

## DECRETO N. 20.914 – DE 6 DE JANEIRO DE 1932

### *Regula a execução dos serviços aeronáuticos civis*

O Chefe do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, usando da atribuição que lhe confere o art. 1º do decreto n. 19.398, de 11 de novembro de 1930,

#### **DECRETA:**

**Art. 1º** Os Estados Unidos do Brasil exercem plena e exclusiva soberania em todo o espaço aéreo correspondente ao seu território e águas territoriais.

**Art. 2º** Compete exclusivamente ao Governo Federal regular a aeronáutica civil em todo o país, a qual será superintendida e fiscalizada pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, por intermédio do Departamento de Aeronáutica Civil.

**Art. 3º** O espaço aéreo nacional é franqueado à circulação das aeronaves, com as limitações estabelecidas neste decreto e na forma dos regulamentos expedidos.

**Art. 4º** As aeronaves em trajeto ou em tráfego internacional deverão obedecer às rotas prefixadas e pousar nos aeroportos que lhes forem designados para entrada e saída do Território Nacional.

**Art. 5º** Por motivos de ordem militar ou de segurança nacional, o Governo reserva-se o direito de decretar a interdição permanente de certas zonas do território brasileiro ao sobrevôo das aeronaves.

§ 1º As aeronaves nacionais, a juízo do Governo, poderão sobrevoar essas zonas, excepcionalmente, quando for de interesse da segurança pública.

§ 2º A interdição, em qualquer tempo que se estabeleça, será publicamente notificada, com a indicação precisa das zonas abrangidas.

**Art. 6º** Em casos excepcionais, o Governo poderá ainda restringir ou declarar interditos, provisoriamente, o tráfego aéreo e o sobrevôo de parte ou de todo o território nacional, feitas as devidas notificações públicas.

**Art. 7º** Só serão consideradas brasileiras as aeronaves inscritas no Registo Aeronáutico Brasileiro. A nacionalidade das aeronaves estrangeiras decorre do país em cujo registo estiverem inscritas.

**Art. 8º** A tripulação das aeronaves nacional deve ser constituída de brasileiros. Parágrafo único. Somente na falta de aeronautas brasileiros licenciados na forma deste decreto poderão ser admitidos, em caráter provisório e mediante as condições que forem estipuladas, os estrangeiros devidamente habilitados.

**Art. 9º** Os transportes aéreos entre pontos do território nacional ficam reservados às aeronaves brasileiras.

Parágrafo único. 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. 10.** As aeronaves devem sempre pousar ou levantar vôos nos aeroportos ou aeródromos. Ficam ressalvados os casos de força maior ou autorização especial.

**Art. 11.** Aeroportos ou aeródromos, segundo a sua utilização, as superfícies em terra, de água ou flutuantes preparadas ou adaptadas para o pouso e partidas das aeronaves.

**Art. 12.** Os aeroportos são destinados ao tráfego público e franqueados a quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante os onus de utilização.

**Art. 13.** Os aeródromos destinam-se a uso particular e não podem ser utilizados por aeronaves em serviço comercial.

**Art. 14.** Aeronaves, para os efeitos deste decreto, são todos os aparelhos capazes de se elevar e circular nos ares e de transportar pessoas ou coisas.

**Art. 15.** Consideram-se públicas as aeronaves militares e as dos serviços administrativos permanentes da União, dos Estados e dos municípios; e aeronaves privadas, todas as demais.

**Art. 16.** As disposições deste decreto não se aplicam às aeronaves públicas, salvo quando utilizadas em comunicações ou transportes comerciais. Neste caso, ficam equiparadas às aeronaves privadas para todos os efeitos.

**Art. 17.** Nenhuma aeronave pode ser conservada no território nacional se não estiver devidamente matriculada, exceto nos casos expressamente ressalvados pelo Governo.

**Art. 18.** Só serão matriculadas no Brasil as aeronaves que forem propriedade exclusiva de cidadão ou instituição brasileira e de empresa, sociedade ou companhia nacional.

§ 1º Não se concederá matrícula a aeronave que se achar inscrita no registo de outro país.

§ 2º Perderá a nacionalidade brasileira a aeronave que for matriculada em outro país, ou que tiver a sua propriedade alterada contrariamente ao disposto neste artigo.

**Art. 19.** Para os efeitos deste decreto, considera-se sociedade, empresa ou companhia nacional a que estiver legalmente constituída, com sede principal no Brasil, tenha a sua gerência confiada a brasileiro e um terço pelo menos do capital social pertencente a brasileiros aqui domiciliados.

**Art. 20.** A matrícula das aeronaves brasileiras será efetuada no Departamento de Aeronáutica Civil.

**Art. 21.** Fica instituído o Registo Aeronáutico Brasileiro, a cargo do mesmo Departamento, para a matrícula obrigatória das aeronaves.

Parágrafo único. Nesse registo, é igualmente obrigatória a averbação da transferência de propriedade e de quaisquer atos de constituição, alteração ou renúncia de direitos reais sobre aeronaves.

**Art. 22.** As aeronaves devem ter tripulação, equipamento e instalações que forem determinadas, de acordo com o tráfego e os transportes a que se destinarem.

**Art. 23.** As aeronaves só poderão ser tripuladas por aeronautas habilitados, matriculados e licenciados, conforme este decreto e respectivo regulamento.

**Art. 24.** Consideram-se aeronautas, para os fins deste decreto, os tripulantes de uma aeronave que exerçam a bordo funções técnicas necessárias à sua condução.

**Art. 25.** As cartas de habilitação e as licenças dos aeronautas brasileiros serão concedidas ou revalidadas pelo Departamento de Aeronáutica Civil, observadas as condições que forem estabelecidas.

**Art. 26.** A matrícula e o registo dos aeronautas brasileiros serão efetuados no departamento.

**Art. 27.** Para os efeitos dos arts. 17 e 23, os documentos das aeronaves e dos aeronautas estrangeiros deverão ser revalidados, ou simplesmente anotados quando prevalecerem por força de convenção internacional.

**Art. 28.** Os aeroportos serão estabelecidos e mantidos pela União, ou, mediante concessão desta, pelos Estados, municipalidades e particulares, empresas, sociedades ou companhias nacionais.

**Art. 29.** No estabelecimento de aeroportos e de outras instalações para os serviços aeronáuticos, o Governo poderá aproveitar terrenos de propriedade da União e adquirir ou desapropriar por utilidade pública os de terceiros.

**Art. 30.** Os terrenos de marinha e acrescidos, confinantes com os aeroportos, serão aforados, de preferência, para as instalações destinadas aos serviços aeronáuticos; somente quando o Ministério da Viação e Obras Públicas julgá-los desnecessários poderá o aforamento ser feito para outros fins.

**Art. 31.** As instalações para abrigo, reparação e abastecimento das aeronaves e outros serviços auxiliares serão feitas em áreas reservadas dos aeroportos, ou em terrenos a estes adjacentes ou não.

Parágrafo único. Essas instalações, consideradas acessórios dos aeroportos, servirão:

- a) para uso exclusivo do instalador;
- b) para uso das aeronaves de terceiros;
- c) para utilização de quaisquer aeronaves.

Neste último caso, a utilização ficará subordinada ao pagamento das taxas que forem aprovadas.

**Art. 32.** Os aeroportos estabelecidos pela União serão por ela diretamente administrados, ou arrendados a terceiros nacionais, mediante as condições que forem fixadas.

**Art. 33.** O estabelecimento e a exploração de aeroportos pelos Estados, municipalidades e particulares, empresas, sociedades ou companhias, ficarão subordinados, em cada caso, ao exame dos locais preferidos, e à prévia aprovação dos planos, plantas, especificações e orçamento de todas as obras projetadas e às condições que forem determinadas nas respectivas concessões.

§ 1º Essas concessões serão dadas, separadamente, para cada aeroporto, podendo, em casos excepcionais, ser outorgadas em conjunto.

§ 2º Dada a concessão para o aeroporto de uma cidade ou localidade, só por exigência do tráfego aéreo poderá ser aí estabelecido outro. Neste caso, o concessionário primitivo terá o direito de opção ao novo aeroporto, ou à indenização do capital ainda não amortizado do primeiro.

§ 3º Se o novo aeroporto a estabelecer for dotado de uma única superfície de pouso, de terra ou de água, diferente da do primitivo, tornando assim restrita a sua utilização, não prevalece o disposto no parágrafo anterior.

§ 4º Independente de qualquer indenização, ficará reservada nos aeroportos de concessão a área necessária às instalações dos serviços federais que neles devam funcionar.

**Art. 34.** Para o estabelecimento ou ampliações dos aeroportos, o Governo, mediante as condições que determinar, poderá ceder aos concessionários terrenos de propriedade da União e conferir-lhes o direito de desapropriação.

**Art. 35.** O prazo de cada concessão deverá permitir a amortização do capital empregado no aeroporto, que reverterá ao domínio da União ao fim do mesmo,

sem indenização de espécie alguma. Verificado que foi insuficiente esse prazo, poderá ser prorrogado, no limite necessário, até completar-se a amortização.

Parágrafo único. Se não convier ao Governo prorrogar o prazo de que trata este artigo, caberá ao concessionário indenização do capital ainda não amortizado.

**Art. 36.** Em cada aeroporto serão cobradas, de acordo com as tabelas que forem aprovadas pelo Governo, taxas de utilização destinadas a cobrir as despesas de custeio e conservação e sobretaxas para fazer face aos serviços de juros e amortização dos capitais investidos no seu estabelecimento, melhorias, ampliações e instalações.

Essas taxas e sobretaxas, aplicáveis às aeronaves sem distinção de nacionalidade, serão reduzidas ou aumentadas na justa proporção das despesas a que devem atender.

§ 1º Ficam isentas das taxas de utilização apenas as aeronaves públicas, que têm o direito de pousar livremente em qualquer aeroporto ou aeródromo.

As sobretaxas incidirão sobre as aeronaves comerciais, cessando a sua cobrança em cada aeroporto logo que tiver sido amortizado o respectivo capital.

§ 2º O capital empregado na instalação e obras novas de ampliação e melhoria de cada aeroporto, até o máximo dos orçamentos previamente aprovados, será apurado e fixado pelo Governo.

**Art. 37.** Caducará a concessão do aeroporto cujas obras não tenham sido iniciadas e concluídas dentro do prazo mínimo e estritamente necessário do respectivo contrato.

**Art. 38.** Os aeródromos poderão ser estabelecidos e mantidos pela União ou, mediante permissão desta, pelos Estados, municipalidades e particulares, empresas, sociedades ou companhias brasileiras para a utilização restrita a que se refere o art. 13.

Parágrafo único. O estabelecimento e utilização dos aeródromos ficam subordinados ao exame dos locais escolhidos, à prévia aprovação dos planos e plantas e às condições que forem determinadas na respectiva permissão.

**Art. 39.** Os aeródromos que, a juízo do Governo, se tornarem necessários ao tráfego público, poderão ser transformados em aeroportos, nas condições e com as garantias e favores a estes concedidos, mediante acordo com os permissionários ou desapropriação por utilidade pública.

**Art. 40.** Não se admitirá o estabelecimento de aeroportos ou aeródromos em locais julgados impróprios ou inconvenientes; e incorrerão em caducidade as concessões de aeroportos e as permissões de aeródromos, quando a exploração ou uso deles não atender aos fins únicos a que se destinam.

**Art. 41.** Nenhuma edificação ou instalação será permitida nas proximidades dos aeroportos e dos aeródromos das escolas de aeronáutica e das fábricas de aeronaves, desde que possa causar embaraços ao pouso e à partida das aeronaves.

**Art. 42.** As escolas civis de aeronáutica serão criadas e mantidas pela União, ou, com autorização desta, pelos Estados e particulares nacionais.

**Art. 43.** O estabelecimento das fábricas de aeronaves em qualquer ponto do país, dependerá de autorização do Governo Federal.

**Art. 44.** As instalações e os serviços de radiocomunicação que interessem à aeronáutica civil ficam subordinados aos preceitos legais que regulam a matéria.

**Art. 45.** O serviço meteorológico especial de navegação aérea será atendido pela Diretoria de Meteorologia em entendimento direto com o Departamento de Aeronáutica Civil.

**Art. 46.** As linhas entre pontos do território e as de tráfego internacional que nele tenham início, só poderão ser estabelecidas e exploradas mediante concessão do Governo Federal, sem privilégio ou monopólio de espécie alguma, por empresas, sociedades ou companhias nacionais, idôneas.

Parágrafo único. Os concessionários das linhas interiores poderão estabelecer tráfego mútuo com as empresas ou companhias estrangeiras de navegação aérea, mediante convênios ou ajustes previamente aprovados pelo Governo.

**Art. 47.** As linhas aéreas estrangeiras, com ou sem escala no território brasileiro, só poderão ser estabelecidas e exploradas, com prévia permissão do Governo, sem privilégio ou monopólio de espécie alguma, observadas as condições que forem estipuladas.

**Art. 48.** Os concessionários deverão observar os regulamentos em vigor e os que vierem a vigorar para a navegação aérea e fornecer, em suas linhas, passe livre aos funcionários do Departamento, quando viajarem em objeto de serviço.

Parágrafo único. Além disso, os permissionários das linhas estrangeiras e as linhas nacionais que tiverem aeronaves dirigidas por pilotos estrangeiros ficam obrigados a transportar, sem onus para o Governo, um oficial aviador brasileiro, sempre que for julgado conveniente.

**Art. 49.** O transporte da correspondência postal por via aérea será executado, quer no tráfego interior, quer no internacional, mediante ajuste com o Departamento dos Correios e Telégrafos, autorizado, em cada caso, pelo ministro da Viação e Obras Públicas, sobre a base do pagamento de parte do produto das sobretaxas postais aéreas cobradas por meio de selos, de acordo com as tabelas que forem aprovadas.

**Art. 50.** Salvo autorização especial, é proibido o transporte por via aérea de explosivos, armas e munições de guerra, tóxicos e entorpecentes.

**Art. 51.** O transporte e uso de aparelhos fotográficos ou cinematográficos a bordo das aeronaves fica adstrito às normas que forem fixadas no regulamento deste decreto.

**Art. 52.** As aeronaves brasileiras que trafegarem entre pontos do território nacional poderão iniciar as operações de desembarque e descarga logo após a chegada; só em casos especiais estarão sujeitas às visitas da Alfândega, da Polícia e da Saúde Pública. As aeronaves nacionais ou estrangeiras que executarem tráfego internacional serão visitadas nos aeroportos previstos no art. 4º.

**Art. 53.** São considerados de interesse público e ficam isentos de impostos federais, estaduais e municipais:

- a) os aeroportos;
- b) os aeródromos, os terrenos e as edificações das escolas civis de aeronáutica e das fábricas de aeronaves;
- c) as instalações para abrigo, reparação e abastecimento das aeronaves, quando exploradas para uso público ou para os serviços dos concessionários nacionais de linhas aéreas;
- d) as demais organizações do serviço aeronáutico de utilização pública.

Parágrafo único. Os materiais importados do estrangeiro para o estabelecimento e exploração das organizações especificadas neste artigo e

os destinados aos serviços das linhas aéreas de transporte público sob a responsabilidade de concessionários nacionais, gozarão das reduções consignadas no art. 3º da lei n. 5.353, de 30 de novembro de 1927.

**Art. 54.** O Ministério da Viação e Obras Públicas promoverá entendimentos com os Estados, municipalidades, particulares, companhias ou empresas brasileiras, que tenham adquirido e utilizado terrenos para pouso de aeronaves, afim de condicionar esses terrenos ao regime dos aeroportos ou aeródromos.

**Art. 55.** No regulamento deste decreto o Governo estabelecerá as multas a que ficarão sujeitos os infratores das suas disposições, sem prejuízo da sanção penal em que os mesmos incorrerem.

**Art. 56.** As autoridades e os funcionários que exerçam fiscalização pública terão, no exercício dos seus cargos, livre acesso a todas as dependências dos serviços aeronáuticos.

**Art. 57.** O Departamento poderá ordenar a detenção de qualquer aeronave, por infração das leis e regulamentos em vigor, requisitando para esse fim a força necessária.

Parágrafo único. As autoridades públicas em qualquer ponto do país poderão adotar igual providência comunicando-a imediatamente ao Departamento, que decidirá a respeito, e deverão também dar conhecimento da existência ou utilização de qualquer aeronave não matriculada.

Nestas comunicações terão franquia telegráfica e radiotelegráfica no Departamento dos Correios e Telégrafos.

**Art. 58.** Os serviços aeronáuticos devem ser atendidos com toda a presteza que lhes é devida e terão preferência nas repartições públicas.

**Art. 59.** Até que o presente decreto seja regulamentado pelo Governo, continuarão em vigor as disposições do de n. 16.983, de 22 de julho de 1925, aqui não alteradas ou revogadas.

**Art. 60.** Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 6 de janeiro de 1932, 111º da Independência e 44º da República.

**GETULIO VARGAS.**

José Américo de Almeida.

José Fernandes Leite de Castro.

Protogenes Pereira Guimarães.

Oswaldo Aranha.

Afranio de Mello Franco.

Lindolfo Collor.

J. Mauricio Cardoso.

Mario Barbosa Carneiro, encarregado do Expediente da Agricultura, na ausência do ministro.