

## DECRETO-LEI Nº 32, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

*Institui o Código Brasileiro do Ar*

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, usando da atribuição que lhe confere o artigo 31, parágrafo único, do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1965,

**DECRETA:**

### **TÍTULO I**

#### *Introdução*

**Art 1º** O direito aéreo é regulado pelas Convenções e Tratados que o Brasil tenha ratificado e pelo presente Código.

**Art 2º** Os Estados Unidos do Brasil exercem completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e respectivas águas jurisdicionais, inclusive a plataforma continental.

**Art 3º** 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, ou ainda em vôo sobre êsses.

§ 1º Consideram-se também território do Estado de sua nacionalidade qualquer aeronave em missão especial de transporte do Chefe do Estado.

§ 2º Consideram-se em território do Estado subjacente quaisquer aeronaves não militares em vôo ou em pouso.

**Art 4º** Reputam-se praticados no Brasil os atos que, originados de aeronave considerada território estrangeiro, produzirem ou vierem a produzir efeitos ou quaisquer danos no território nacional.

Parágrafo único. São cumulativamente do domínio das leis brasileiras e estrangeiras os atos originados de aeronave considerada território brasileiro se as suas conseqüências atingirem território estrangeiro.

**Art 5º** Os direitos reais e privilégios de ordem privada sobre aeronaves regulam-se pela lei de sua nacionalidade.

Parágrafo único. A mudança de nacionalidade das aeronaves não prejudica os direitos anteriormente adquiridos.

**Art 6º** As medidas assecuratórias referidas neste Código regulam-se sempre pela lei do país onde se encontrar a aeronave.

**Art 7º** São de ordem pública as normas que vedam, no contrato de transporte aéreo, cláusulas que exonerem de responsabilidade o transportador, estabeleçam limite inferior ao fixado neste Código, ou prescrevam outro fôro que não o do lugar do destino para as respectivas ações judiciais.

### **TÍTULO II**

#### *Das Aeronaves*

### **CAPÍTULO I**

#### *Definições e Disposições Gerais*

**Art 8º** Considera-se aeronave, para os efeitos dêste Código, todo aparelho manobrável em vôo, apto a se sustentar, a circular no espaço aéreo mediante reações aerodinâmicas, e capaz de transportar pessoas ou coisas.

**Art 9º** As aeronaves são classificadas em públicas e privadas.

a) Consideram-se aeronaves públicas:

- as militares;

- as utilizadas pelo Estado a seu serviço.

b) Tôdas as demais se consideram aeronaves privadas.

§ 1º Consideram-se militares todas as aeronaves integrantes de Fôrças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares; e não-militares tôdas as demais.

§ 2º As disposições dêste título, não se aplicam às aeronaves militares que serão reguladas por legislação especial.

§ 3º As aeronaves públicas assemelham-se às aeronaves privadas, quando utilizadas em serviço de natureza comercial.

**Art 10.** As aeronaves nacionais são bens registráveis para efeito de sua condição jurídica, e só através de assentamentos no Registro Aeronáutico Brasileiro podem constituir objeto de direito.

§ 1º Salvo no que se refere às aeronaves militares, o Registro Aeronáutico Brasileiro será público, podendo qualquer pessoa obter certidão do que nêle constar.

§ 2º Salvo o caso de alienação judicial, nenhuma inscrição de aeronave de País estrangeiro poderá ser efetuada ao Registro Aeronáutico Brasileiro sem que os titulares do direito originário sôbre a aeronave consintam expressamente.

§ 3º As inscrições e transcrições efetuadas no Registro Aeronáutico Brasileiro, serão obrigatòriamente averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

**Art 11.** A aeronave é considerada de nacionalidade do Estado em que esteja matriculada e não poderá sobrevoar o território brasileiro sem estar matriculada ou quando matriculada em mais de um Estado.

**Art 12.** A matrícula das aeronaves brasileiras será feita no Registro Aeronáutico Brasileiro, a cargo do Ministério da Aeronáutica que emitirá os certificados de matrícula.

Parágrafo único. Nenhuma aeronave brasileira poderá ser utilizada sem que esteja matriculada e munida de propriedade de matrícula, do certificado de matrícula de navegabilidade e dos equipamentos, aparelhos e meios necessários à segurança de vôo, na conformidade dos atos administrativos que regem a matéria.

**Art 13.** No ato de inscrição, o Registro Aeronáutico Brasileiro atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, as quais a identificarão para todos os efeitos.

Parágrafo único. A inscrição da aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro importa na perda automática de matrícula em qualquer outro Estado.

**Art 14.** As aeronaves privadas só poderão ser inscritas no Registro Aeronáutico Brasileiro se forem de propriedade:

a) de brasileiro, pessoa natural ou jurídica, quando destinada ao seu próprio uso;

b) de pessoa jurídica brasileira com quatro quintos ou mais do seu capital social pertencentes nominalmente a brasileiros, quando destinada à execução de serviço aéreo.

Parágrafo único. A juízo da autoridade da aeronáutica competente poderá também ser inscrita no Registro Aeronáutico Brasileiro, a aeronave privada de propriedade de estrangeiro, pessoa natural, com residência permanente no Brasil, ou pessoa jurídica, autorizada a funcionar no País, quando a aeronave se destinar ao seu próprio uso.

**Art 15.** Reputa-se proprietário da aeronave, para efeito dêste Código, a pessoa natural ou jurídica, em cujo nome estiver inscrita a aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Parágrafo único. Aquêles que usar ou explorar a aeronave com direito de dar ordens à tripulação, pessoalmente ou por intermédio de subordinados, será considerado explorador da aeronave. Se o nome do explorador não estiver averbado no Registro Aeronáutico Brasileiro, o proprietário da aeronave será reputado o explorador, até prova em contrário.

**Art 16.** Adquire-se a propriedade da aeronave:

a) pela construção;

b) pelos modos de aquisição civil e conseqüente transcrição do título de propriedade no Registro Aeronáutico Brasileiro.

**Art 17.** Verificar-se-á a perda da propriedade da aeronave pela alienação, pela desapropriação por utilidade pública, pela renúncia, pelo abandono ou pelo perecimento da aeronave.

§ 1º Nos três primeiros casos dêste artigo, os efeitos da perda da propriedade subordinam-se à transcrição no Registro Aeronáutico Brasileiro do título de transmissão ou dos atos de desapropriação ou renúncia.

§ 2º Considera-se abandonada a aeronave, ou os seus restos, quando estiver sem tripulação e não fôr possível determinar sua legitima origem, ou quando o proprietário manifestar de modo expresso o seu desejo de abandoná-la.

§ 3º Entende-se pericida a aeronave ao transcorrerem 180 dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial.

§ 4º Verificado em inquérito administrativo do órgão aeronáutico competente o abandono da aeronave ou a impossibilidade de sua recuperação, ou o seu perecimento, será cancelada " *ex officio* " a respectiva matrícula no Registra Aeronáutico Brasileiro.

## **CAPÍTULO II**

### *Dos Direitos Reais sôbre a Aeronave*

**Art 18.** As aeronaves podem ser hipotecadas no todo ou em parte distintas, e ainda nos seus pertences.

Parágrafo único. Quando a hipoteca recair sôbre aeronave em construção, concluída esta, os ônus estender-se-ão à totalidade do bem, na ordem de prelação em que tiverem sido constituídos.

**Art 19.** A hipoteca constituir-se-á pela inscrição do contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro e averbação no respectivo certificado de matrícula.

**Art 20.** As aeronaves, enquanto sujeitas à hipoteca no País, não poderão ser alienadas para o exterior sem o consentimento expresso do credor.

**Art 21.** O crédito hipotecário aéreo prefere a quaisquer outros, com exceção dos seguintes:

a) remuneração devida por socorro prestado;

b) despesas extraordinárias destinadas à conservação da aeronave;

c) créditos de empregados, por salários ou indenização, sôbre cuja legitimidade não haja dúvida, ou, quando houver, em conformidade com a decisão proferida na Justiça do Trabalho;

d) créditos do Estado, provenientes de impostos, preços de utilização de aeroporto ou de serviços acessórios à aeronavegação;

e) gastos efetuados pelo comandante da aeronave, no exercício de seus poderes legais quando indispensáveis à continuação da viagem;

Parágrafo único. Quando o crédito hipotecário aéreo garantir o pagamento do preço de compra da aeronave, não prevalecerá a exceção prevista nas letras c e d dêste artigo.

**Art 22.** Os privilégios referidos no artigo anterior só prevalecerão até 180 (cento e oitenta) dias depois de sua constituição, aplicando-se, todavia, em qualquer caso, os preceitos que regulam a falência, o concurso de credores e os da legislação trabalhista.

**Art 23.** Do contrato da hipoteca da aeronave deverão constar essencialmente:

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

Parágrafo único. O instrumento da hipoteca da aeronave, ou das partes ou pertences da aeronave em construção, especificará todas as características assim como deverá conter o nome dos respectivos construtores.

**Art 24.** A aeronave pertencente a dois ou mais proprietários só poderá ser hipotecada com o assentimento expresso de todos os condôminos.

**Art 25.** Serão aplicáveis, subsidiariamente, à hipoteca da aeronave, os dispositivos da legislação civil ordinária.

### **CAPÍTULO III**

#### *Das medidas assecuratória sobre Aeronaves*

**Art 26.** Não estão sujeitas a seqüestro preventivo ou a qualquer outra medida assecuratória de direito, salvo prévia condenação judicial ou o disposto no parágrafo 2º do artigo 61:

- a) as aeronaves utilizadas exclusivamente em linha de transporte público autorizada pelo Estado, bem como as aeronaves de reserva e as peças sobressalentes indispensáveis a esse serviço;
- b) quaisquer outras aeronaves destinadas ao transporte de pessoas ou coisas, mediante remuneração quando estiverem prontas para partir na execução de transporte dessa espécie, exceto no caso de se tratar de dívida contraída para a viagem que vai ser feita, ou de crédito nascido no decurso de viagem e originado de ato que tenha possibilitado a sua continuação.

**Art 27.** As disposições do artigo antecedente não se aplicam ao seqüestro preventivo exercido pelo proprietário desapossado de sua aeronave por ato ilícito.

**Art 28.** Quando não proibido ou quando não invocada pelo explorador a proibição, a prestação de caução suficiente pode impedir o seqüestro e facultar o levantamento.

Parágrafo único. Considera-se suficiente a caução que cobrir a importância da dívida e despesas respectivas, estiver afeta exclusivamente ao pagamento do credor e cobrir o valor da aeronave quando este for inferior ao total da dívida e das despesas.

### **TÍTULO III**

#### *Dos Tripulantes*

### **CAPÍTULO I**

#### *Da Composição das Tripulações*

**Art 29.** Consideram-se tripulantes, para os efeitos deste Código, as pessoas de devidamente habilitadas que exercerem função remunerada ou não, a bordo da aeronave não militar.

Parágrafo único. Quando o tripulante exercer sua função a bordo mediante remuneração é ele considerado aeronauta.

**Art 30.** O exercício de função a bordo de aeronaves nacionais é privativo de brasileiros.

§ 1º A juízo da autoridade aeronáutica competente e na forma dos regulamentos em vigor, o estrangeiro poderá tripular aeronave nacional como piloto privado, não podendo, porém, exercer essa função mediante remuneração.

§ 2º A juízo da autoridade aeronáutica competente poderão ser admitidos como tripulantes em caráter provisório, pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, instrutores estrangeiros, na falta de tripulantes brasileiros habilitados.

**Art 31.** De acôrdo com as exigências operacionais e a regulamentação nacional, a composição da tripulação das aeronaves brasileiras constituir-se-á de titulares de licenças e de certificados de habilitação técnica que os credenciem ao exercício das funções a bordo.

**Art 32.** Qualquer membro da tripulação poderá exercer a bordo outra função, além da sua própria, quando possuir licença para exercê-la e essa acumulação fôr admitida pela autoridade aeronáutica competente.

## **CAPÍTULO II**

### *Das Licenças e Certificados*

**Art 33.** A licença de tripulante de aeronave e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade aeronáutica competente, na conformidade da regulamentação em vigor.

§ 1º A licença terá caráter permanente e os certificados serão válidos pelos prazos neles averbados de acôrdo com a regulamentação específica, dependendo as revalidações dos resultados das provas e exames exigidos, para êsse fim pela mesma regulamentação.

§ 2º Cessada a validade de qualquer certificado, o titular da licença ficará privado do exercício das funções nela especificadas se o certificado não tiver sido ou não vier a ser revalidado.

§ 3º Sempre que o titular de uma licença tiver procedido de forma que deixe dúvidas sôbre a manutenção do nível de aptidão técnica ou das condições físicas estabelecidas na regulamentação específica a autoridade aeronáutica competente poderá submetê-lo a novos exames técnicos ou de capacidade física, ainda que estejam válidos os respectivos certificados.

§ 4º Qualquer dos certificados de que trata êste artigo poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica competente, se ficar verificado, em processo administrativo ou em inspeção de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou está incapacitado, física e permanentemente, para exercer as funções especificadas na sua licença.

**Art 34.** A validade das licenças e dos certificados de habilitação técnica, expedidos por autoridades estrangeiras, regula-se pelas Convenções e Atos Internacionais que tenham estabelecido as respectivas condições e estejam em vigor no Brasil e nos Estados que os tiverem expedido.

Parágrafo único. A matéria será regulada pela Lei Brasileira quando inexistirem Convenções ou Atos Internacionais, ou quando se tratar de brasileiro titular de licença e certificado estrangeiros.

## **CAPÍTULO III**

### *Do Comandante de Aeronave*

**Art 35.** Tôda aeronave deverá ter a bordo um Comandante escolhido pelo proprietário ou explorador, que será seu representante durante a viagem. Os regulamentos estabelecerão as condições necessárias ao desempenho da função e a forma de investidura.

§1º O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave, assim como pela guarda de valôres, mercadorias, bagagens e malas postais, de acôrdo com a lei, os regulamentos oficiais em vigor e o regimento do proprietário ou explorador.

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

**Art 36.** O Comandante exerce a autoridade que lhe é atribuída por êste Código e por outras disposições legais, desde o momento em que recebe a aeronave para o vôo, até o momento em que a entrega, concluída a viagem.

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade de Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas, bens e valôres transportados.

**Art 37.** Poderá o Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do vôo.

§ 1º Durante o vôo deverá tomar tôdas as medidas tendentes a dar-lhe maior segurança.

§ 2º Os motivos das decisões que tomar, de acôrdo com êste artigo, deverão constar dos documentos de bordo, que serão apresentados às autoridades aeronáuticas e ao proprietário ou explorador dentro de 48 (quarenta e oito) horas a contar do término da viagem.

**Art 38.** O Comandante poderá delegar suas atribuições, salvo as constantes do § 1º do artigo anterior, na forma dos regulamentos bem como do regimento do proprietário ou explorador da aeronave.

**Art 39.** O Comandante poderá:

- a) comprar o necessário ou contratar os serviços de reparação da aeronave imprescindíveis à continuação da viagem;
- b) levantar dinheiro para prover os fins indicados na letra ( a );
- c) usar de meios processuais para garantia de seus atos e de direitos e interêsses do proprietário ou explorador da aeronave.

**Art 40.** O Comandante exerce autoridade sôbre as pessoas e coisas embarcadas e poderá:

- a) desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, ou disciplina, ou ponha em perigo a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;
- b) tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;
- c) alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de vôo.

**Art 41.** O nome do Comandante e as delegações previstas no art. 38 deverão constar dos documentos de bordo.

**Art 42.** O Comandante da aeronave registrará nos documentos de bordo os nascimentos e óbitos que ocorrerem a bordo.

Parágrafo único. No caso de óbito de passageiros ou de membro da tripulação, o Comandante providenciará na primeira escala, o compadecimento da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.

## **TÍTULO IV**

### *Da Infraestrutura Aeronáutica*

#### **CAPÍTULO I**

##### *Das Definições*

**Art 43.** Constitui infraestrutura aeronáutica todo aeródromo, edificação, instalação aérea e serviços destinados a facilitar e tornar segura a navegação

aérea, nestes compreendidos os de tráfego aéreo, telecomunicações, meteorologia, informações aeronáuticas, coordenação de busca e salvamento, bem como as instalações de auxílios rádio ou visuais.

**Art 44.** Aeródromo é toda área de terra, água ou flutuante, destinada a chegadas, partidas e movimentação de aeronaves.

**Art 45.** Os aeródromos são classificados em civis e militares.

§ 1º Aeródromo civil é o destinado, em princípio, ao uso de aeronaves não militares.

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

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

**Art 46.** Os aeródromos civis serão classificados em público ou privados, aqueles destinados ao tráfego de aeronaves em geral.

**Art 47.** Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente registrado pela autoridade aeronáutica competente.

§ 1º Os aeródromos públicos serão abertos ao tráfego através de processo de homologação a cargo da autoridade aeronáutica competente.

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

**Art 48.** Consideram-se aeroportos os aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

§ 1º Os aeroportos serão classificados por ato administrativo, que fixará as características de cada categoria.

§ 2º Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não-regulares, serão classificados como aeroportos internacionais.

**Art 49.** Nos aeródromos públicos que forem sede de Unidade Aérea Militar, as jurisdições e esferas de competência das autoridades civis e militares serão definidas em regulamentação especial.

## **CAPÍTULO II**

### *Da Construção e da Utilização dos Aeródromos*

**Art 50.** Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados diretamente pela União, ou mediante concessão ou autorização, obedecidas as condições nelas estabelecidas.

§ 1º Entre as condições de exploração figurará obrigatoriamente, a observância das instruções de natureza administrativa e técnica emanadas de autoridades federais, para assegurar, em território nacional, uniformidade das normas relativas à navegação e aos transportes aéreos.

§ 2º As autorizações previstas neste artigo serão dadas separadamente uma para cada aeroporto, podendo, em casos excepcionais serem outorgadas em conjunto.

**Art 51.** Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização.  
Parágrafo único. Os preços de utilização serão fixados em tabela aprovadas pela autoridade aeronáutica competente, e aplicados em caráter geral em todo o território brasileiro.

**Art 52.** Nenhum aeródromo terrestre poderá ser construído, sem prévia autorização da autoridade aeronáutica competente.

**Art 53.** A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura aeronáutica, dentro ou fora de aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica competente, que os fiscalizará.

**Art 54.** A utilização e o funcionamento de quaisquer escolas ou cursos de aviação, oficinas de manutenção e fábricas de material aeronáutico civis, dependerão sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica competente, que os fiscalizará.

**Art 55.** As concessões ou autorizações de que trata este capítulo poderão ser cassadas, a qualquer tempo se utilizadas para fins diversos dos previstos, ou contrário à ordem pública.

### **CAPÍTULO III**

#### *Da Zona de Proteção dos Aeródromos*

**Art 56.** As propriedades vizinhas dos aeródromos estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao aproveitamento das propriedades quanto a edificações, instalações ou culturas que possam embaraçar as manobras de aeronaves.

**Art 57.** As restrições às propriedades previstas no artigo anterior serão estabelecidas pela autoridade aeronáutica competente, mediante a aprovação de um plano da zona de proteção de cada aeródromo devidamente configurado.

Parágrafo único. Este plano será aprovado por ato do Poder Executivo e transmitido à administração dos Municípios em que se acharem os aeródromos a fim de serem observadas as restrições.

**Art 58.** Quando as restrições estabelecidas no plano da zona de proteção de aeródromo impuserem demolições ou impedirem construções de qualquer natureza, terão os proprietários direito a indenização fixada judicialmente, na falta de acôrdo direto.

### **TÍTULO V**

#### *Do Tráfego Aéreo*

**Art 59.** É livre o tráfego sobre o território nacional, observadas as disposições estabelecidas no presente Código e nas Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil fôr parte, bem como nos regulamentos e nas instruções que forem expedidas.

**Art 60.** Em circunstâncias excepcionais e na defesa da segurança nacional ou do interesse público, o Governo poderá proibir ou restringir, a título provisório ou permanente, o sobrevôo do território nacional ou de parte dêle, com efeito imediato, sem que lhe caiba responsabilidade pelos prejuízos ou danos que acaso provenham da execução da medida

**Art 61.** O vôo sobre as propriedades privadas não deverá prejudicar o uso da propriedade do solo, tal como o define a legislação civil.

§ 1º O possuidor do solo não se poderá opor à partida ou retirada da aeronave que haja sido forçada a pousar em sua propriedade, desde que o proprietário ou explorador da aeronave dê garantia formal de posterior reparação dos danos.

§ 2º A recusa do explorador ou proprietário em garantir a reparação do dano autoriza o seqüestro preventivo da aeronave.

**Art 62.** São proibidos a qualquer aeronave vôos de acrobacia ou evoluções que possam constituir perigo para a própria aeronave ou seus ocupantes, para o tráfego aéreo ou para cidades ou aglomerações de pessoas.'



**Art 63.** A aeronave que receber, de órgão controlador de vôo, ordem para pousar, deverá dirigi-se imediatamente para o aeródromo que lhe fôr indicado e nêle efetuar o pouso.

Parágrafo Único. No caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a aeronave será compelida a efetuar o pouso pelo emprêgo dos meios que forem julgados necessários.

**Art 64.** As aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromos cujas características, fixadas por autoridade aeronáutica com competentes, comportarem suas operações, salvo motivo de fôrça maior.

**Art 65.** O lançamento de objetos ou coisas, de bordo de aeronave não militar, dependerá de permissão da autoridade aeronáutica competente, salvo caso de emergência.

**Art 66.** Poderão sobrevoar o território brasileiro as aeronaves não militares de nacionalidade dos Estados participantes, com o Brasil, de Convenções Internacionais, de acôrdo com os seus têrmos. As demais dependerão sempre de autorização da autoridade aeronáutica competente.

**Art 67.** Tôda aeronave procedente do estrangeiro que houver de pousar em território nacional, ou que dele, venha a sair para o exterior, sòmente em aeroporto internacional poderá realizar o primeiro pouso e a última decolagem.

Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade competente.

**Art 68.** Nenhuma aeronave poderá transportar, salvo com autorização especial de órgão competentes explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública ou da aeronave.

Parágrafo único. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos ou eletrônicos, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando o interêsse da segurança nacional o exigir.

## **TÍTULO VI**

### *Dos Serviços Aéreos*

**Art 69.** A exploração de serviços aéreos por pessoas, naturais ou jurídicas brasileiras dependerá sempre da prévia concessão ou autorização do Govêrno Brasileiro. Quando se tratar de serviços internacionais explorados por sociedades estrangeiras, aplicar-se-ão as convenções e os acôrdos de que o Brasil fôr parte, ou se não os houver, as normas da autorização que o Govêrno outorgar em cada caso.

§ 1º A concessão ou a autorização prevista neste artigo sòmente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver:

- a) sede no Brasil;
- b) pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital pertencente a brasileiros;
- c) direção confiada a pessoas com domicílio principal no Brasil;
- d) constituição sob a forma de sociedade anônima, com ações nominativas, quando se tratar do serviços aéreo regulares.

§ 2º As ações nominativas das emprêsas de serviço aéreo regular só poderão ser transferidas a brasileiros, mesmo que estejam incluídas na margem de um quinto do capital a que se refere a letra " b " do parágrafo anterior.

§ 3º Quando houver aumento de capital social das emprêsas e de serviços aéreo regular, será aplicado o disposto na letra " b " do § 1º dêste artigo, em

relação ao capital majorado dêsse aumento, excluídas de participação nesse aumento as pessoas jurídicas estrangeiras.

**Art 70.** A menos que o poder público os explore diretamente, os serviços aéreos de transporte regular de passageiros ou carga serão realizados mediante concessão ou autorização, e os de transporte não regular mediante autorização, observado o disposto no artigo 69.

§ 1º A concessão ou autorização poderá ser concedida ou negada segundo as exigências de interesse público, e, se concedida, não poderá ser objeto de cessão ou transferência.

§ 2º. Extinguir-se-á a concessão ou autorização:

a) pelo decurso do prazo fixado sem que tenha havido prévia prorrogação por parte da autoridade competente;

b) pela cassação;

c) pela retirada da autorização.

**Art 71.** Os Estatutos Sociais bem como suas modificações, dependem sempre, de prévia aprovação da autoridade aeronáutica competente, só podendo ser apresentado ao Registro de Comércio depois dessa aprovação.

**Art 72.** Dependerá sempre de prévia autorização da autoridade aeronáutica competente, a cessão ou transferência de ações das sociedades nacionais exploradoras de serviços aéreos de transporte regular.

Parágrafo único. No ato da transferência das ações o transmitente deverá apresentar a prova da autorização, a que se refere êste artigo, sob pena de nulidade da transferência e caducidade da concessão ou da autorização para exploração dos serviços.

**Art 73.** Os acôrdos 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 competente.

**Art 74.** Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Govêrno estabelecer para impedir a competição ruinosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para êsse fim, a autoridade aeronáutica competente, a qualquer tempo, modificar rotas, freqüências, horários e tarifas de serviço e outras quaisquer condições de concessão ou da autorização.

**Art 75.** As normas e condições para à exploração de serviços aéreos não regulares, inclusive os de táxi-aéreo, serão fixadas pela autoridade aeronáutica competente, visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular, e poderão ser alteradas pela mesma autoridade quando julgado necessário, para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos.

**Art 76.** Tôda pessoa, natural ou jurídica, que explorar serviços aéreos deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, e devidamente homologadas e fiscalizadas pela autoridade aeronáutica competente.

**Art 77.** Cabe à autoridade aeronáutica competente a fiscalização de tôdas as atividades concernentes aos serviços aéreos.

**Art 78.** Além da escrituração exigida pela legislação, em vigor, tôdas as emprêsas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas, estabelecido pela autoridade aeronáutica competente.

Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos, cuja exploração fôr objeto de concessão ou de autorização.

**Art 79.** A autoridade aeronáutica competente poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das emprêsas que explorarem serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.

## **TÍTULO VII**

### *Do Transporte Aéreo*

#### **CAPÍTULO I**

##### *Das Definições*

**Art 80.** Transportador, para efeito do presente Código, é a pessoa natural ou jurídica, proprietária ou exploradora da aeronave, que se obriga, em nome próprio, a executar serviços aéreo de transporte de pessoas ou coisas.

**Art 81.** Considera-se doméstico e é regido pelo presente Código todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e destino estejam situados em território nacional.

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

**Art 82.** Considera-se um só transporte o que vários transportadores aéreos executarem sucessivamente desde que a operação se origine de um só contrato, haja ou não interrupção ou baldeação, embora êste contrato venha ou não a ser executado, pelo transportador que o contratou.

**Art 83.** Os transportes domésticos só poderão ser efetuados por aeronaves brasileiras.

Parágrafo único. É vedado êsse transporte em aeronave de matrícula estrangeira arrendada ou afretada a pessoa natural ou jurídica brasileira.

#### **CAPÍTULO II**

##### *Dos Documentos de Transportes*

##### *Bilhete de Passagem*

**Art 84.** No transporte de passageiros, o transportador é obrigado a fazer entrega de um bilhete de passagem que deverá indicar, essencialmente:

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

**Art 85.** A falta, irregularidade ou perda do bilhete não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará a reger-se pelas disposições do presente Código.

##### *Nota de Bagagem*

**Art 86.** No transporte de bagagem, excetuados os pequenos objetos que o passageiro conservar sob sua guarda, o transportador é obrigado, se o passageiro o exigir, a extrair e entregar-lhe nota de bagagem em duas vias, com as seguintes indicações:

- a) o lugar e a data da emissão;
- b) os pontos de partida e destino;
- c) o número do bilhete de passagem;
- d) a quantidade e o peso dos volumes;
- c) a importância do valor declarado.

**Art 87.** A falta, irregularidade ou perda da nota de bagagem não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará a reger-se por este Código.

Conhecimento Aéreo

**Art 88.** No transporte de carga, o transportador deverá exigir ao expedidor a feitura e entrega do "conhecimento aéreo".

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

**Art 89.** 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 êle entregue ao expedidor, pós aceita a carga.

**Art 90.** Quando houver mais de um volume o transportador poderá exigir do expedidor conhecimentos aéreos distintos.

**Art 91.** O conhecimento aéreo deverá indicar:

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

**Art 92.** Se o transportador aceitar a mercadoria sem o respectivo conhecimento aéreo, ou se êste não contiver tôdas as indicações do artigo precedente letras *a* até *h*, inclusive, não lhe assistirá o direito de se prevalecer das disposições do presente Código, que lhe excluam ou limitem a responsabilidade.

**Art 93.** 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 94.** O conhecimento aéreo fez presumir, até prova em contrário, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte.

**Art 95.** As enunciações do conhecimento aéreo, relativas a peso, dimensões, acondicionamento da carga e número de volumes, presumem-se verdadeiras até prova em contrário; as referentes a quantidade, volume, valor é estado da

carga só farão prova contra o transportador, se a verificação delas fôr por êle feita na presença do expedidor e exarada no conhecimento.

**Art 96.** A falta, irregularidade ou perda do conhecimento aéreo não prejudicará a existência nem a validade do contrato de transporte, que continua sujeito às regras do presente Código.

### **CAPÍTULO III**

#### *Da Responsabilidade Contratual*

**Art 97.** O transportador responde por qualquer dano resultante de acidente relacionado com a aeronave em vôo ou na superfície, a seu bordo ou em operação de embarque ou desembarque, que causar a morte ou lesão corporal do passageiro, salvo culpa dêste, sem culpabilidade do transportador ou de seus prepostos.

Parágrafo único. No transporte gratuito, a responsabilidade dependerá de prova, a cargo da vítima ou de seus beneficiários, de dolo ou de culpa do transportador ou de seus prepostos, ressalvado o direito à indenização do seguro contratado sem exclusão do passageiro gratuito.

**Art 98.** O transportador responde pelo dano resultante de destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou de carga, nos acidentes ocorridos durante o transporte aéreo.

**Art 99.** O transporte aéreo para os efeitos do artigo precedente, compreende o período durante o qual a bagagem ou carga se acharem sob a guarda do transportador, em aeródromo, a bordo de aeronave ou em qualquer outro lugar.

**Art 100.** O transporte aéreo não abrange transporte terrestre ou aquático realizado fora do aeródromo.

Parágrafo único. Se na execução do contrato do transporte aéreo fôr executado transporte terrestre, marítimo ou fluvial para o carregamento, entrega ou baldeação, presume-se ocorrido o dano durante o transporte aéreo, salvo prova em contrário.

**Art 101.** O transportador responde pelos danos resultantes de antecipação ou atraso do transporte aéreo do passageiro, bagagem ou carga, salvo caso fortuito ou de fôrça maior.

Parágrafo único. Consideram-se casos de fôrça maior os impostos pela segurança de vôo que devem ser aprovados pelo transportador.

**Art 102.** Se a viagem sofrer interrupção em aeroporto de escala por tempo superior a seis horas, qualquer que seja o motivo, o transportador é obrigado à instância do passageiro, a fazê-lo reembarcar incontinenti para o destino pelo meio mais rápido possível e que ofereça idêntico ou melhor serviço, correndo por conta do transportador contratual todos os gastos inclusive os de hospedagem decorrentes de interrupção, sem prejuízo das responsabilidades estabelecidas no artigo anterior.

**Art 103.** No transporte de passageiros, salvo se fôr convencionada indenização mais alta, a responsabilidade do transportador por qualquer dano resultante de morte ou lesão corporal de passageiro será limitada, por pessoa, à importância correspondente a 200 (duzentas) vêzes o maior salário-mínimo vigente no País.

§ 1º No transporte de carga ou bagagem, salvo convenção entre as partes, a responsabilidade do transportador se limita à quantia calculada por quilo, à base de 1/3 (um têrço) do maior salário-mínimo vigente no País.

§ 2º Quanto à bagagem e objetos que o passageiro conservar sob a sua guarda, a responsabilidade do transportador não excederá de 4 (quatro) vezes o maior salário-mínimo vigente no País.

**Art 104.** O transportador responde perante os tripulantes da aeronave e demais empregados que nela viajarem a seu serviço, ou perante os respectivos beneficiários, nos mesmos casos, segundo o mesmo critério e sob o mesmo regime de garantias estabelecidas com relação ao passageiro, por uma indenização de limite igual a que lhes seria devida se passageiros fôsem deduzido o valor da indenização que receberem, ou que teriam direito a receber pela legislação de acidentes de trabalho.

**Art 105.** São nulas as cláusulas tendentes a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite inferior ao fixado neste Código.

Parágrafo único. Essa nulidade não acarreta a anulação do contrato do transporte respectivo.

**Art 106.** Quando o dano resultar de dolo ainda que eventual, do transportador ou de seus prepostos, nenhum efeito terão os artigos deste Código, que excluam ou atenuem a responsabilidade.

**Art 107.** O recebimento de bagagem ou carga, sem protestos do destinatário faz presumir, salvo prova em contrário, que foi entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte.

**Art 108.** No caso de transporte executado sucessivamente por vários transportadores, cada transportados que receber passageiro, bagagem ou carga, ficará sujeito às regras deste Código e considerado parte no contrato de transporte.

§ 1º O passageiro, ou as que o sucederem nos seus direitos, só terão direito de ação contra o transportador que haja efetuado o transporte, no curso do qual se tiver produzido o acidente ou atraso salvo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade em todo o percurso da viagem.

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

## TÍTULO VIII

### *Da responsabilidade para com Terceiros*

**Art 109.** As disposições relativas à responsabilidade para com terceiros aplicam-se a quaisquer aeronaves que trafeguem sobre o território brasileiro.

**Art 110.** Dará direito a reparação qualquer dano que a aeronave causar a pessoas ou bens no solo ou em águas jurisdicionais brasileiras bem assim o originado por pessoas ou coisas dela caídas ou projetadas, inclusive pelos alijamentos resultantes de força maior.

§ 1º Não dará direito, entretanto, à reparação, o dano que não fôr consequência direta do fato causador ou que ocorrer em virtude da operação normal da aeronave, realizada de conformidade com as normas recomendadas.

§ 2º A reparação pelo dano só poderá ser diminuída ou excluída na medida em que couber culpa à pessoa lesada.

**Art 111.** A obrigação de reparar os danos previstos nos artigos antecedentes caberá ao explorador da aeronave.

Parágrafo único. O explorador é responsável pelos danos causados pela aeronave quando pilotada ou manobrada por seus subordinados, ainda que exorbitem de suas atribuições.

**Art 112.** Considera-se a aeronave em vôo ou em manobra a partir do momento em que é empregada a sua força motriz e até que, cessada esta, tenha fim o movimento próprio.

Parágrafo único. Quando se tratar de aeronave desprovida de força motriz a expressão "vôo" ou "manobra" aplica-se ao período compreendido entre o início e o fim de seu movimento.

**Art 113.** Serão regulados pelo direito comum os danos causados pela aeronave no solo e com motores parados.

**Art 114.** A responsabilidade pelo dano causado a terceiros na superfície, por outrem que não o explorador ou tripulantes da aeronave, fica sujeita à legislação comum, mas não exclui a responsabilidade limitada do explorador, prevista neste Código.

**Art 115.** A responsabilidade pelo dano causado a terceiros na superfície, por quem utilizar a aeronave sem o consentimento do explorador, fica sujeita à regra do artigo 110, mas não exclui a responsabilidade limitada de explorador, prevista neste Código.

Parágrafo único. Fica elidida a responsabilidade do explorador se provar que exerceu a devida vigilância para impedir o uso ilegítimo da aeronave.

**Art 116.** Qualquer das pessoas responsáveis, de acordo com este Código terá direito à ação regressiva contra o autor do dano.

**Art 117.** Os danos causados a pessoas na superfície serão indenizados pelo explorador, observado nos casos de morte ou incapacidade o estabelecido no artigo 103 deste Código, acrescido de 50% (cinquenta por cento).

**Art 118.** Se duas ou mais aeronaves em vôo colidirem ou se em suas evoluções perturbaram uma à outra, e daí resultarem danos pessoais a terceiros que dêem direito à indenização, nos termos do artigo 110 ou se duas ou mais aeronaves causarem conjuntamente esses danos, cada uma delas será considerada como tendo causado o dano, e os respectivos exploradores, serão responsáveis nas condições e limites estabelecidos neste Código.

Parágrafo único. Nestes casos, a pessoa que sofrer os danos ou os seus beneficiários terão direito a ser indenizados, até a soma dos limites correspondentes a cada uma das aeronaves, mas nenhum explorador será responsável por soma que exceda os limites aplicáveis às suas aeronaves, salvo se sua responsabilidade for ilimitada, nos termos do artigo 121.

**Art 119.** No caso de danos a pessoas e bens na superfície, causados por aeronave brasileira, a indenização que será rateada, proporcionalmente aos prejuízos resultantes, obedecerá aos seguintes limites:

a) para aeronaves com o máximo de mil quilogramas de peso, a importância correspondente a 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no País;

b) para aeronaves acima de mil quilogramas de peso, a importância correspondente a 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no País, acrescida de 1/40 (um quarenta avos) desse salário, por quilograma que exceder de mil quilogramas.

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

**Art 120.** Quando a importância total das indenizações fixadas exceder o limite da responsabilidade estabelecida neste Código, aplicar-se-ão as regras seguintes, tendo-se em conta o disposto no artigo 117:

a) as indenizações, no caso de morte ou lesão, ou então somente no caso de danos materiais, serão reduzidas em proporção aos seus respectivos montantes;

b) se as indenizações se referirem tanto ao caso de morte ou lesões como ao de danos materiais, a metade da importância total a ser distribuída, destinar-se-á, de preferência, a cobrir as indenizações por morte ou lesões, e, se fôr insuficiente, deverá ser rateada proporcionalmente ao montante respectivo dos danos causados. O saldo da importância total a ser distribuído será rateado, proporcionalmente, entre as indenizações relativas aos danos materiais e, se fôr o caso, à parte não coberta das indenizações por morte ou lesões.

**Art 121.** A pessoa responsável não se poderá prevalecer dos limites fixados neste Código, se o interessado provar que o dano foi causado por dolo, ainda que eventual.

## TÍTULO IX

### *Das Garantias de Responsabilidades*

**Art 122.** O transportador ou explorador dará garantia de reparação dos danos pessoais e materiais de que fôr responsável nos termos dêste Código, na forma e limites nêle estabelecidos.

**Art 123.** A garantia de que trata o artigo anterior poderá consistir, à escolha do transportador ou explorador, em:

a) seguro contratado com empresa idônea;

b) caução ou fiança idônea, inclusive bancária, aprovada pela Govêrno, desde que o garante seja domiciliado no Brasil;

c) depósito prévio, de dinheiro ou valôres.

**Art 124.** A expedição de certificado de navegabilidade da aeronave, ou a sua revalidação, ficará subordinada à apresentação de uma das garantias previstas no artigo antecedente.

Parágrafo único. Se a garantia consistir em contrato de seguro, poder-se-á suspender, a qualquer momento, a validade de certificado de navegabilidade da aeronave ou aeronaves, quando o transportador ou explorador não provar que está executando regularmente cláusulas a que estiver obrigado pela apólice respectiva.

**Art 125.** Para reparação das danos que as aeronaves estrangeiras possam causar a pessoas e bens no território brasileiro, exigir-se-á a apresentação de garantias pelo menos iguais, ou consideradas eqüivalentes, às exigidas para aeronaves nacionais ou, quando aplicável, às estabelecidas em Convenção Internacional de que o Brasil fôr parte.

Parágrafo único. A apresentação das garantias a que se refere o artigo é indispensável, para o sobrevôo do território brasileiro por aeronaves estrangeiras.

**Art 126.** Aquêle que tiver direito à reparação do dano poderá exercer, nos limites da indenização que lhe couber, direito próprio sôbre a garantia prestada pelo responsável.



**Art 127.** Nas apólices de seguro de vida ou de seguro de acidente, os interessados não poderão excluir os riscos resultantes do transporte em aeronaves.

## **TÍTULO X**

### *Do Abalroamento Aéreo*

**Art 128.** Abalroamento aéreo é qualquer colisão entre duas ou mais aeronaves, em vôo ou em manobra na superfície.

Parágrafo único. Para os efeitos dêste Código, consideram-se prejuízos de abalroamento os danos causados por aeronave em vôo ou em manobra à outra aeronave também em vôo ou em manobra, mesmo que não resultem em colisão.

**Art 129.** A responsabilidade pela reparação dos danos resultantes de abalroamento cabe ao explorador da aeronave comprovadamente culpada, quer a utilize pessoalmente, quer por preposto seu no exercício de suas funções.

**Art 130.** Consideram-se prejuízos de abalroamento sujeitos a reparação:

- a) os danos a pessoas e coisas a bordo da aeronave abalroada;
- b) os danos sofridos pela aeronave abalroada;
- c) os danos decorrentes da privação do uso normal da aeronave abalroada, correspondente aos lucros cessantes;
- d) Os danos que o explorador da aeronave abalroada fôr obrigado a pagar.

**Art 131.** Se a culpa fôr comum às aeronaves envolvidas em abalroamento, cada qual suportará os danos causados.

**Art 132.** A responsabilidade dos exploradores de aeronaves culpadas em caso de abalroamento, salvo o disposto no artigo seguinte, não excederá:

- a) do dôbro dos valôres fixados neste Código para os casos de morte e lesões corporais de pessoas embarcadas, danos a mercadorias e bagagens despachadas, e a objetos sob a guarda pessoal de passageiros, a bordo de aeronave abalroada (artigo 103);
- b) de valor dos reparos e substituições de peças da aeronave abalroada, se recuperável, ou de seu valor real imediatamente anterior ao abalroamento, se inconveniente a sua reparação;
- c) de 10% (dez por cento) do valor da aeronave abalroada, determinado em conformidade com o item anterior, por lucros cessantes, em virtude da privação do seu uso normal.

**Art 133.** Não prevalecerão os limites de responsabilidade fixados neste Código:

- a) se o abalroamento resultar de dolo, ainda que eventual, do explorador, ou de preposto seu no exercício de suas funções;
- b) se a pessoa responsável pelo abalroamento se tiver apoderado ilicitamente da aeronave, dela fazendo uso sem o consentimento de quem tiver êsse direito;
- c) se o explorador da aeronave causadora do abalroamento tiver concorrido, por si ou por seus prepostos, para o evento, por ação ou omissão violadora da lei ou da regulamentação em vigor, seja o ato, comissivo ou omissivo, causa imediata ou mediata, do abalroamento.

## **TÍTULO XI**

### *Da Assistência e do Salvamento.*

**Art 134.** O Comandante da aeronave é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida no mar, no ar ou em terra, desde que o possa

fazer sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.

**Art 135.** Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem perigo para si ou outras pessoas, a prestar assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.

**Art 136.** A assistência poderá consistir em simples informação.

**Art 137.** A obrigação de socorrer recai exclusivamente sobre a aeronave em vôo ou pronta para partir, contanto que lhe seja razoavelmente possível prestar socorro.

**Art 138.** Na falta de outros recursos, o órgão do Ministério da Aeronáutica encarregado de coordenar operações de busca e salvamento poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, em vôo ou pronta para decolar, missão específica nessas operações.

**Art 139.** Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão do Ministério da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.

**Art 140.** A falta do Comandante em não prestar assistência, exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave, salvo se êste determinar a não prestação do socorro caso em que lhe caberá integralmente a responsabilidade.

**Art 141.** Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito a remuneração correspondente ao trabalho e à eficiência do ato, nas seguintes bases:

a) Considerar-se-á, em primeiro lugar, o êxito obtido, os esforços, os riscos e o mérito daqueles que prestaram socorro; o perigo ocorrido pela aeronave socorrida, seus passageiros, sua tripulação e sua carga; o tempo empregado, as despesas e prejuízos suportados tendo em conta, quando ocorrer, a situação especial do assistente;

b) em segundo lugar, o valor das coisas salvadas;

§ 1º Não haverá remuneração:

a) se o socorro fôr recusado ou se carecer de resultado útil;

b) quando o socorro fôr prestado por aeronave pública.

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

**Art 142.** Todo aquêle que, por imprudência, negligência ou transgressão, provocar a movimentação desnecessária de recursos de busca e salvamento ficará obrigado a indenizar a União pelas despesas decorrentes dessa movimentação, mesmo que não tenha havido perigo de vida ou solicitação de socorro.

**Art 143.** Prestada assistência sem obrigação de o fazer, aquêle que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.

**Art 144.** Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante da aeronave.

**Art 145.** Se o socorro fôr prestado por diversas aeronaves, embarcações, veículos ou pessoas envolvendo vários interessados, a remuneração será fixada em conjunto pelo Juiz, e distribuída segundo os critérios estabelecidos neste artigo.

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

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

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

**Art 146.** A remuneração não excederá o valor que os bens salvados tiverem, no final das operações de salvamento.

**Art 147.** Fica obrigado ao pagamento da remuneração quem utilizar a aeronave sem o consentimento do proprietário ou explorador, que com ele responderá solidariamente se não tiver exercido a vigilância para impedir o uso ilegítimo da aeronave.

**Art 148.** A remuneração poderá ser reduzida ou suprimida se provado que os reclamantes tornaram necessário o socorro, concorreram para aumentar os prejuízos ou se tornaram cúmplices de furtos, extravios ou outros atos fraudulentos.

**Art 149.** O proprietário ou explorador da aeronave pode reter as cargas até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento.

Parágrafo único. O proprietário da carga poderá retirá-la mediante caução suficiente ao pagamento.

## TÍTULO XII

### *Da Decadência*

**Art 150.** Sob pena de decadência, os direitos decorrentes das reações jurídicas indicadas neste artigo deverão ser exercidos dentro do prazo de dois (2) anos, a contar:

a) da data em que se verificar o dano, nas ações de responsabilidade decorrente dos arts. 97 e 110 deste Código;

b) da data da chegada ou da em que a aeronave devia ter chegado ao destino, ou então da interrupção do transporte, nas ações decorrentes do transporte de cargas ou bagagens;

c) da data de conclusão dos respectivos serviços, nas ações de indenização por assistência e salvamento.

§ 1º Se o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou da identidade do responsável, o prazo de decadência começará a correr do dia em que disso tiver conhecimento, mas não ultrapassará de 3 (três) anos a contar da data do evento.

§ 2º A requerimento da parte ou *ex officio* o juiz determinará integração da lide por todas as pessoas solidariamente responsáveis pelo dano, para efeito do direito regressivo.

**Art 151.** O direito de ação contra os construtores da aeronave decairá em cinco (5) anos, a contar da entrega da aeronave.

**Art 152.** O transportador é obrigado a conservar, pelo prazo de três (3) anos, as vias respectivas dos seus documentos de transporte aéreo.

## TÍTULO XIII

### *Das Infrações*

**Art 153.** As penalidades previstas neste Título serão aplicadas pela autoridade aeronáutica competente, de acordo com a gravidade das infrações.

**Art 154.** A aplicação de penalidade, nos termos do artigo anterior, não prejudicará nem impedirá a imposição, por outras autoridades, de penalidades previstas em leis ou regulamentos.

**Art 155.** Será aplicada a pena de cassação do certificado de navegabilidade da aeronave, do certificado do tripulante ou da concessão ou da autorização de serviços aéreos, nos seguintes casos:

- a) perda do nível de aptidão técnica ou de condições físicas;
- b) procedimentos ou práticas, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas de certificado de habilitação técnica;
- c) utilização da aeronave na prática de contrabando;
- d) execução de serviços aéreos comprometendo a ordem ou a segurança pública;
- e) cessão ou transferência da concessão ou da autorização do serviço aéreo sem estar devidamente autorizada;
- f) transferência da direção ou da execução do serviço aéreo a pessoa natural ou jurídica distinta da que fôr concessionária ou permissionária;
- g) fornecimento à autoridade aeronáutica competente de dados estatísticos e financeiros inexatos, ou recusa de exibição de livros de escrituração, fichas e documentos de contabilidade, de almoxarifado ou de serviços técnicos de manutenção.

Parágrafo único. A aplicação da pena de cassação dependerá de inquérito administrativo, no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.

**Art 156.** Será aplicada a pena de multa, concomitantemente ou não com a suspensão dos certificados, nos casos de infrações configuradas abaixo:

I - Infrações cuja responsabilidade recai simultaneamente ou não sobre o proprietário ou explorador da aeronave, ou ainda sobre seus prepostos, de acordo com as atribuições contidas na regulamentação específica aplicável a cada caso:

- a) utilização da aeronave com certificado de navegabilidade vencido;
- b) utilização da aeronave com excesso de passageiros ou de peso sobre os máximos fixados no certificado de navegabilidade da aeronave;
- c) transporte, sem autorização, de cargas, equipamentos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública ou da aeronave;
- d) utilização da aeronave com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização da autoridade competente;
- e) utilização da aeronave sem estar matriculada ou que, matriculada em outro Estado, não esteja autorizada a sobrevoar o território nacional;
- f) uso de aeronave cujas marcas de nacionalidade ou de matrícula tenham sido alteradas ou que estejam em desacordo com o respectivo certificado de matrícula;
- g) lançamento de objetos ou coisas de bordo de aeronave em vôo, ressalvados os casos de emergência ou de autorização especial para esse fim;
- h) inobservância dos regulamentos e normas de tráfego aéreo, assim como das regulamentações concernentes à duração do trabalho e aos limites de horas de vôo;
- i) inobservância dos planos de vôo, e instruções e autorizações dos órgãos de controle de tráfego aéreo;
- j) tripular aeronave quando os prazos dos respectivos certificados de habilitação técnica e de capacidade física estejam vencidos, ou exerce função

a bordo para a qual não esteja qualificado pela sua licença e respectivo certificado de habilitação técnica:

- l) pilotar aeronave sem portar os certificados de matrícula e de navegabilidade desta e a sua licença e certificados;
- m) inobservância das normas sobre assistência e salvamento;
- n) inobservância, por parte de tripulantes, de normas e regulamentos, que afete a disciplina a bordo ou a segurança de vôo;
- o) utilização da aeronave sem observância das exigências estabelecidas em regulamentos e normas, no tocante à manutenção e operação da aeronave;
- p) utilização da aeronave com estrangeiro como tripulante, em desacôrdo com o estabelecimento neste Código;
- q) execução ou utilização dos serviços técnicos de manutenção sem homologação da autoridade aeronáutica competente;
- r) utilização de aeronave com tripulação em desacordo com os regulamentos e normas em vigor;

II - Infrações cuja responsabilidade recai sobre os concessionários ou permissionários de serviços aéreos:

- a) cessão ou transferência de ações das concessionárias de serviço aéreos em desacôrdo com as exigências legais ou introdução de alterações nos estatutos sociais sem observância das disposições legais;
- b) transgressão das tarifas aprovadas pela autoridade aeronáutica competente ou concessão de abatimentos ou reduções nas tarifas, não autorizadas por lei ou regulamentos;
- c) realização de consórcio ou ( *pool* ), conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, sem prévia autorização da autoridade aeronáutica competente;
- d) inobservância dos dispositivos constantes dos contratos de exploração de linhas aéreas e dos horários aprovados pela autoridade aeronáutica competente;
- e) desrespeito a Convenções ou Acôrdos Aéreos Internacionais de que o Brasil seja parte.

III - Infrações cuja responsabilidade recai sobre pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos itens anteriores:

- a) construção ou exploração de aeródromo ou de quaisquer instalações ou equipamentos de infra-estrutura aeronáutica, sem autorização da autoridade competente;
- b) exploração de serviço aéreo sem concessão ou autorização;
- c) tripular aeronave ou exercer qualquer função a bordo sem ser titular de licença de tripulante.

Parágrafo único. A pena de multa será imposta em grau mínimo, médio ou máximo, e em dôbro na reincidência, podendo ser acrescida concomitantemente de suspensão dos certificados até o máximo de cento e oitenta (180) dias.

**Art 157.** Admitir-se-á recurso, sem efeito suspensivo, das penalidades previstas nos artigos anteriores.

**Art 158.** Se a infração fôr cometida em conseqüência de ordem exorbitante ou indevida, do proprietário ou explorador da aeronave, devidamente comprovada, a responsabilidade de quem cumpriu a ordem ficará atenuada ou eliminada, conforme o alcance da ação.

**Art 159.** Será determinada pela autoridade aeronáutica competente a detenção da aeronave nos seguintes casos:

- a) sobrevôo do território nacional com infringência das Convenções ou Acôrdos Internacionais ou das autorizações concedidas para êsse fim;
- b) entrada no território nacional sem pousar em aeroporto internacional.

Parágrafo único. A aeronave será liberada se forem satisfeitas as exigências legais, a juízo das autoridades competentes; caso contrário, e se fôr aeronave estrangeira, retornará ao exterior pela rota que fôr determinada, dentro do prazo para êsse fim fixado.

**Art 160.** A aeronave poderá ser interdita:

- 1) nos casos configurados no artigo 156, item I, alíneas *a - b - c - d - e - f - o e p* ; item II, alínea *b e c* ;
- 2) se a multa imposta ao proprietário ou explorador não tiver sido paga no prazo estipulado no respectivo ato;
- 3) se instaurado processo para apurar atividade delituosa do proprietário ou explorador na utilização da aeronave.

§ 1º Em caso de requisição da autoridade aduaneira, de polícia ou de saúde, a autoridade aeronáutica competente poderá interditar por prazo não superior a 15 (quinze) dias, qualquer aeronave quando, a seu juízo, as circunstâncias e os motivos que informarem a requisição justificarem essa medida, para acautelar interesses, que não possam ser resguardados de imediato por providência prevista em lei ou regulamento, invocada pela autoridade requisitante.

§ 2º Em qualquer dos casos previstos neste artigo o proprietário ou explorador não terá direito à indenização.

**Art 161.** As importâncias máximas e mínimas das multas serão fixadas pelo Poder Executivo, que as reajustará sempre que o índice do aumento do custo de vida acusar uma elevação de mais de 30% (trinta por cento) em relação à data em que foram fixadas.

Disposições Finais

**Art 162.** Para efeito dêste Código, são consideradas autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

**Art 163.** Em caso de flagrante desrespeito às leis em vigor, aos regulamentos ou às normas de tráfego aéreo, poderá a autoridade competente, em defesa da segurança nacional, em benefício da ordem pública ou da segurança de vôo, deter uma aeronave empregando os meios que julgar necessários.

**Art 164.** Este Decreto-lei entrará em vigor 120 (cento e vinte) dias após a sua publicação.

**Art 165.** Ficam revogados o Decreto-lei nº 483, de 8 de junho de 1938, as Leis nºs 1.396, de 13 de julho de 1951; 2.866, de 13 de setembro de 1956; 3.916, de 13 de julho de 1961; 4.221, de 8 de maio de 1963 e demais disposições em contrário.

Brasília, 18 de novembro de 1966; 145º da Independência e 78º da República.

**H. CASTELLO BRANCO**

Carlos Medeiros Silva  
Eduardo Gomes