandada por pessoa incorporada às forças armadas nacionais em serviço ativo; e se assimilam, às aeronaves privadas as públicas empregadas exclusivamente em tráfego comercial ou postal, quando dirigidas por civís.

**Art. 20.** As aeronaves se consideram da nacionalidade do Estado em cujo registro de matrícula estejam regularmente inscritas, e não poderão voar sobre o território brasileiro, sem que tenham uma e única nacionalidade.

Parágrafo único. Ressalvam-se os casos de vôo de experiência por aeronaves devidamente autorizadas, nos termos dos regulamentos que a respeito se expedirem.

**Art. 21.** Poderão voar sobre território brasileiro as aeronaves dos Estados signatários das Convenções internacionais que o Brasil haja ratificado, ou a que houver aderido, em que se tenha consignado essa faculdade, ou com autorização especial temporária para isso.

**Art. 22.** Só poderão ser inscritas no Registro Aeronáutico Brasileiro, as aeronaves privadas que forem de propriedade exclusiva:

---

**A LEI N° 3.916, DE 13 DE JULHO DE 1961 Alterou a redação do artigo 22:**

**Art. 1º** Só poderão ser inscritas no Registro Aeronáutico Brasileiro as aeronaves privadas que sejam propriedade:

a) VETADO.

b) de pessoas jurídicas constituídas no Brasil, com sede em nosso País, gerência exclusivamente brasileira e 80% (oitenta por cento), pelo menos, do capital social, representado por ações com direito a voto, pertencentes a brasileiros.

Parágrafo único. VETADO.

**Art. 2º** Nas pessoas jurídicas organizadas sob a forma de sociedade por ações, estas serão nominativas, nos termos da legislação em vigor.

Parágrafo único. Dentro do prazo de seis meses, a partir da data da presente lei, tôdas as sociedades a que se refere o art. 1º deverão ter concluído a conversão das ações ao portador, que porventura possuam em ações nominativas, sob pena de cancelamento da inscrição das aeronaves que lhes pertencam, ressalvado caso de fôrça maior, a juízo do Ministério da Aeronáutica, que poderá conceder prorrogação de mais seis meses.

**Art. 3º** A partir da data da presente lei, as ações com direito a voto só poderão ser transferidas a brasileiros, ainda quando estejam elas incluídas na margem

permitida a estrangeiros. Caberá à sociedade exigir dos cessionários prova de nacionalidade fazendo de tudo comunicação ao Ministério da Aeronáutica, com a respectiva comprovação, para ratificação da transferência.

**Art. 4º** A propriedade das ações a que se reporta o art. 2º estabelece-se exclusivamente pela inscrição no livro de registro, a que se refere o art. 25 do Decreto-lei nº 2.627, de 26 de setembro de 1940. A inscrição incluirá a nacionalidade do sócio e os documentos que instruem essa prova e que deverão ficar arquivados na sociedade.

Parágrafo único. Será nula de pleno direito a subscrição, cessão ou transferência de ações efetuada com inobservância do art. 1º desta lei, como também nulos de pleno direito serão quaisquer compromissos ou declarações que importem em direito sobre ações, por parte de pessoas proibidas de adquirí-las, assim como a representação ou delegação de pessoas, que não se enquadrem nas margens estabelecidas para a eficácia e segurança do controle da sociedade pela maioria de capital pertencente a brasileiros.

**Art 5º** As ações com direito a voto não poderão ser dadas em penhor, ou caução, a pessoas proibidas de adquiri-las, e que não poderão ser titulares de direitos sobre elas, qualquer que seja a natureza desse direito ou a forma de sua constituição.

**Art 6º** Nos casos de transmissão *causa-mortis*, não havendo cônjuge, herdeiros ou legatários brasileiros a quem se faça a transferência dos títulos, ou se os Estatutos não assegurarem, por outra forma, a transferência a pessoas capazes, nos termos da presente lei, serão as ações vendidas em bolsa, cabendo ao comprador fazer prova de sua capacidade para essa aquisição em face da presente lei.

**Art. 7º** O Ministério da Aeronáutica, feita a conversão das ações a que se reporta o art. 2º, ou quando sejam nominativas as ações já existentes fará um levantamento, dentro do prazo de 90 (noventa) dias da verificação da existência ou conversão das ações, para conhecer a exata situação do montante de ações de acionistas brasileiros e de acionistas estrangeiros no capital social com direito a voto na sociedade.

§ 1º Verificado que o montante das ações dos acionistas estrangeiros excede a margem estabelecida nesta lei, o Ministério da Aeronáutica convidará a sociedade em questão a estudar e a propor um plano de ajustamento de seu capital social aos termos desta lei.

§ 2º Se o plano apresentado pela sociedade não merecer a aprovação ou não for exequível ou houver falhado na sua execução, fica o Poder Executivo autorizado a promover a desapropriação ou compra, das ações excedentes (VETADO).

§ 3º As ações consideradas excedentes devem ser relacionadas proporcionalmente ao número de ações pertencentes aos acionistas estrangeiros.

§ 4º O Poder Executivo encaminhará ao Congresso Nacional projeto no sentido de autorização para a abertura do crédito que se fizer necessário a efetivação da operação.

**Art. 8º** Somente as empresas constituídas na forma do art. 1º desta lei, poderão receber subvenções ou favores cambiais, previstos na legislação em vigor.

**Art. 9º** VETADO.

**Art. 10.** Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, em 13 de julho de 1961; 140º da Independência e 73º da República.

## **JÂNIO QUADROS**

*Gabriel Gr $\ddot{u}$ n Moss*

*Oscar Pedroso Horta*

*Clemente Mariani*

---

**Art. 23.** De acordo com a respectiva regulamentação especial, todas as aeronaves deverão conter sinais distintivos da sua matrícula, permitindo-lhes a identificação durante o voo.

Parágrafo único. Tal exigência não se estende às aeronaves militares, quando fôr julgado conveniente pelas autoridades competentes.

**Art. 24.** Todas as aeronaves privadas serão obrigatoriamente munidas de certificados de navegabilidade e de matrícula, e, eventualmente, de quaisquer documentos mais, nas formas e modalidades que prescrevam os regulamentos administrativos.

**Art. 25.** É obrigatório a existência de aparelho de radiocomunicação a bordo de aeronave privada, quando destinada ao transporte remunerado, com capacidade para mais de quatro passageiros, e, quando cobrir distâncias superiores a 200 quilômetros, sendo que sua instalação, em quaisquer circunstâncias, dependerá sempre de prévia autorização.

**Art. 26.** A inscrição, no Registro Aeronáutico Brasileiro, de acordo com o artigo 22, importa, para a aeronave, na perda automática de qualquer matrícula anterior.

Parágrafo único. O Registro Aeronáutico Brasileiro, será público, podendo qualquer pessoa obter certidão do que dele constar.

**Art. 27.** Qualquer ato jurídico ou fato, que possa alterar a situação jurídica de uma aeronave, será transcrito no Registro Aeronáutico Brasileiro e averbado no certificado de matrícula respectivo.

## **CAPÍTULO III DOS AERONAUTAS**

**Art. 28.** Consideram-se aeronautas, para os efeitos do presente Código, o comandante, o piloto, o navegador, o mecânico e o radio-telegrafista, a serviço efetivo de uma aeronave, os quais só a poderão tripular quando munidos das respectivas cartas de habilitação ou licenças.

**Art. 29.** As cartas de habilitação ou licenças, expedidas por governo estrangeiro, só equivalerão às nacionais, em virtude de convenção internacional, ou decisão da autoridade competente.

## **CAPÍTULO IV DAS ORGANIZAÇÕES DE TERRA**

**Art. 30.** Compreendem-se por organização de terra os aeroportos, aerodromos, aeroportos-aduaneiros e os serviços acessórios e complementares da navegação aérea.

**Art. 31.** Aeroportos ou aerodromos, segundo a sua utilização, são as superfícies em terra, de água ou flutuantes, preparadas ou adaptadas para o pouso e partida das aeronaves.

§ 1º Os aeroportos são destinados ao tráfego público e franqueados a quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante os ônus de utilização.

§ 2º Os aerodromos destinam-se a uso particular e não podem ser utilizados por aeronaves em serviço comercial.

§ 3º Aeroporto-aduaneiro é todo aquele em que é obrigatório o pouso das aeronaves que demandam ou saem do território nacional

**Art. 32.** Serviços acessórios e complementares são os de informações meteorológicas, de radio-comunicação, de balisamento diurno e noturno ou quaisquer outros necessários à segurança e regularidade da navegação aérea.

**Art. 33.** As organizações de terra, quando se destinarem ao uso de aeronaves privadas, só poderão ser estabelecidas mediante prévia autorização, e ficarão sempre sob a fiscalização da autoridade competente.

Parágrafo único. Poderá a autorização ser cassada, a qualquer tempo, se se apurarem fatos que comprometam a segurança da navegação aérea.

**Art. 34.** As organizações de terra, de propriedade privada, quando desapropriadas pelo Governo, no todo ou em parte, serão franqueadas ao uso comum da navegação aérea, mediante pagamento de taxas que se fixarem, as quais serão idênticas em todo o território nacional, para aeronaves privadas da mesma categoria.

**Art. 35.** As aeronaves públicas brasileiras terão direito de pouso gratuito em quaisquer aeroportos e aerodromos.

## **CAPÍTULO V**

### *DAS LINHAS REGULARES DE NAVEGAÇÃO AÉREA*

**Art. 36.** As linhas regulares de navegação aérea, desde que devam atravessar o espaço aéreo brasileiro, quer hajam ou não, de fazer escala no território subjacente, necessitam de concessão do Governo brasileiro.

**Art. 37.** Para os efeitos da concessão de linha regular de navegação aérea; haverão os requerentes de provar a sua idoneidade moral e capacidade técnica e financeira, podendo o Governo outorgar ou negar a concessão, segundo as exigências do interesse público e observadas as seguintes condições:

a) provar, mediante documentos idôneos e suficientes, que se acham legalmente constituídos, de acordo, quando brasileiros, com o art. 22, letra "b", deste Código, e quando estrangeiros observado o art. 146, da Constituição de 10 de novembro de 1937;

b) declarar as linhas de navegação aérea, que pretendem explorar e a natureza do respectivo tráfego;

c) especificar os aeroportos, aerodromos e campos de pouso que pretendam utilizar, sujeitando-se, nêsse particular, ao que dispuserem os regulamentos respectivos;

d) declarar o pessoal e o material de que dispõem para a execução do tráfego, fazendo prova de que se acham devidamente matriculados;

e) sujeitar-se à observância de horários e tarifas do transporte, aprovados pela autoridade competente.

**Art. 38.** As linhas do tráfego aéreo serão nacionais e internacionais, discriminando o Governo a sua natureza e as respectivas rotas.

## **CAPÍTULO VI**

### *DO TRÁFEGO AÉREO*

**Art. 39.** O tráfego de aeronave sobre o território brasileiro é livre, desde que se observem as restrições estabelecidas no presente Código, e nos regulamentos que em virtude dêle se expedirem.

**Art. 40.** Em circunstâncias excepcionais, pertinentes à segurança exterior ou à manutenção da ordem interna, poderá, todavia, o Governo proibir, ou restringir

a título temporário ou permanente, e com efeito imediato, a navegação aérea sobre o território nacional, sem que lhe caiba responsabilidade alguma pelos prejuízos ou danos que acaso provenham da execução dessa medida.

**Art. 41.** Só em casos de interesse público, poderá o Governo requisitar aeronaves empregadas em linhas regulares de navegação aérea, garantindo, entretanto, aos proprietários a indenização, segundo a legislação vigente.

**Art. 42.** O itinerário de navegação aérea sobre o território brasileiro, com a especificação dos aeroportos-aduaneiros e das escalas, será estabelecido pelo poder público.

Parágrafo unico. Logo que o tráfego interno o exija, expedirá a autoridade competente instruções sobre as convenientes rotas aéreas, para a segurança das cidades e fiscalização do tráfego.

**Art. 43.** A autoridade competente, ouvidos os Ministérios da Guerra e da Marinha, determinará a posição e os limites das zonas que forem proibidas à navegação das aeronaves privadas.

Parágrafo único – Todo comandante ou piloto de aeronave privada que se encontrar sobre zona proibida, logo que disso se aperceba, será obrigado a lançar o sinal de alarma, prescrito em regulamento administrativo, e pousar com a maior presteza fóra da referida zona, onde o possa fazer regularmente.

**Art. 44.** Salvo força maior, ou autorização especial, nenhuma aeronave poderá levantar vôo a não ser de aeroporto devidamente autorizado, e só em aeroporto, em tais condições, poderá pousar.

§ 1º Todavia, será dado à autoridade, que superintender a navegação aérea civil, circunscrever certas zonas no território nacional, onde, na falta de aeroporto, possam as aeronaves pousar em quaisquer superfícies livres de terra ou de água, ao largo das localidades habitadas, e delas levantar vôo.

§ 2º Essas autorizações gerais serão publicadas, e só se darão a título temporário.

**Art. 45.** Toda aeronave que, provindo do território estrangeiro, houver de pousar em território brasileiro, só poderá efetuar o primeiro pouso em aeroporto-aduaneiro.

§ 1º Inversamente, só de aeroporto-aduaneiro levantará o último vôo toda aeronave que, partindo do território brasileiro, houver de pousar em território estrangeiro.

§ 2º A lista de aeroporto-aduaneiro será publicada pela autoridade que superintender a navegação aérea civil.

**Art. 46.** Salvo força maior, devidamente comprovada, as aeronaves a serviço de linhas regulares de navegação aérea só poderão seguir as rotas sobre o território nacional, que se lhes fixarem, nas respectivas concessões.

**Art. 47.** As fronteiras nacionais, marítimas ou terrestres, só serão transpostas por aeronaves nos pontos que, para isto, hajam sido previamente fixados pela autoridade competente, ouvidos os Ministérios interessados.

**Art. 48.** Os transportes aéreos entre pontos do território nacional ficam reservados às aeronaves brasileiras. Excepcionalmente, poderá o Governo permitir que as aeronaves estrangeiras façam o transporte de correspondência postal interior, bem assim o de passageiros entre pontos ainda não suficientemente servidos pelas aeronaves brasileiras e até que o sejam.

**Art. 49.** Nenhuma aeronave privada poderá transportar, salvo autorização especial, ouvidos os Ministérios da Guerra e da Marinha:

a) explosivos, armas de fogo, munições de guerra e quaisquer meios e petrechos bélicos e bem assim pombos correios;

b) aparelhos fotográficos e cinematográficos, a não ser entregues à guarda e responsabilidade do comandante da aeronave e devidamente lacrados no aeroporto de entrada pela autoridade competente, conservando-se assim até o desembarque do passageiro interessado ou até o aeroporto-aduaneiro do território brasileiro.

**Art. 50.** O Governo poderá proibir, se assim o reclamar o interesse público, o transporte de bagagem a bordo de aeronave privada, ou fazê-la revistar nos aeroportos aduaneiros.

**Art. 51.** Nenhuma aeronave alijará, a título de lastro, senão água ou areia fina, nem será permitido, durante o vôo, lançar de bordo objeto algum, exceto correspondência postal, anúncios, boletins, impressos em papel solto, desde que exista para isso autorização especial.

**Art. 52.** São proibidos, a quaisquer aeronaves, vôos de acrobacia, ou evoluções perigosas, sobre cidades ou aglomerações de pessoas.

**Art. 53.** Todas as aeronaves deverão submeter-se assim durante o vôo como na vizinhança dos aerodromos e aeroportos, aos regulamentos de luzes e sinais e de regras gerais de circulação aérea, expedidos pela autoridade competente.

**Art. 54.** Respeitadas as facilidades que se concederem às aeronaves a serviço de linhas regulares de navegação aérea, toda aeronave privada, em vôo sobre território brasileiro, está obrigada a pousar, logo que receba ordem para tal, mediante os sinais de terra, que se fixarem em regulamento administrativo, publicado pela autoridade competente, ouvidos os Ministérios da Fazenda, da Guerra e da Marinha.

Parágrafo único. No caso de manifesta inobservância da ordem acima, a aeronave poderá ser compelida a pousar, pelo emprêgo da força.

## **CAPÍTULO VII**

### **DA FISCALIZAÇÃO ADUANEIRA**

**Art. 55.** As aeronaves de procedência estrangeira que conduzirem passageiros e mercadorias, ficam obrigadas a seguir as regras e determinações da legislação aduaneira.

**Art. 56.** Toda e qualquer aeronave de procedência estrangeira é obrigada a apresentar à autoridade fiscal, que a visitar no momento da chegada a sua matrícula, documentos de bordo, e, se conduzir carga, guia de embarque em triplicata, que será visada pela autoridade aduaneira.

Parágrafo único. Os documentos de bordo, depois de examinados e visados, serão devolvidos ao comandante ou piloto, excetuada a segunda (2ª) via da guia de embarque.

**Art. 57.** No primeiro aeroporto em que pousar a aeronave procedente de território estrangeiro, a autoridade competente registrará para fins aduaneiros, o nome do comandante ou piloto.

Parágrafo único. A autoridade aduaneira na mesma ocasião verificará se o sinete, que fecha a escotilha ou a porta de entrada das mercadorias, está intacto, mandando proceder à conferência dos volumes pela guia de embarque, providenciando em caso de qualquer anormalidade, conforme a legislação aduaneira.

**Art. 58.** Se o sinete estiver intacto e a carga exata, será a terceira (3ª) via da guia de embarque assinada, depois do "confere", pela autoridade que estiver



de serviço e entregue ao comandante ou piloto para ser devolvida à estação fiscal estrangeira de procedência.

**Art. 59.** Quando a aeronave, por circunstância eventual, tiver de descer em qualquer ponto do território nacional, fica obrigada a mandar lançar nos documentos de bordo, pela autoridade fiscal do lugar, ou, na sua falta, por qualquer outra, civil ou militar, o motivo da descida e a declaração de que nenhuma mercadoria foi descarregada no lugar, e de estar intacto o sinete da escotilha ou porta do depósito.

**Art. 60.** As aeronaves, que receberem mercadorias, no território nacional, destinadas ao estrangeiro, serão carregadas à vista das respectivas guias de embarque, na presença da autoridade aduaneira, que lhes fechará a escotilha ou porta do depósito, apondo-lhes o sinete.

## **TÍTULO II**

*Direito privado aéreo*

### **CAPÍTULO I**

#### *DO DIREITO DE VÔO SOBRE PROPRIEDADES PRIVADAS*

**Art. 61.** O direito de vôo sobre as propriedades privadas não deverá prejudicar o da propriedade do sólo, tal como o define a legislação cível.

Parágrafo único. O proprietário do sólo não se poderá opor á partida de aeronave que haja sido forçada a pousar em sua propriedade, salvo o direito de arresto, como garantia de reparação de danos eventuais, pela mesma, causados.

### **CAPÍTULO II**

#### *DO ARRESTO E OUTROS PROCESSOS PREVENTIVOS*

**Art. 62.** O arresto ou qualquer ato preventivo e assecuratório de direitos, de que resulte a retenção de uma aeronave, promovido em defesa do interesse privado, pelo proprietário, credor ou titular de algum direito real, sobre a aeronave, independente de prévia condenação judicial, só não será permitido quando incidir sobre aeronave do Estado.

**Art. 63.** O direito do proprietário não ficará de nenhum modo prejudicado, por qualquer medida assecuratória, decretada contra quem tenha lícitamente se apoderado da aeronave.

**Art. 64.** O interessado poderá evitar qualquer das medidas previstas no art. 62, mediante as garantias indicadas no art. 104.

§ 1º Se a garantia não cobrir o crédito reclamado, poderá ainda o interessado prestar caução suficiente.

§ 2º Exibida a prova da existência da garantia, o juiz, denegando o arresto ou o fazendo levantar, se já efetuado, comunicará a decisão à autoridade competente e ao segurador, se houver, para que a garantia passe a responder diretamente pelo direito reclamado.

**Art. 65.** Quando, sem justa causa, se exercer sobre a aeronave qualquer das medidas preventivas, a que se refere o art. 62, o requerente responderá, nos termos da legislação civil, por perdas e danos.

**Art. 66.** Nenhuma das disposições deste Código prejudicará a decretação do sequestro, arrecadação de bens ou quaisquer diligências aplicáveis em caso de falência, nem as medidas repressivas, em caso de infração de leis e regulamentos aduaneiros, sanitários ou policiais.

### **CAPÍTULO III**

#### *DOS TRANSPORTES AÉREOS*

**Art. 67.** Transportador, para os efeitos do presente Código, é a pessoa natural ou jurídica que efetuar transporte aéreo, com intuito de lucro.

**Art. 68.** Considera-se interno e é regido pelo presente Código, todo transporte em que, de acordo com o estipulado pelas partes, o ponto de partida e o ponto do destino, haja ou não interrupção ou baldeação, estejam situados em território nacional.

Parágrafo único. O transporte internacional, na ausência de convenção ou tratado, será também regulado pelos princípios estabelecidos neste Código.

**Art. 69.** Considera-se constituir um só transporte o que vários transportadores aéreos executarem sucessivamente, desde que as partes tenham tratado em operação única.

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

#### **CAPÍTULO IV**

#### **DOS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE AÉREO**

#### **SECÇÃO PRIMEIRA**

##### *Bilhete de passagem*

**Art. 70.** No transporte de viajante, o transportador é obrigado a fazer entrega de um bilhete de passagem, que deverá indicar:

- a) o lugar e a data da emissão;
- b) os pontos de partida e destino;
- c) o nome e o endereço do ou dos transportadores.

**Art. 71.** A falta, irregularidade ou perda do bilhete não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, a qual continuará a reger-se pelas disposições do presente Código.

Parágrafo único. Ao transportador que aceitar viajante a quem não haja sido entregue o bilhete de passagem, não assistirá o direito de prevalecer-se das disposições do presente Código, que lhe excluam ou limitem a responsabilidade.

#### **SECÇÃO SEGUNDA**

##### *Nota de bagagem*

**Art. 72.** No transporte de bagagem, excetuados os pequenos objetos, que o viajante conservar sob sua guarda, o transportador é obrigado a fazer entrega de uma nota de bagagem, extraída em duas vias, uma para o viajante e outra para o transportar, e que deverá indicar:

1. o lugar e a data da emissão;
2. os pontos de partida e de destino;
3. o número do bilhete de passagem;
4. a quantidade e o peso dos volumes;
5. a importância do valor declarado, se tiver cabimento.

**Art. 73.** A falta, irregularidade ou perda da nota de bagagem não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, o qual continuará a reger-se por este Código.

Parágrafo único. Se o transportador aceitar bagagem sem que tenha sido entregue a respectiva nota, ou se esta não contiver as indicações das letras c e d do artigo anterior, não assistirá àquele o direito de prevalecer-se das

disposições do presente Código, que lhe excluam ou limitem a responsabilidade.

### **SECÇÃO TERCEIRA**

#### *Conhecimento aéreo*

**Art. 74.** No transporte de mercadorias, sem prejuízo do disposto no parágrafo único, o transportador deverá exigir do expedidor a feitura e entrega do documento denominado "Conhecimento aéreo".

Parágrafo único. Se o transportador, a pedido do expedidor, fizer o conhecimento aéreo, considerar-se-á, até prova em contrário, como tendo agido por conta deste.

**Art. 75.** O conhecimento aéreo será feito em tres vias originais e entregue pelo expedidor, com a mercadoria.

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

§ 2º A Segunda via, que terá a indicação "do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhará a mercadoria.

§ 3º A terceira via será assinada pelo transportador e por este entregue ao expedidor após aceite da mercadoria.

**Art. 76.** Quando houver mais de um volume, o transportador poderá exigir, do expedidor, conhecimentos aéreos distintos.

**Art. 77.** O conhecimento aéreo deverá indicar:

- a) o lugar e a data da emissão;
- b) os pontos de partida e de destino;
- c) o nome e o endereço do expedidor;
- d) o nome e o endereço do primeiro transportador;
- e) o nome e o endereço do destinatário, se houver cabimento;
- f) a natureza da mercadoria;
- g) o número, o modo de embalagem, as marcas particulares ou numeração dos volumes;
- h) o peso, a quantidade, o volume ou dimensões da mercadoria;
- i) se a mercadoria é expedida contra pagamento, no ato da entrega, o preço da mercadoria, e, eventualmente, a importância das despesas;
- j) o valor declarado, se houver;
- k) o número das vias de conhecimento;
- l) os documentos entregues ao transportador para acompanharem o conhecimento aéreo;
- m) o prazo do transporte e a indicação sumária do trajeto a seguir (via), se forem estipulados.

**Art. 78.** Se o transportador aceitar a mercadoria sem o respectivo conhecimento aéreo, ou se este não contiver todas as indicações do artigo precedente, letras a até h, inclusive, não lhe assistirá o direito de prevalecer-se das disposições do presente Código, que lhe excluam ou limitem a responsabilidade.

**Art. 79.** 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, venha a sofrer o transportador ou qualquer outra pessoa.

**Art. 80.** O conhecimento aéreo fará fé, salvo prova em contrário, da conclusão do contrato, do recebimento da mercadoria e das condições de transporte.

**Art. 81.** As enunciações do conhecimento aéreo, relativas ao peso, dimensões e embalagem de mercadoria, assim como ao número de volumes, farão fé, salvo prova em contrário; as que disserem respeito á quantidade, volume e estado da mercadoria só farão prova contra o transportador, se a verificação delas fôr por ele feita na presença do expedidor, e exarada no conhecimento de transporte aéreo.

**Art. 82.** A falta, irregularidade, ou perda do conhecimento aéreo, não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, o qual continua sujeito às regras do presente Código, ressalvadas as disposições do art. 78.

## **CAPÍTULO V**

### **DA RESPONSABILIDADE CIVIL**

#### **SECÇÃO PRIMEIRA**

##### *Responsabilidade contratual*

**Art. 83.** O transportador responde por qualquer dano resultante de morte, ou lesão corporal do viajante, nos acidentes ocorridos a bordo de aeronave em vôo ou nas operações de embarque e desembarque, desde que decorram:

- a) de defeito na aeronave;
- b) de culpa da tripulação.

Parágrafo único. Nos casos de transporte gratuito ou a título gracioso, a responsabilidade se limita apenas aos prejuizos resultantes de dolo ou de culpa grave.

**Art. 84.** O transportador responde pelo dano resultante da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada, ou da mercadoria, nos acidentes ocorridos durante o transporte aéreo.

**Art. 85.** O transporte aéreo, para os efeitos do artigo precedente compreende o período durante o qual a bagagem, ou as mercadorias, se acham sob a guarda do transportador, seja em aeroporto a bordo de aeronave, ou em qualquer outro lugar, em caso de pouso fóra do aeroporto.

**Art. 86.** O transporte aéreo não abrange transporte terrestre, marítimo ou fluvial, realizado fóra de aeroporto.

Parágrafo único. Se na execução do contrato de transporte aéreo forem efetuados quaisquer daqueles, para o carregamento, a entrega ou a baldeação, presume-se ocorrido o dano durante o transporte aéreo, salvo prova em contrário.

**Art. 87.** O transportador responde pelo dano proveniente de atraso de transporte aéreo de viajantes, bagagens ou mercadorias, na proporção de dez por cento (10 %) sobre o prejuizo provado pelo viajante e, nos demais casos, sobre o valor da mercadoria.

**Art. 88.** Em qualquer dos casos acima previstos, ficará o transportador exonerado de responsabilidade se provar que por si ou por seus prepostos foram tomadas, de maneira satisfatória, as medidas necessárias para que se não produzisse o dano, ou que se tornou impossível fazê-lo.

**Art. 89.** O transportador não responderá por seus prepostos no transporte de mercadorias ou bagagens, se provar que o dano proveio de erro de pilotagem, de condução da aeronave ou de navegação e que, sob todos os demais respeitos, por si ou seus prepostos, foram tomadas as medidas necessárias para que se não produzisse o dano.

**Art. 90.** Se o transportador provar que o dano foi causado por culpa da pessoa lesada, ou que esta para ele contribuiu, a sua responsabilidade poderá ser excluída ou atenuada.

**Art. 91.** No transporte de passageiros, salvo convenção em contrário, limita-se a responsabilidade do transportador à importância de cem contos de réis (100:000\$000) por pessoa.

§ 1º No transporte de mercadorias ou bagagens despachadas, salvo convenção das partes, limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de duzentos mil réis (200\$000) por quilograma.

§ 2º Quanto aos pequenos objetos que o viajante conservar sob sua guarda, a responsabilidade do transportador não excederá de quatro contos de réis (4:000\$000), por viajante, e será devida mediante declaração dêste, não impugnada pelo transportador.

**Art. 92.** A nulidade da cláusula tendente a exonerar o transportador de responsabilidade ou a estabelecer limite inferior ao que lhe fixa o presente Código – não acarreta a do contrato de transporte respectivo.

**Art. 93.** Quando o dano resultar do dolo do transportador, ou de preposto seu, nenhum efeito terão os artigos deste Código que excluam ou limitem a responsabilidade.

**Art. 94.** O recebimento de bagagem ou mercadoria, sem protesto do destinatário, constituirá, salvo prova em contrário, presunção de que foram entregues em bom estado, e de conformidade com o documento de transporte. Em caso de avaria deverá, o destinatário protestar junto ao transportador dentro de três dias da data do recebimento da bagagem, ou de sete da do recebimento da mercadoria.

§ 2º A reclamação pelo atraso deverá ser feita, o mais tardar, dentro de quinze dias, a contar daquele em que a bagagem ou mercadoria haja sido posta à disposição do destinatário.

§ 3º O protesto nos casos acima deverá ser feito mediante ressalva no próprio documento de transporte, ou por escrito em separado.

§ 4º Não havendo protesto, nos prazos acima estipulados, não se admitirão, salvo o caso de fraude do transportador, quaisquer ações contra este.

**Art. 95.** No caso de transporte executado sucessivamente por vários transportadores, cada transportador que receber viajante, bagagem ou mercadoria, ficará sujeito às regras deste Código, e considerado parte no contrato de transporte.

§ 1º No caso de transporte dessa natureza, o viajante ou os que o sucederem nos seus direitos, só terão direito de ação contra o transportador que haja efetuado o transporte no curso do qual se tenha produzido o acidente ou atraso, salvo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade de todo o percurso da viagem.

§ 2º Em se tratando de bagagem ou mercadoria, o expedidor terá ação contra o primeiro transportador e o destinatário, a quem couber direito à entrega, contra o último. Um e outro poderão acionar o transportador que haja efetuado o transporte, durante o qual ocorreu a destruição, perda, avaria ou atraso. Esses transportadores serão solidariamente responsáveis para com o expedidor e o destinatário.

## **SECÇÃO SEGUNDA**

### *Da responsabilidade para com terceiros*

**Art. 96.** As disposições relativas à responsabilidade do transportador, para com terceiros, abrangerão quaisquer aeronaves, que trafeguem sobre o território brasileiro sejam públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras.

**Art. 97.** Dará direito à reparação qualquer dano que uma aeronave em vôo, manobras de partida ou chegada, causar a pessoas ou bens que se encontrem à superfície do solo.

Parágrafo único. Essa responsabilidade só se poderá atenuar, ou excluir, na medida em que à pessoa lesada couber culpa.

**Art. 98.** Nas mesmas condições será reparado qualquer dano causado por objeto ou substância que cair da aeronave, ou dela fôr projetado, não excetuados os alijamentos regulamentares, ou resultantes de fôrça maior.

**Art. 99.** Serão regulados pelo direito comum os danos causados pela aeronave em pouso.

**Art. 100.** Serão solidariamente responsáveis pelos danos a que se referem os artigos precedentes:

- a) a pessoa em cujo nome estiver matriculada a aeronave;
- b) a pessoa em cujo uso ou exploração se encontrar a aeronave;
- c) quem quer que, de bordo de aeronave, haja ocasionado dano, salvo o caso de ato intencionalmente cometido por pessoa estranha à tripulação fora do serviço, e que o transportador ou seus prepostos não puderem impedir.

Parágrafo único. Em qualquer caso a execução recairá precipuamente sôbre a garantia estabelecida pelos arts. 103 e seguintes.

**Art. 101.** Qualquer das pessoas solidariamente responsáveis terá ação regressiva contra o autor do dano.

**Art. 102.** A responsabilidade solidária limitar-se-á, para cada acidente:

- a) no caso de lesão corpórea, ou morte, à importância máxima de cem contos de réis (100:000\$000), por pessoa;
- b) no caso de dano, ou destruição de bens, à importância integral do seu justo valor.

Parágrafo único. A pessoa responsável não se poderá prevalecer desses limites, se o interessado provar que o dano foi causado por dolo.

### **SECÇÃO TERCEIRA**

#### *Garantias de responsabilidade*

**Art. 103.** A pessoa natural ou jurídica, em cujo nome estiver matriculada a aeronave ou em cujo nome ou exploração ela se encontre, dará garantia de reparação na forma e limites estabelecidos neste Código, dos danos pessoais ou materiais que a aeronave porventura causar.

**Art. 104.** Essa garantia poderá consistir, à escolha do transportador, do proprietário ou do explorador da aeronave:

- a) na justificação de que a responsabilidade está coberta por um seguro contratado com empresa idônea, ouvida a autoridade competente;
- b) em caução ou fiança idônea, aprovada pelo Governo, de pessoa ou empresa com domicílio ou sede no Brasil;
- c) no depósito prévio, de dinheiro ou de valores.

**Art. 105.** Para os efeitos da disposição acima, poder-se-á subordinar a autorização do certificado de navegabilidade de uma aeronave, ou a sua revalidação, à apresentação de algumas das garantias previstas.

**Art. 106.** Se a garantia consistir em um contrato de seguro, poder-se-á retirar, em qualquer momento, o certificado de navegabilidade da aeronave cujo proprietário, transportador ou explorador não possa provar estar executando regularmente as cláusulas a que estiver obrigado pela apólice respectiva, e, notoriamente, o pagamento pontual dos prêmios.

**Art. 107.** Exigir-se-á das aeronaves matriculadas em país estrangeiro, para a reparação dos danos que possam causar a pessoas ou bens, em território brasileiro, a apresentação de garantias pelo menos iguais, ou consideradas equivalentes às das aeronaves brasileiras.

**Art. 108.** Quem tiver direito à reparação do dano exerce nos limites da soma que lhe competir, direito próprio sobre a garantia prestada pelo responsável.

## **CAPÍTULO VI**

### *DO SEGURO AÉREO*

**Art. 109.** Qualquer interesse dependente da navegação aérea, que não provenha de dolo, poderá ser segurado contra todos os riscos, observando-se sempre, inclusive nos casos de abandono, as regras da legislação ordinária.

**Art. 110.** O proprietário ou explorador de uma aeronave pode segurá-la até o seu valor total contra todos os riscos da navegação aérea.

**Art. 111.** Salvo convenção em contrário, o seguro não cobre as perdas ou avarias resultantes da culpa do proprietário ou de vício próprio do aparelho.

**Art. 112.** O certificado de navegabilidade da aeronave, objeto do seguro, deverá, mediante declaração do segurado, ser mencionado no contrato respectivo.

Parágrafo único. Toda a aeronave, munida desse certificado, terá a seu favor, até prova em contrário, a presunção de haver partido em bom estado de navegabilidade.

**Art. 113.** Em caso de perda ou avaria, se a aeronave não for reparável, poderá ser abandonada aos seguradores, desde que a importância dos prejuízos atinja três quartos (3/4) do seu valor.

Parágrafo único. No caso de desaparecimento, o abandono será permitido três meses após a última notícia da aeronave.

**Art. 114.** Nas apólices de seguro de vida ou de seguro de acidente, os interessados não poderão excluir os riscos resultantes do transporte do segurado, nas linhas regulares de navegação aérea.

**Art. 115.** Será obrigatório o seguro do pessoal de bordo, inclusive dos que eventualmente viajarem a serviço do proprietário, transportador ou explorador da aeronave.

**Art. 116.** O transportador poderá tomar a seu cargo, mediante suplemento de frete, o seguro sobre pessoas e cousas transportadas, desde que prove haver feito um seguro geral, em companhia fiscalizada pelo Estado, por soma equivalente ao duplo do limite máximo da responsabilidade inerente à aeronave de capacidade maior existente em serviço.

**Art. 117.** O seguro, a que se refere o artigo anterior, poderá ser substituído por depósito em estabelecimento público ou em banco, com autorização do Estado, ou fiança bancária.

§ 1º O valor desse seguro será, no mínimo, de quinhentos contos de réis (500:000\$000).

§ 2º Se o transportador tiver mais de duas aeronaves em serviço, o valor do seguro será o duplo do fixado no parágrafo anterior.

§ 3º Logo que reduzido esse valor, pelo pagamento de indenização, deve ser completado até o limite fixado.

## **CAPÍTULO VII**

### *DA ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO*

**Art. 118.** Todo comandante ou piloto de aeronave em vôo deve assistência, sem prejuízo para a própria segurança, a quem quer que, no mar, ou a bordo de aeronave em perigo, corra risco de vida ou seja vítima de avarias.

**Art. 119.** A obrigação de assistência, nas condições que se prevêm no artigo anterior, também existirá quando for recebido o sinal radio-telegráfico S.O.S., salvo se o sinistrado se encontrar em distância tal, que nenhuma assistência útil seja possível.

**Art. 120.** Nenhuma responsabilidade poderá vincular o proprietário, o transportador ou o explorador da aeronave, pela falta de cumprimento, por parte do comandante ou piloto, do dever de assistência ou salvamento, exceto no caso em que, lhe tiver dado ordem para não o fazer.

**Art. 121.** Para os efeitos dos artigos precedentes, não se levará em consideração o regime jurídico das águas, nem a natureza ou nacionalidade das aeronaves.

**Art. 122.** Todo ato de assistência dará direito a uma indenização correspondente ao trabalho e eficiência do salvamento, que será, em falta de acôrdo prévio, judicialmente fixada e distribuída.

Parágrafo único. Não haverá indenização se a assistência tiver sido expressa e justificadamente recusada.

**Art. 123.** A convenção para assistência ou salvamento, concluída no momento de perigo ou sob influência deste, poderá ser alterada ou anulada judicialmente, quando fôr considerada excessiva a indenização.

**Art. 124.** A indenização será calculada sôbre as seguintes bases:

a) a eficiência de salvamento, os esforços e méritos dos que dele participaram, os riscos em que incorreram, o tempo que despenderam os gastos ou danos que suportaram;

b) o valor de coisa ou de pessoa, esta até o máximo de cem contos de réis (100:000\$000), que fôr salvada.

**Art. 125.** No caso de salvamento de aeronave, o proprietário da bagagem ou da mercadoria que se transportar, deverá contribuir com uma soma proporcional ao respectivo valor.

**Art. 126.** No caso de salvamento de correspondência aérea, o seu transportador contribuirá com uma soma proporcional ao respectivo frete.

## **CAPÍTULO VIII**

### ***DO ABALROAMENTO E DAS AVARIAS***

**Art. 127.** Abalroamento aéreo é qualquer colisão entre duas ou mais aeronaves em movimento.

Parágrafo único. Os danos causados por aeronaves em movimento a outra aeronave também em movimento e às pessoas nesta embarcadas, consideram-se prejuízos de abalroamento, mesmo que não resultem de colisão.

**Art. 128.** A indenização, devida por prejuízos causados em caso de abalroamento entre aeronaves, cabe ao explorador da aeronave que tiver culpa.

**Art. 129.** Considera-se explorador quem tenha a aeronave à sua disposição e a utilize por conta própria.

Parágrafo único. Caso o nome do explorador não se ache inscrito no registro aeronáutico brasileiro, o proprietário será reputado explorador, até prova em contrário.



**Art. 130.** Se a culpa fôr comum às aeronaves abalroadas, a responsabilidade é proporcional à gravidade das faltas cometidas.

Parágrafo único. Se não puder ser estabelecida a proporção, divide-se a responsabilidade em partes iguais.

**Art. 131.** É obrigatória a comunicação do abalroamento às autoridades do aerodromo mais próximo ao acidente, para que prevaleçam os limites da responsabilidade previstos neste código, desde que as aeronaves estejam sob jurisdição brasileira.

Parágrafo único. Esta comunicação, mesmo em mar alto, é obrigatória para as aeronaves brasileiras.

**Art. 132.** À avaria grossa, na navegação comercial aérea, serão aplicados os princípios do direito comercial marítimo e as disposições de leis mercantis referentes àquele instituto, equiparada, para tal fim, a aeronave ao navio.

Parágrafo único. A avaria simples ou particular será regulada pelas disposições do direito comum.

## **CAPÍTULO IX**

### *DA VISINHANÇA DOS AEROPORTOS E AERODROMOS*

**Art. 133.** As propriedades vizinhas de aeroportos e aerodromos estão sujeitas a restrições especiais.

§ 1º As restrições a que se refere este artigo são relativas ao aproveitamento da propriedade quanto a instalações, edificações ou culturas que possam embarçar a partida ou chegada de aeronaves.

§ 2º O Governo fixará as zonas em derredor dos aeroportos e aerodromos, dentro das quais as alturas máximas dos obstáculos serão limitadas.

§ 3º O Governo, em cada caso singular, poderá permitir obstáculos com altura maior.

§ 4º As limitações das zonas e dos obstáculos só poderão ser alteradas por proposta do Conselho Nacional de Aeronáutica que, excepcionalmente, restringirá ou dilatará a zona delimitada.

**Art. 134.** Na falta de limites naturais, a demarcação dos aeroportos e aerodromos será feita por sistema adequado de sinais visíveis.

**Art. 135.** Um plano de restrições ao aproveitamento das propriedades vizinhas será preparado pela autoridade federal competente, para cada aeroporto ou aerodromo, ouvidos os Ministérios a que o assunto possa interessar e consultadas as autoridades locais, estaduais ou municipais.

Parágrafo único. Esse plano será aprovado por decreto.

**Art. 136.** Quando tais restrições impedirem construções de qualquer natureza, terão os proprietários vizinhos direito a indenização fixada judicialmente na falta de acordo direto.

## **CAPÍTULO X**

### *DA HIPOTECA AÉREA*

**Art. 137.** As aeronaves podem ser objeto de hipoteca, dependente de inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro e averbada na respectiva matrícula.

Parágrafo único. A constituição da hipoteca aérea exigirá escritura pública.

**Art. 138.** As aeronaves, enquanto sujeitas à hipoteca no País, não poderão ser transferidas para o exterior, sem o consentimento expresso do credor.

**Art. 139.** À preferência do credor hipotecário se exercerá, em caso de perecimento ou desapropriação da aeronave, sobre a indenização paga pelo causador do dano, pelo segurador ou pelo expropriante.

**Art. 140.** O crédito hipotecário aéreo prefere a quaisquer outros, com exceção dos seguintes;

- a) despesas judiciais, ou destinadas à conservação da aeronave até a venda judicial;
- b) indenizações devidas pela assistência ou salvamento;
- c) taxas pela utilização de aeroporto, ou de serviços acessórios ou complementares da navegação aérea;
- d) gastos efetuados pelo comandante da aeronave, em virtude de seus poderes legais, quando indispensáveis para a continuação da viagem.

**Art. 141.** Os privilégios referidos no artigo anterior só prevalecerão até seis meses depois de sua constituição, aplicando-se todavia em qualquer caso os preceitos que regulam a falência ou o concurso de credores.

**Art. 142.** Os atos constitutivos da hipoteca sobre aeronaves declararão, além dos requisitos usuais:

- a) a importância da dívida garantida pela hipoteca, ou a sua estimativa;
- b) os juros estipulados;
- c) a época e o lugar do pagamento;
- d) as marcas de matrícula da aeronave.

**Art. 143.** O proprietário da aeronave hipotecada poderá constituir, sobre esta, outras hipotecas, que obedecerão à ordem da inscrição.

**Art. 144.** A aeronave que pertencer a dois ou mais proprietários não poderá ser hipotecada sem o consentimento expresso de todos os condôminos.

**Art. 145.** Extingue-se a hipoteca aérea:

- a) pela perda da aeronave;
- b) pela renúncia do credor;
- c) pela extinção da obrigação principal;
- d) pela arrematação judicial ou adjudicação.

**Art. 146.** Serão aplicáveis subsidiariamente à hipoteca aérea os dispositivos da legislação civil sobre essa matéria.

## **CAPÍTULO XI**

### **DO PESSOAL NAVEGANTE**

**Art. 147.** Só poderão exercer, profissionalmente, função a bordo de aeronave nacional brasileiros natos que estejam em dia com o serviço militar, ou naturalizados, desde que hajam prestado serviço militar no Brasil.

Parágrafo único. O exercício não profissional, dessas funções, por estrangeiros, dependerá, em cada caso, de licença especial do govêrno, a seu arbítrio. (texto dado pelo Decreto-Lei N° 9.867, de 13 de setembro de 1946)

**Art. 148.** Toda aeronave, destinada ao serviço de transporte comercial, deverá ter a bordo técnico investido dos poderes de comandante, na forma dos regulamentos em vigor.

Parágrafo único. Nas aeronaves de capacidade ou lotação mínimas, será facultativa a instituição do comandante, podendo sua escolha recair sobre o respectivo piloto ou navegador.

**Art. 149 –** Deverá constar dos documentos previstos no artigo 24 o nome do comandante, escolhido pelo proprietário, pelo transportador ou pelo explorador da aeronave.

**Art. 150.** O comandante, investido dos poderes de autoridade e disciplina a bordo de aeronave, é, durante a viagem, o representante do proprietário, do transportador ou explorador, e o depositário das mercadorias e bagagens despachadas.

**Art. 151** – O comandante exerce, durante a viagem, sem prejuízo da competência das autoridades incumbidas da polícia dos aeroportos, poderes de disciplina sobre a tripulação da aeronave e de autoridades sobre os respectivos passageiros, exigindo-lhes a observância dos regulamentos e leis referentes à navegação aérea e impondo-lhes as penas disciplinares expressamente previstas.

**Art. 152** – Como o representante do proprietário, transportador ou do explorador, poderá o comandante, independente de mandato especial, e ressalvadas as disposições dos artigos 153 e 154:

- a) comprar o necessário à continuação da viagem;
- b) contratar o serviço de reparação de que precisar a aeronave;
- c) levantar dinheiro, para prover os fins acima indicados;
- d) usar de meios processuais para a garantia de atos seus e direitos e interesses do proprietário, transportador ou explorador.

**Art. 153** – As atribuições a que se refere o artigo precedente poderão ser ampliadas ou restringidas, mas, neste caso, só terão efeito contra terceiros, quando exaradas nos documentos referidos no artigo 24 do presente Código.

**Art. 154** – Os poderes de comandante, como representante do proprietário, do transportador ou explorador, só poderão ser exercidos onde não mantenha, nenhum deles, agente permanente ou representante comercial.

**Art. 155** – Como depositário das mercadorias e bagagens, o comandante é obrigado o exercer a necessária diligência em sua guarda, podendo com esse fim, ainda que sem autorização especial, efetuar as despesas estritamente indispensáveis, por conta dos respectivos proprietários, transportadores ou exploradores.

**Art. 156** – Competirá ao comandante da aeronave, aos termos dos regulamentos especiais que se expedirem, exercer funções de oficial público, podendo lavrar certidão dos nascimentos, ou dos óbitos que ocorrerem a bordo.

**Art. 157** – O comandante, ou qualquer tripulante, que durante a viagem, sem causa justificada, abandonar o exercício das suas funções, responderá, perante o proprietário, transportador ou explorador, os passageiros ou expedidores, pelas perdas e danos que resultarem dessa falta.

**Art. 158** – Responde o comandante por dolo ou culpa, perante o proprietário, o transportador ou explorador, os quais contra ele terão direito regressivo pelas indenizações a que estiverem obrigados para com terceiros, por atos imputáveis à sua gestão.

## **CAPÍTULO XII**

### *DAS AÇÕES E PRESCRIÇÕES*

**Art. 159** – As ações concernentes à aviação terão curso sumário.

§ 1º O prazo para a propositura de qualquer ação será de dois anos, a contar:

- a) nas ações decorrentes de transporte: da data de chegada ou do dia em que a aeronave devia ter chegado ao seu destino, ou então da interrupção do transporte, ou data da entrega da mercadoria;
- b) nas ações de indenização por assistência ou salvamento: da conclusão do serviço;
- e) nas ações para a reparação de danos ou execução de garantia: do dia do acidente;
- d) nas ações de construtores, engenheiros e arquitetos, pela construção, fiscalização e planos de aeronaves, a contar do dia da entrega e aceitação da

aeronave, no caso de empreitada, e da sua conclusão, no caso de construção por administração.

§ 2º Se o interessado provar que não teve, no prazo de dois anos, conhecimento de dano, ou da pessoa responsável, o prazo da prescrição começará a correr do dia em que tiver tido tal conhecimento.

§ 3º Esse prazo ficará, entretanto, definitivamente extinto, a contar de três anos, do dano.

**Art. 160** – O transportador aéreo é obrigado a conservar, até o prazo final da prescrição mais dilatada (três anos), as vias respectivas dos seus documentos de transporte.

### TÍTULO III

#### *Das infrações e penalidades*

**Art. 161** – Será punido com a pena de multa de quinhentos mil réis (500\$000) a dois contos de réis (2:000\$000), podendo ter também suspensa a licença referente à carta de habilitação, aquele que sem autorização especial, ou prova de força maior:

- a) conduzir aeronaves sobre cidade ou aglomeração de pessoas em altura inferior à que for regularmente prescrita;
- b) efetuar vôos de acrobacia, ou evoluções perigosas, sobre cidade ou aglomeração de pessoas;
- c) conduzir aeronave sem as respectivas marcas de nacionalidade e de matrícula, exetando o disposto no parágrafo único do artigo 23;
- d) conduzir aeronave sem o respectivo certificado de navegabilidade, ou sem que este haja sido devidamente revalidado;
- e) conduzir ou tripular aeronave sem a necessária carta de habilitação e a respectiva licença, ou sem que estas hajam sido devidamente revalidadas.

**Art. 162.** Será punido com a pena de multa de um conto de réis (1:000\$000), a tres contos de réis (3:000\$000), podendo ter também suspensa a licença referente à carta de habilitação, aquele que:

- a) infringir as regras gerais de circulação aérea, assim durante o vôo como na vizinhança dos aeroportos ou aerodromos;
- b) conduzir aeronave sem os documentos prescritos por lei ou regulamento;
- c) contrariar, ou deixar de cumprir, as prescrições regulamentares relativas à utilização desses documentos.

**Art. 163.** No caso de reincidência em qualquer das infrações, a que os artigos precedentes se referem, por aeronave do mesmo proprietário, transportador ou explorador, poderá ser cassado o certificado de navegabilidade.

**Art. 164.** Será punido com a pena de multa de dois contos de réis (2:000\$000) a cinco contos de réis (5:000\$000) aquele que:

- a) usar a bordo de aeronave, sem autorização especial, aparelhos fotográficos ou quaisquer objetos cuja condução ou utilização seja proibida;
- b) utilizar-se, sem autorização, de aeronave, que não haja sido inscrita no respectivo registro de matrícula, ou permitir sua utilização;
- c) impedir ou dificultar o pronto reconhecimento de uma aeronave, quer alterando as suas marcas e sinais distintivos, quer prejudicando-lhes a visibilidade, excetuado o disposto no parágrafo único do art. 23;
- d) contrariar, ou deixar de cumprir, as disposições regulamentares sobre luzes e sinais, concernentes a aeronaves ou organização de terra;
- e) lançar indevidamente substâncias ou objeto de bordo de aeronave, ou desprezar disposições relativas ao alijamento;

f) infringir as disposições relativas à obrigação de salvamento.

**Art. 165.** Será punido com a pena de multa de cinco contos de réis (5:000\$000) a dez contos de réis (10:000\$000) aquele que:

a) construir aerodromo, ou quaisquer organizações de terra, de caráter permanente, sem a necessária autorização;

b) explorar, sem a necessária concessão, linha regular de navegação aérea.

**Art. 166.** Será punido com a pena de multa de dez contos de réis (10:000\$000) a cinquenta contos de réis (50:000\$000) aquele que:

a) conduzir no território nacional, sem autorização especial ou convenção internacional, qualquer aeronave estrangeira;

b) voar indevidamente nas zonas interditas.

**Art. 167.** As penas previstas nos artigos anteriores serão aplicadas pela autoridade administrativa competente e graduadas de acordo com a gravidade das infrações.

**Art. 168.** As infrações contra a segurança dos meios de transporte, que constituam crime previsto na legislação penal, serão punidas pelas leis respectivas.

**Art. 169.** O contrabando, quando praticado no transporte aéreo, será punido com o dobro da pena prevista na legislação respectiva.

**Art. 170.** As disposições deste Código não prejudicarão as penalidades impostas por leis ou regulamentos de caráter militar, policial, fiscal, sanitário ou aduaneiro.

Disposições transitórias

**Art. 171.** Somente na falta de aeronautas brasileiros licenciados, previstos no art. 147 deste Código, poderão ser admitidos, em caráter provisório e mediante condições estipuladas, os estrangeiros devidamente habilitados.

**Art. 172.** Fica o Poder Executivo autorizado a regulamentar o serviço de fiscalização aduaneira relativo à navegação aérea, instituindo multas e outras penalidades que forem necessárias e não estabelecidas neste Código.

**Art. 173.** Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, em 8 de junho de 1938, 117º da Independência e 50º da  
República.

**GETULIO VARGAS.**

Oswaldo Aranha.

Francisco Campos.

A. de Souza Costa.

Eurico G. Dutra.

Henrique A. Guilhem.

João de Mendonça Lima.

Fernando Costa.

Gustavo Capanema.

João Carlos Vital.