

**FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO E NEGÓCIOS DE SERGIPE**

**CAMILLA FEBRÔNIO MOURA**

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO: A APLICABILIDADE  
NORMATIVA E SUA PREVISÃO NO ORDENAMENTO JURÍDICO NACIONAL**

**Aracaju**

**2013**

**CAMILLA FEBRÔNIO MOURA**

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO: A APLICABILIDADE  
NORMATIVA E SUA PREVISÃO NO ORDENAMENTO JURÍDICO NACIONAL**

Projeto de pesquisa apresentado à Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe como pré-requisito de conclusão do curso de Direito.

Orientadora: Profa. Dra. Clara Angélica Gonçalves

**Aracaju  
2013**

**CAMILLA FEBRÔNIO MOURA**  
**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO: A APLICABILIDADE**  
**NORMATIVA E SUA PREVISÃO NO ORDENAMENTO JURÍDICO NACIONAL**

Trabalho de Conclusão de Curso – TCC,  
apresentado como exigência parcial para  
obtenção do grau bacharel em Direito a  
comissão julgadora da Faculdade de  
Administração e Negócios de Sergipe –  
FANESE.

Aprovada em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

---

Profa. Dra. Clara Angélica Gonçalves

Orientadora

Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe – FANESE

---

Prof. Msc. Kleidson Nascimento Santos

1º Examinador

Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe – FANESE

---

Prof. Esp. Matheus Brito Meira

2º Examinador

Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe - FANESE

Dedico este trabalho de conclusão de curso aos meus pais, José Iolando e Maria de Fátima benção divina em minha vida, que apesar das adversidades, nunca desistiram, lutando sempre, proporcionando o alicerce necessário para efetivação das minhas conquistas. Vocês fazem parte desse caminho e são responsáveis por essa vitória!  
A MINHA FORMAÇÃO DEDICO A VOCÊS!

## AGRADECIMENTOS

Chegar até aqui não foi fácil, nesta caminhada muitas foram às dificuldades e desafios enfrentados, com os quais aprendi, vivenciei e amadureci. Fascinada pela ciência do **DIREITO**, ensejei um novo rumo a minha trajetória, com dedicação, confiança e fé, iniciei a busca pelo contínuo aprendizado. Hoje comemoro essa VITÓRIA com êxito, ao lado de pessoas essenciais, concluo mais essa etapa e tenho certeza, a minha história recomeça aqui!

Agradeço primeiramente a **DEUS** pelo dom da vida, por me proteger sempre, iluminando os meus caminhos, guiando-me, em minhas decisões, abençoando minha trajetória com momentos inesquecíveis e pessoas incomparáveis!

Aos meus pais, **José Iolando** e **Maria de Fátima**, bênção divina em minha vida, que apesar das adversidades, nunca desistiram, lutando sempre, proporcionando o alicerce necessário para efetivação das minhas conquistas. Vocês fazem parte desse caminho e são responsáveis por essa vitória! AMO VOCÊS!

Aos meus filhos, **Gabriell** e **Isabelle**, razões da minha vida, dádivas de DEUS que me tornam especial e abençoada, me fazendo acreditar que tudo isso vale a pena, que sou capaz, os seus sorrisos e carinhos me erguem a cada tropeço, obrigada pela cooperação e compreensão nos momentos de ausência e omissões e por aqueles em que perdi a paciência e carinhosamente me fizestes sorrir, foi por vocês que cheguei até aqui e é por vocês que seguirei em frente, O MEU AMOR POR VOCÊS É INCONDICIONAL!

Aos meus irmãos, **Mirella** e **Marcell** (In memoriam), anjos que iluminam minha vida, com vocês cresci e vivi momentos inesquecíveis, aprendi a dar mais valor à vida, à viver intensamente, a saudade é imensa, sinto falta dos seus conselhos, amizade e companhia. Sei que estão sempre ao meu lado me iluminando e me dando forças, jamais serei a mesma sem vocês, obrigada por terem feito parte da minha vida, IRMÃOS AMOR INFINITO! **Marquinhos**, criança especial presenteada por Deus, obrigada por ser meu irmão e completar minha vida.

Ao meu esposo **Vitor**, por toda compreensão, paciência e carinho a mim dedicados, sendo fonte de incentivo e força, sendo meu porto seguro, mais que um companheiro, um amigo, um conselheiro, obrigada. AMO VOCÊ!

A vovó **Zulema**, pelo apoio e cuidados dedicados ao longo da minha vida, por acreditar e lutar por mim, serei sempre grata pela educação e valores que me ensinou, obrigado pela maravilhosa convivência.

A **Ricardo**, por seu apoio e dedicação, sempre disposto a contribuir para a facilitação do meu dia a dia, me aconselhando e me transmitindo sua sabedoria.

Aos demais familiares e amigos que contribuíram, me proporcionando momentos de descontração e segurança, pela amizade verdadeira e carinho.

Aos colegas da faculdade, unidos por um ideal, a busca constante por conhecimento, muitas foram às sensações, intensas e novas, que vivi com vocês, às alegrias e aflições, em especial aos que se tornaram amigos, Flávia, Natália, Meiriele, Iranaê, Thaíse, Ícaro, Heitor, Bruno, Felipe e claro as companheiras de “Quarteto” Maria, Lucineide e **Ana Paula**, uma amiga verdadeira e especial de todas as horas. Foi bom conhecer vocês, somos vencedores!

Aos **mestres**, que ao longo desses cinco anos, me transmitiram conhecimentos e experiências com dedicação e paciência, sendo fonte de admiração e exemplos, fundamentais à minha formação. Em especial aqueles notáveis que acompanharam de perto a minha vida acadêmica: **Sandro Costa**, exemplo, que me transmitiu valores como dedicação e ética, através da sua postura profissional, despertando em mim a paixão pelo Direito Penal. **Vitor Condorelli**, nosso homenageado, cordenador e professor, sempre disposto a ajudar, aconselhando e incentivando nos momentos de aflições. **Matheus Meira**, nosso mestre amigo, infelizmente não consegui me fazer gostar de Tributário, mas com certeza me transmitiu valores, com sua demonstração de responsabilidade e justiça.

À minha orientadora **Clara Angélica**, que se fez presente nessa trajetória desde o primeiro período, transmitindo o seu vasto conhecimento de uma forma clara e prazerosa, me fazendo compreender e me identificar com o Direito Civil. Obrigada por me orientar, na construção dessa monografia, dedicando parte do seu tempo, contribuindo com minha formação.

A todos que fazem parte da Fanese, funcionários e direção, em especial a **Val** e **Lu**, pelo apoio e paciência.

Imensurável a minha emoção, é hora de comemorar, em fim, serei **ADVOGADA!**

Prometo exercer a minha profissão com dedicação, lealdade, sabedoria, profissionalismo, engrandecendo a luta pelo Direito, cumprindo o meu dever com ética, justiça e acima de tudo **FÉ!**

**MUITO OBRIGADA!**

Teu dever é lutar pelo Direito, mas no dia em que encontrares o Direito em conflito com a Justiça. Lute pela Justiça.

Eduardo Couture



## RESUMO

O aprofundamento do entendimento do nexo causal em que ocorre a responsabilização do transportador, quando houver a negativa da conduta errônea nas obrigações contratuais, elencando a diferenciação entre o dolo e a culpa, assim como, a indenizações ao transportado pelos danos que lhes foram causados. E por ter o transportador a obrigação de resultado, é notório que o transportado deve ser o transportado sem prejuízo ou lesão, e do mesmo sentido são as mercadorias. Com o não cumprimento da obrigação, ou o inadimplemento, originando-se o prejuízo, a insatisfação, resultados esses não almejados pelo transportado, ocasionando dano físico, moral e material. O não cumprimento do contrato gera obrigação onde diante do seu cumprimento surge a responsabilidade objetiva e presumida da empresa, obrigação esta que só se excluirá se da ocasião adveio alguma excludente de responsabilidade. Com os pressupostos da responsabilidade civil, culpa, dolo e nexo de causalidade, possui assim um destaque e características necessárias para atribuir o dever de indenização ao transportador aéreo. E ao transportador caberá cumprir seu dever, que é pactual através de um contrato bilateral e oneroso, que é transportar o passageiro ou mercadoria ao local de destino anteriormente pactuado, caso contrário arcará com as consequências da quebra de contrato. Já ao usuário do transporte aéreo caberá exigir o cumprimento do contrato tendo um equilíbrio contratual que está vigente entre a relação jurídica, seja ela contratual ou extracontratual.

**Palavras-chave:** Responsabilidade, Civil, Obrigação, Aéreo.

## ABSTRACT

Deepening the understanding of the causal relationship in which the liability of the carrier occurs when the negative of misconduct in contractual obligations , part listed differentiating between deceit and guilt , as well as the damages to transported by damage caused to them . And by having the carrier the obligation of result , it is clear that the ship must be transported without damage or injury , and in the same direction are the goods . The non-fulfillment of the obligation , or default , originating from the injury , dissatisfaction , and these results were not touched by the transported occasioning actual bodily harm , moral and material . The breach of contract obligating where before the compliance objective and assumed responsibility of the company , this obligation only arises if it deletes any occasion stemmed exclusive responsibility . With the assumptions of liability , fault, causation and owner , has a highlight and so necessary to assign the duty to indemnify the air carrier characteristics . And the carrier will fit her duty , that covenant is through bilateral and onerous contract , which is to carry the passenger or goods at the destination previously agreed , otherwise it will bear the consequences of breach of contract . Have the user of air transport will fit enforcing compliance with the contract having a contractual balance that is prevailing between the legal relationship , whether contractual or not .

**Keywords :** Accountability, Civil , Duty , Air .

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>INTROITO DO INSTITUTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL .....</b>	<b>16</b>
	2.1 Evolução Histórica .....	16
	2.2 Conceito de Responsabilidade Civil .....	18
	2.3 Espécies de Responsabilidade Civil .....	18
	2.3.1 Responsabilidade Contratual e Extracontratual .....	18
	2.3.2 Responsabilidade Objetiva e Subjetiva .....	20
	2.4 Fundamentos da Responsabilidade Civil .....	22
	2.4.1 Da Conduta Humana .....	22
	2.4.2 Do Dano .....	23
	2.4.3 Nexo de Causalidade .....	23
	2.4.4 Culpa e Dolo .....	24
	2.5 Causas Excludentes de Responsabilidade Civil .....	25
<b>3</b>	<b>NORMAS PECULIARES DA RELAÇÃO DE TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL E AS ANTINOMIAS ENTRE OS DIPLOMAS .....</b>	<b>27</b>
	3.1 Convenção de Varsóvia .....	27
	3.2 Código Brasileiro de Aeronáutica .....	28
	3.3 Código de Defesa e Proteção ao Consumidor .....	30
	3.4 Aplicabilidade do Código Civil de 2002 na Responsabilidade Civil Advinda do Transporte Aéreo .....	32
	3.5 As Antinomias Jurídicas das Normas do Direito Aéreo .....	33
	3.5.1 Antinomia entre o Código de Defesa do Consumidor e a Convenção de Varsóvia .....	34
	3.5.2 Antinomia entre o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código do Consumidor .....	35
<b>4</b>	<b>DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO À LUZ DA LEGISLAÇÃO .....</b>	<b>39</b>
	4.1 Classificação do Transporte Aéreo .....	40
	4.2 Do Contrato de Transporte e da Responsabilidade Contratual .....	41

4.3	Da Responsabilidade Objetiva do Transportador Aéreo .....	45
4.4	Da Jurisprudência .....	45
4.5	Dos Danos Oriundos do Transporte Aéreo e sua Reparação	47
4.5.1	Do No-Show e Overbooking .....	48
4.5.2	Da Indenização por Avaria, Perda, Destruição ou Atraso de Bagagem e Mercadoria .....	49
4.5.3	Cancelamento, Adiamento e Atrasos de Vôos .....	50
4.5.4	Indenização por Acidente com Aeronave Resultando em Morte ou Lesão Corporal do Passageiro .....	51
5	CONCLUSÃO .....	54
	REFERÊNCIAS .....	56
	ANEXOS .....	58
	Anexo A – Código Brasileiro de Aeronáutica.....	58
	Anexo B – Convenção de Varsóvia .....	98
	Anexo C – Cartilha da Anac.....	112

## 1 INTRODUÇÃO

Com relação à responsabilidade civil do transportador aéreo, sua aplicabilidade normativa e sua previsão no ordenamento jurídico brasileiro surgem um questionamento de quem vem a ser a responsabilidade. Compreendê-la e tentar respondê-la é o desafio que aqui se expõe.

Todavia, antes de adentrar à temática propriamente dita, especialmente na área a responsabilidade civil do transporte aéreo, é necessário por rigor metodológico que tem como objetivo delinear o caminho a ser percorrido pelo pesquisador na tentativa de relacionar a teoria com a vivência. A metodologia dá origem ao método, e é o método que possibilita a pesquisa. Por ter uma abordagem qualitativa traduzida por aquilo que não pode ser mensurável, a realidade e o sujeito são elementos indissociáveis. Assim sendo, quando se trata do sujeito, levam-se em consideração seus traços subjetivos e suas particularidades. Tais pormenores não podem ser traduzidos em números quantificáveis.

Nessa perspectiva, pretende-se aprofundar o entendimento do nexo causal em que ocorre a responsabilização do transportador, quando houver a negativa da conduta errônea nas obrigações contratual, elencando a diferenciação entre o dolo e a culpa, assim como, a indenizações ao transportado pelos danos que lhes foram causados. E por ter o transportador a obrigação de resultado, é notório que o transportado deve ser o transportado sem prejuízo ou lesão, e do mesmo sentido são as mercadorias.

Com o não cumprimento da obrigação, ou o inadimplemento, originando-se o prejuízo, a insatisfação, resultados esses não almejados pelo transportado, ocasionando dano físico, moral e material. O não cumprimento do contrato gera obrigação onde diante do seu cumprimento surge a responsabilidade objetiva e presumida da empresa, obrigação esta que só se excluirá se da ocasião adveio alguma excludente de responsabilidade.

Um destaque sobre o presente tema é o posicionamento doutrinário e jurisprudencial majoritário elucidando a problemática referente a furto, assalto, roubo de bagagens, extravio, danificações, atraso de embarque e desembarque. Também o paralelo feito entre o Código de Defesa do Consumidor, e os artigos referentes ao

transporte gratuito de pessoa e mercadoria, trazendo a responsabilidade objetiva e contratual das empresas de transporte, esta independentemente da gratuidade.

A empresa de transporte ao prestar os seus serviços, tem a obrigação de transportar o passageiro ou coisa, de modo como foi acordado, cumprindo com sua obrigação contratual, resguardando ao transportado total conservação e zelo.

Desse modo, caso ocorra o descumprimento da obrigação de resultado, terá o transportador independente de culpa a responsabilidade objetiva, de reparar todo e qualquer dano que o transportado venha a sofrer, sendo fundamentado teoria do risco.

O interesse é de estudar a Responsabilidade Civil e suas especificidades, especialmente as relações contratuais entre as transportadoras aéreas e transportados, abrangendo os aspectos doutrinários e normativos relacionados ao tema, como dolo e culpa, dentre outros aspectos, afim, de analisar sua aplicabilidade na vida prática.

Entretanto, esse tema foi priorizado porque atende à função social de atribuir às empresas transportadoras de produtos e mercadorias, assim como o transporte de passageiros, a responsabilização objetiva contratual, em relação às atividades por elas desenvolvidas, acarretando uma maior qualidade e cuidado em relação aos serviços prestados.

Como objeto do estudo é a respeito da responsabilidade civil das transportadoras aérea, busca-se demonstrar, o momento em que o transportador será responsabilizado, pela negativa de sua conduta errônea nas obrigações contratual, e das indenizações ao transportado pelos danos as que lhes foram gerados. Sendo a obrigação do transportados de dar o resultado esperado, bem como a entrega de mercadorias. Sendo assim com inadimplemento da obrigação origina-se o prejuízo, a insatisfação, os danos físicos, morais e materiais, e tem o transportador um pacto contratual com o passageiro ou no transporte de mercadoria, como fim proposto, e a obrigação quando descumprimento surgirá a responsabilidade objetiva e presumida da empresa, que só se excluirá, com a existência de causa excludente de responsabilidade.

Desse modo, o presente trabalho está dividido em cinco capítulos, onde o primeiro explana sobre a parte introdutória. O segundo capítulo trata do introito do instituto da responsabilidade civil, e está subdivido em cinco partes que tratam da evolução histórica, do conceito, das espécies de responsabilidade civil (objetiva e

subjetiva, contratual e extracontratual), dos fundamentos da responsabilidade civil (conduta humana, dano, nexos de causalidade, culpa, dolo e ato ilícito) e das causas de excludentes de responsabilidade civil.

No terceiro capítulo abordam-se as normas peculiares da relação de transporte aéreo doméstico e internacional e as antinomias entre os diplomas, e o mesmo está subdividido em cinco partes que tratam da Convenção de Varsóvia, do Código Brasileiro da Aeronáutica, do Código de Defesa e Proteção do Consumidor, da aplicabilidade do Código Civil de 2002 na responsabilidade civil advinda do transporte aéreo e das antinomias jurídicas das normas de direito aéreo (entre o Código de Defesa do Consumidor e a Convenção de Varsóvia, e entre o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código do Consumidor).

O quarto e último capítulo, tema central da monografia envolve a responsabilidade civil no transporte aéreo à luz da legislação brasileira, onde o mesmo está subdividido em cinco capítulos, que tratam sobre a classificação do transporte aéreo, do contrato de transporte e da responsabilidade civil contratual, da responsabilidade objetiva do transporte aéreo, da jurisprudência e dos danos oriundos do transporte aéreo e sua reparação (do *no show* e *overbooking*, da indenização por avaria, perda, destruição ou atraso de bagagem e mercadoria, do cancelamento, adiamento e atraso de vôos, e da indenização por acidente com aeronave resultando em morte ou lesão do corporal do passageiro).

E, por fim, a conclusão acerca da temática abordada que tem como objetivo principal analisar a responsabilidade civil do transportador aéreo, a fim de averiguar o entendimento doutrinário acerca do instituto da responsabilidade civil, bem como verificar a finalidade da sua aplicabilidade normativa e sua previsão dentro do ordenamento jurídico nacional.

## 2 INTROITO DO INSTITUTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL

### 2.1 Evolução Histórica

Inicialmente, torna-se necessário o esclarecimento da evolução da Responsabilidade Civil, que como tal é de extrema importância para um melhor entendimento acerca da temática aqui abordada.

Historicamente o que se via era uma vingança coletiva, que se caracteriza pela junção de um grupo, para a punição de uma determinada pessoa que agrediu um componente de seu bando. Com a evolução houve a reação individual, na qual os homens faziam justiça com suas próprias mãos, como era na época da Lei de Talião, “olho por olho, dente por dente”.

Os notáveis Gagliano e Pamplona Filho (2011, p. 52), asseveram que:

É dessa visão do delito que parte o próprio Direito Romano, que toma tal manifestação natural e espontânea como premissa para, regulando-a, intervir na sociedade para permiti-la ou excluí-la quando sem justificativa. Trata-se da Pena de Talião, da qual se encontram traços na Lei das XII Tábuas.

Ressalta-se assim que a vingança privativa era a única forma para resolução dos conflitos, que era realizado através da auto tutela. Fora através dessa visão de delito que se sustentou o Direito Romano.

Deste modo a responsabilidade traz o significado de que o indivíduo será responsável pelo resultado que deu causa, tendo sua origem com a vingança privativa. Para encontrar as raízes históricas da responsabilidade, necessário se faz que neste caso fosse ao Direito Romano.

Mais adiante para a solução era admitida a auto composição e logo depois arbitragem, sendo assim não era mais permitido a vingança pessoal, ou seja, a vingança com as próprias mãos, devendo a vítima se conformar com a pena prevista em lei que era aplicada pelo juiz. Ainda nessa fase surge a culpa como requisito para reparação do dano e com isso as penas proporcionais aos danos causados.

Em sua raiz, explica Gonçalves (2012, p. 48):

O Estado assumiu assim, ele só, a função de punir. Quando a ação repressiva passou para o Estado, surgiu a ação de indenização. A responsabilidade civil tomou lugar ao lado da responsabilidade penal.



É na Lei Aquília que se esboça, um princípio geral regulador da reparação do dano.

O grande divisor de águas da responsabilidade civil foi à criação da Lei Aquília (*Lex Aquilia*), surgiu como um novo remédio jurídico, que se caracteriza quando um ato ilícito acontecia mesmo sem a necessidade contratual, fundada basicamente na culpa do agente.

Deste modo, a uma evolução na responsabilidade subjetiva da culpa, como assim era denominada, para a culpa presumida, sendo o dano causado por um ato doloso ou culposos.

Que o dolo era causado quando o agente tinha a intenção de obter o resultado final ou assumia o risco de tal ato, e a culpa quando o agente por negligência, imperícia ou imprudência alcança o resultado.

Percebe-se assim que a responsabilidade é um princípio geral e essencial para a vida em uma civilização, sem a qual é inadmissível o convívio harmônico e saudável entre os cidadãos de uma dada comunidade.

Enfatiza Gonçalves (2012, p. 49):

A realidade, entretanto, é que se tem procurado fundamentar a responsabilidade na ideia de culpa mas, sendo esta insuficiente para atender às imposições do progresso, tem o legislador fixado os casos especiais em que deve ocorrer a obrigação de reparar, independentemente daquela noção. É o que acontece no direito brasileiro, que se manteve fiel à teoria subjetiva no art. 186 do Código Civil. Para que haja responsabilidade, é preciso que haja culpa. A reparação do dano tem como pressuposto a prática de um ato ilícito. Sem prova de culpa, inexistente a obrigação de reparar o dano.

Parte-se da premissa que a reparação do dano ocorre, para que haja o equilíbrio econômico-jurídico alterado pelo dano, que foi a causa da responsabilidade civil. Dentre todas as inovações com a Constituição Federal de 1988, trouxe vários aspectos que completaram a responsabilização do agente infrator.

O que concerne à responsabilização do agente do transporte aéreo, por ser o mesmo licenciado de serviço público, mesmo sem atender a responsabilidade objetiva, através de sua própria ação responderá mesmo sendo discutida sua responsabilização, pelo dano causado.

## **2.2 Conceito de Responsabilidade Civil**

A partir do conceito de Diniz (2011, p. 57):

A palavra “responsabilidade” origina-se do latim *re-pondere*, que encerra a ideia de segurança ou garantia da restituição ou compensação do bem sacrificado. Teria, assim, o significado de recomposição, de obrigação de restituir ou ressarcir.

Partindo dessa premissa, o conceito de responsabilidade, em reparar o dano injustamente causado, por ser próprio da natureza humana, sempre existiu. A forma de reparação deste dano, entretanto, foi transformando-se ao longo do tempo, sofrendo desta forma uma evolução.

Essa tarefa de definir institutos jurídicos é sempre árdua, pois cada doutrinador conceitua de forma diferente de modo a deixar sua marca na história, construindo sua própria definição. Tal situação gera uma série de divergências e até mesmo confusões. Tem-se que aqui esclarecer um pouco acerca desse instituto.

Mesmo diante de critérios diferentes estabelecidos pelos doutrinadores, o que se pode perceber é que há em comum a necessidade de reparação como resultado da conduta humana, visando o restabelecimento das situações que antecedem a ocorrência do evento danoso.

Portanto, os danos materiais ou morais, oriundos da consequência do jurídica, que definem a responsabilidade civil, consiste naqueles efetuados seja pessoa física ou jurídica.

É importante lembrar que a ideia de culpa, que foi adotada, é a mais ampla possível sendo assim, sempre que exista omissão causadora de danos ou a prática de condutas ilícitas, abusivas e lícitas, mas com repercussão negativa, o indivíduo poderá responder pelos danos causados.

## **2.3 Espécies de Responsabilidade Civil**

### **2.3.1 Responsabilidade Contratual e Extracontratual**

O que tange a responsabilidade contratual, essa teve sua origem pela não execução contratual, pode ser de um negócio jurídico bilateral ou unilateral,

resultando assim de um ilícito contratual, da falta de adimplemento ou da mora no cumprimento de qualquer obrigação. Como versa Diniz (2012, p. 62):

[...] a responsabilidade contratual abrange também o inadimplemento ou mora relativos a qualquer obrigação, ainda que proveniente de um negócio unilateral (como o testamento, a procuração ou a promessa de recompensa) ou da lei (como a obrigação de alimentos).

É, portanto, uma infração a um dever especial determinado pela vontade das partes contratantes, e por isso flui de relação obrigacional preexistente e pressupõem capacidade para contratar.

Sendo assim, a responsabilidade contratual, consiste no resultado da violação de uma obrigação anterior a ela para que assim exista é indispensável que exista uma obrigação.

Ressalta-que, que para o contratante obter a justa reparação das perdas e danos, basta a comprovação do inadimplemento obrigacional, portanto é dispensável ao contratante provar a culpa do inadimplente, em se tratando de responsabilidade contratual, assim, o ônus da prova é de competência do devedor, devendo este provar a culpa ou presença de qualquer excludente do dever de indenizar, no inadimplemento obrigacional, como preconiza o art. 1056 do Código Civil de 2002. Consistindo um inadimplemento voluntário, ou fortuito, quando não houver culpa no inadimplemento pelo devedor, excluindo-a por fato fortuito, ou por força maior, impossibilitando a imputabilidade ao sujeito passivo, ocasionando a extinção obrigacional, sem consequências a este, assim, não lhe será imputado o dever de indenizar o credor.

Já a responsabilidade extracontratual, decorre do resultado do inadimplemento normativo, ou seja, da prática de um ato ilícito por pessoa capaz ou incapaz, como versa o art. 156 do Código Civil de 2002, da violação de um dever fundado em algum princípio geral de direito, como trás o art. 159 do já mencionado diploma, visto que não há vínculo anterior entre as partes, por não estarem ligadas por uma relação obrigacional, sendo fonte desta inobservância, a lei advém da lesão a um direito sem que entre a pessoa do ofensor e do ofendido e exista qualquer relação jurídica. Na extracontratual, diferente do contratual, caberá à vítima provar a culpa do agente.

Entretanto, para ocorrência obrigação de indenizar, são necessários alguns pressupostos, com ação ou omissão do agente, oriundos da relação de causalidade,

pois é possível que tenha ocorrido um ato ilícito, ocasionando o dano, sem que um seja causa do outro; como também, a existência de um dano, seja ele moral ou material, pois a responsabilidade civil é baseada no prejuízo para que haja uma indenização; e por fim, o dolo ou culpa.

Sendo assim, a responsabilidade extracontratual é baseada na culpa, onde o lesado deve provar que sofreu um dano para que assim seja reparado, objetivando a comprovação de que o agente agiu com imprudência, imperícia ou negligência. Como se vê na citação de Diniz (2011, p. 62):

E a responsabilidade extracontratual compreende, por seu turno, a violação dos deveres gerais de abstenção ou omissão, como os que correspondem aos direitos reais, aos direitos de personalidade ou aos direitos de autor (à chamada propriedade literária científica ou artística, aos direitos de patente ou de invenções e às marcas).

Podendo, alcançar ainda a responsabilidade sem a culpa, baseada no risco, a responsabilidade civil extracontratual se divide em duas modalidades, em relação ao seu fundamento, sendo, a objetiva, que consiste na responsabilização objetiva, ligada ao risco e na responsabilização subjetiva oriunda da culpa.

E ainda em relação ao agente poderá ser direta ou simples, derivando de ato da própria pessoa atribuída, que, então, deverá responder por seu ato próprio, e indireta ou complexa, que resulta de ato cometido por terceiro, cujo agente é detentor da responsabilidade legal, como na posse de animal e de coisa inanimada sob a sua guarda ou de terceiro.

### **2.3.2 Responsabilidade Objetiva e Subjetiva**

A responsabilidade civil subjetiva é aquela causada pela conduta culposa *latu sensu*, e que envolve a culpa *stricto sensu* e o dolo (Guimarães, p. 386 e 514). A culpa (*stricto sensu*) é caracterizada quando o agente causador do dano praticar o ato com negligência ou imprudência. Já o dolo é a vontade conscientemente dirigida à produção do resultado ilícito.

Até um dado momento histórico, a responsabilidade civil subjetiva foi capaz para a resolução de todos os casos. Contudo, tanto os doutrinadores quanto a jurisprudência passaram a entender que este modelo de responsabilidade, que é baseado na culpa, não era suficiente para solucionar todos os casos existentes.

E nesse sentido, a responsabilidade civil subjetiva se deu em função da evolução da sociedade industrial e como consequência do aumento dos riscos de acidentes de trabalho. Acerca da temática Gagliano e Pamplona Filho (2011, p.165 e 166), asseveram que:

A exigência da culpa como pressuposto da responsabilidade civil representou, inegavelmente, um grande avanço na história da civilização, na medida em que se abandonou o objetivismo típico das sociedades antigas, onde a resposta ao mal causado era difusa, passando-se a exigir um elemento subjetivo que pudesse viabilizar a imputação psicológica do dano ao seu agente.

Surgindo assim, a responsabilidade civil objetiva, oriunda da culpa, sendo também denominada como a teoria do risco. A responsabilidade civil objetiva ou teoria do risco fundamenta a espécie de responsabilidade civil subjetiva, elencando que o dano causado deve ser responsabilizado ao seu autor e reparado pelo respectivo causador, independente de ter ou não da ocorrência da culpa. Resolve-se o problema na relação de nexos de causalidade, dispensando qualquer juízo de valor sobre a culpa.

No antigo Código Civil de 1916, a responsabilidade era essencialmente subjetivista, e no Código de 2002 houve um ajustamento conforme a evolução da responsabilidade, e apesar de não ter abandonado por completo a responsabilidade subjetiva, inovou ao estabelecer a responsabilidade objetiva em seu parágrafo único do artigo 927: “Haverá obrigação de reparar o dano, independente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem”.

Por fim, vale mencionar o Código de Defesa do Consumidor, que também estabelece a responsabilidade objetiva do fornecedor e do fabricante, desconsiderando o elemento culpa, conforme o constante no artigo 14:

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos. § 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais: I - o modo de seu fornecimento; II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam; III - a época em que foi fornecido. § 2º O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas. § 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:

I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexistente; II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro. § 4º A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa.

## **2.4 Fundamentos da Responsabilidade Civil**

Percebe-se que o que vale é a concepção de que a responsabilidade civil subjetiva é a regra e a responsabilidade civil objetiva a exceção. Com base em tal assertiva, afirmam claramente Gagliano e Pamplona Filho (2011, p.67):

A culpa, portanto, não é um elemento essencial, mas sim acidental, pelo que reiteramos nosso entendimento de que os elementos básicos ou pressupostos gerais da responsabilidade civil são apenas três: a conduta humana (positiva ou negativa), o dano ou prejuízo e o nexo de causalidade.

Porém, não se pode desprezar a importância do estudo da culpa na responsabilidade civil, conforme adverte Diniz (2011, p.49):

A realidade, entretanto, é que se tem procurado fundamentar a responsabilidade na ideia da culpa, mas sendo esta insuficiente para atender às imposições do progresso, tem o legislador fixado os casos especiais em que deve ocorrer a obrigação de reparar, independentemente daquela noção. (...) Sem prova de culpa, inexistente a obrigação de reparar o dano.

Portanto, são pressupostos da responsabilidade civil a conduta humana, seja ela por ação ou omissão; o dano causado a vítima; a relação de causalidade e a culpa ou dolo do agente.

### **2.4.1 Da Conduta Humana**

A conduta humana que consiste, num fundamento responsabilidade civil, efetuada pelo ato humano, sendo ela comissiva ou omissiva, ilícita ou lícita, voluntária e imputável, ao próprio agente ou a fato praticado por terceiro, cabendo a este, fato de animal ou coisa inanimada, que resulte dano a outrem, gerando o dever de reparar os danos ao lesado.

Sendo esta conduta, positiva ou negativa, resultante de ato do agente causador do dano, ou por terceiros, nos casos oriundos de atos causados pelos filhos, tutelados, curatelados; ou empregados; ou pelos hóspedes e educandos e;

por fato causado por animais e coisas que estejam sob a guarda do agente, como versam os artigos 932 a 939 do Código Civil 2002.

#### **2.4.2 Do Dano**

Existe ainda o dano, que é a consequência da conduta humana que traz ao terceiro um prejuízo, que deverá ser reparado, e como tal é necessário a sua comprovação por parte de quem alega, salvo as exceções expressas em lei.

O dano é classificado em patrimonial/material ou extrapatrimonial/moral. Onde por dano patrimonial é considerada a perda ou deterioração dos bens, podendo ser essa deterioração parcial, que aflige parte do bem, ou total, quando este não pode mais ser recuperado em sua extensão. Por isso, o dano patrimonial abrange o dano emergente, que é efetivamente a perda e o lucro cessante que é o que se deixou de ganhar em razão do evento danoso.

Já o dano moral/extrapatrimonial consiste na lesão a bens não patrimoniais do sujeito. Resguardados pela Constituição Federal de 1988, em seu artigo 5º, inciso X, são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação.

O dano deve ser certo e atual, sem o dano não há indenização. A materialização do dano ocorre com a definição do efeito prejuízo suportado pela vítima. Sendo assim o doseamento da quantificação do valor para reparação do dano, ressaltando-se que o equilíbrio da imputação é fundamental, pois visa o real sentido de justiça, afastando a vulgarização das indenizações judiciais.

#### **2.4.3 Nexo de Causalidade**

Com relação à causalidade, observa-se que é o nexos existente entre o dano sofrido pela vítima e a conduta, ou seja, a ação comissiva ou omissiva do agente sobre o qual recai a indenização; onde esta relação é, na verdade, o vínculo entre a conduta o resultado decorrente desta.

Configura-se culpa, no sentido estrito, aquela onde ocorre a relação entre a conduta do agente que dá causa ao resultado, podendo ocorrer por imprudência, que consiste na inobservância às regras básicas exigíveis; por negligência, que

configura a omissão de conduta essencial para a efetivação de ato; e imperícia, que consiste na falta de conhecimento técnico inerente para a efetivação correta de determinado ato.

O nexo de causalidade é o mais difícil de ser determinado, pois em muitos graus haverá um alto grau de subjetividade. Como sendo um dos mais essenciais fundamentos da responsabilidade civil, caso não haja possibilidade de identificar o nexo de causalidade que leve o dano ao responsável, não ocorrendo à assertiva de responsabilização, conseqüentemente a possibilidade de ressarcimento à vítima.

#### **2.4.4 Culpa e Dolo**

A culpa era o fundamento da responsabilidade, configurada como teoria da culpa, ou subjetiva, sendo assim, pelo simples fato de a responsabilidade subjetiva ser a ideia principal do Código francês não se pode chegar ao ponto de estabelecer a noção de culpa como pressuposto geral da responsabilidade civil.

Como bem menciona Gagliano e Pamplona Filho (2011, p. 67):

A culpa, portanto, é um elemento essencial, mas sim acidental, pelo que reiteramos nosso entendimento de que os elementos básicos ou pressupostos gerais da responsabilidade civil são apenas três: a conduta humana (positiva ou negativa), o dano ou prejuízo, e o nexo de causalidade.

Já quanto ao dolo, este consiste no ato praticado conscientemente, direcionado específico fim, resultando em ação, realizada livremente pelo agente. A consciência abrange a ação e a omissão do agente, já que ambas são direcionadas a produção de algum ato. Sendo este causador do dano.

Sendo assim, conclui-se que, como bem menciona Gonçalves (2009, p. 67):

Assim, provando o dano, deve ser ele ressarcido integralmente por seu causador, tenha agido com dolo, culpa grave ou mesmo levíssima. O montante da indenização nunca pode exceder o valor dos danos causados ao lesado. Por outro lado, não deve ser menor que estes. Entretanto, a muitos tal solução pode não se revelar justa, em casos de culpa extremamente leve. Melhor seria que a indenização pudesse ser fixada em montante inferior ao dano, em certos casos.

Desse modo para que se aplique a responsabilidade objetiva torna-se necessário que tenha se embasado a teoria do risco, onde a atividade gere perigo e



não ocorra de modo casual, mas que advenha da atividade, devendo o risco ter correspondência das ações naturais ocorridas pelo condutor gerador do dano.

## **2.5 Causas Excludentes de Responsabilidade Civil**

A imputação da responsabilidade civil ao agente depende da existência de todos os seus pressupostos, a culpa do agente, o nexo de causalidade e o dano, sendo indispensável à configuração destes para a configuração do ato.

Assim, a responsabilidade civil será suprida quando presentes determinadas situações, aptas a excluir o nexo causal entre a conduta do agente e o dano causado ao passageiro ou até mesmo o terceiro alheio a situação, como tal, sendo: a força maior, o caso fortuito o estado de necessidade e a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro.

A força maior é definida como um fenômeno da natureza, um acontecimento eventual, indiferente à vontade e a conduta humana, por exemplo, um raio, uma tempestade, um terremoto. Tendo o agente neste caso impotência diante da impossibilidade de previsão e incapacidade diante da ocorrência destes fenômenos, o que, por conseguinte, justifica a exclusão de sua obrigação de indenizar eventuais danos por eles causados.

Ficando claro, que se o evento danoso foi provocado não em razão do funcionamento do serviço prestado, mas por fato imprevisível, não se poderá falar em responsabilidade civil, por inexistir o necessário pressuposto do nexo de causalidade inerente à atividade desenvolvida pelo agente e o dano. Vale lembrar que, não se configurará responsabilidade em uma causa que o dano não foi proveniente do ato, seja ele comissivo ou omissivo, praticado por um agente seu, em decorrência do funcionamento do serviço prestado, mas por motivo de força maior.

O que tange o caso fortuito, que se constitui de uma atividade própria do ser humano que propiciou o resultado danoso, alheio à vontade do agente. Ou seja, pela dissociação da atividade humana, da vontade do condutor da aeronave é que este não deverá ser responsabilizado pelos danos resultantes. Deve-se ressaltar ainda que a força maior e o caso fortuito estão previstos conjuntamente no Art. 393 do Código Civil.

Destaca-se ainda o estado de necessidade que é outra causa excludente de responsabilidade que se verifica diante de situações de perigo iminente, não

provocado pelo agente, tais como guerras, quando se faz necessário um sacrifício do interesse particular.

Vale ressaltar que a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro também é considerada causa excludente da responsabilidade civil, pois haverá a inexistência do nexo de causalidade, visto que o agente não pode ser responsabilizado por um fato a que, de qualquer modo, não deu causa.

Percebe-se, portanto, que com a devida aplicação das excludentes, decorrem do princípio lógico de que ninguém será ser responsabilizado por atos que não cometeu ou para os quais não deu causa ou concorreu.

Conforme disposto na Constituição Federal, a responsabilidade neste caso é objetiva, sendo necessário apenas que o lesado demonstre o nexo entre o ato do agente causador e a lesão suportada pelo transportado em decorrência desse ato, sendo desnecessária a prova da culpa do agente. Assim, caberá ao agente, para se liberar da obrigação, comprovar a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro na produção do dano.

A regra aceita atualmente pelos juristas é que os prejuízos causados aos indivíduos exclusivamente provenientes de atos não acarretam a responsabilidade civil, sob a alegação da inexistência da responsabilidade objetiva, seja pela ausência da conduta administrativa, seja por falta do nexo causal.

Diante disso, deve-se ressaltar que ocorre somente a exclusão da responsabilidade, quando configura a responsabilidade subsidiária, isto é só estará configurada a responsabilidade se o executor da obrar não reparar o dano ocasionado á terceiro.

### **3 NORMAS PECULIARES DA RELAÇÃO DE TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL E AS ANTINOMIAS ENTRE OS DIPLOMAS**

Com todas as considerações até aqui expostas acerca da evolução histórica, espécies, fundamentos e as causas de excludentes da responsabilidade civil, torna-se necessário esclarecer quanto às normas que regulam o transporte aéreo. Passando a discorrer nesse capítulo sobre as fontes normativas do transporte aéreo, normas essas de grande relevância para possibilitar a responsabilidade civil do transportador aéreo em caso de descumprimento do contrato de transporte.

#### **3.1 Convenção de Varsóvia**

O Brasil é subscritor da Convenção de Varsóvia, que é um tratado internacional que disciplina as regras relacionadas ao transporte aéreo internacional de pessoas, bem como de bagagens e mercadorias por meio de remuneração. O referido Tratado, por assim dizer, foi assinado em 12 de outubro de 1929, e devidamente ratificado em 02 de maio de 1931, sendo promulgado pelo Decreto nº 20.704 somente no dia 24 de novembro de 1931, inserindo-se ao ordenamento jurídico brasileiro.

Uma vez inserido, o Tratado assumiu posição social de lei, passando daí em diante, a produzir efeitos e submetendo-se às colocações da Lei de Introdução ao Código Civil (LICC). Fixa-se assim que a lei posterior somente revogará a anterior quando expressamente o declare, ou seja, quando for inconciliável ou quando regule inteiramente a matéria disciplinada pela mesma. Infere-se ainda que uma lei nova que fixe regras gerais ou especiais em relação às que já existem, não revogará nem modificará a lei anterior.

Na Constituição Federal de 1988, em seu art. 5º, § 2º aduz-se que:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (...) § 2º - Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

Mais adiante, no artigo 178:

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. [\(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995\)](#) Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras. [\(Incluído pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995\)](#)

Nesse sentido, não se pode prevalecer o imperito argumento de que o Código de Defesa do Consumidor (CDC) é o instrumento legal a ser aplicado na regulamentação de relações jurídicas envolvendo o transporte aéreo internacional. Pretender que uma legislação de cunho geral venha disciplinar questão regulada por lei especial seria subverter o ordenamento jurídico pátrio no que se refere à hierarquia, interpretação e aplicação das leis.

Em outras palavras, o entendimento que vem prevalecendo nas decisões é de que a lei superveniente, de caráter geral, não afetará as disposições especiais contidas em tratado, pois sustenta as normas constantes da Convenção de Varsóvia sobre transporte aéreo, ainda que disponham diversamente do que trata o Código de Defesa do Consumidor (CDC).

Embora, haja um conflito entre a Convenção de Varsóvia e o Código de Defesa do Consumidor (CDC), este não se mantém, pois se há um suposto conflito a Constituição Federal ao prever a interdependência entre os países que são conflitantes em relação ao transporte aéreo internacional serão regulados ao Poder Legislativo, quanto à elaboração de leis deve ser modelada discorrendo os acordos ou compromissos assumidos pelo Brasil mundialmente.

Sendo o Código de Defesa do Consumidor (CDC) uma lei ordinária infraconstitucional, não resta dúvida de que no Brasil, as questões que são relacionadas ao transporte aéreo internacional serão solucionadas sempre utilizando o que dispõe a Convenção de Varsóvia em detrimento da legislação consumerista.

### **3.2 Código Brasileiro de Aeronáutica**

O transporte de passageiros está devidamente regulamentado no Código Civil, em seu artigo 730 e seguintes, bem como no Código Brasileiro de Aeronáutica,

Lei nº. 7.565, de 19 de dezembro de 1986, em seus artigos 222 e seguintes; como também por Tratados e Convenções Internacionais existentes.

O Código Brasileiro de Aeronáutica cita que é obrigado o transportador a entregar o bilhete individual ou coletivo de passagem, indicando o lugar e data da emissão, o ponto de partida e destino, bem como o nome dos transportadores, tendo o bilhete validade de um ano contados da data da emissão.

Em sendo assim, se a viagem for cancelada pelo transportador, tem o passageiro direito a ser reembolsado do valor já pago, e em ocorrendo atraso na partida por mais de 04 (quatro) horas, tem o transportador obrigação de prover o embarque do passageiro em outra aeronave, sendo que a mesma tem que fornecer um serviço equivalente ou então restituir de imediato o valor pago pelo passageiro.

Vale ressaltar ainda que, todas as despesas causadas pelo atraso ou interrupção da viagem, como por exemplo, a alimentação, hospedagem e transporte e afins, ficará por conta do transportador responsável, levando em consideração a espécie objetiva, sem que haja prejuízo da responsabilidade civil.

No caso de reembolso ao passageiro, o mesmo deverá ocorrer de duas formas: se a passagem foi paga integralmente, o mesmo deverá ser reembolsado por completo; ou se foi feito apenas o pagamento de uma parte, somente será devolvida a parte dessa parcela paga se cogitará, havendo o cancelamento do contrato do transporte. No que tange ao transporte de pessoas, o instrumento que prova o acordo de vontades na ocasião será o bilhete de passagem.

Em princípio, o contrato de transporte aéreo de pessoas deve atender o artigo 104 do Código Civil, que versa:

Art. 104. A validade do negócio jurídico requer:  
I - agente capaz;  
II - objeto lícito, possível, determinado ou determinável;  
III - forma prescrita ou não defesa em lei.

Pode-se perceber que o referido artigo versa sobre capacidade das partes contratantes para que o negócio jurídico veja válido. Como é percebido em outro momento, no art. 116 do já mencionado Código, “a manifestação de vontade pelo representante, nos limites de seus poderes, produz efeitos em relação ao representado”, que trata da manifestação de vontade; percebendo-se ainda que esse contrato tem por obrigação o transporte da bagagem do passageiro.

Em sendo assim, o transportador tem a obrigação de transportar o passageiro, bem como o passageiro tem o dever de pagar o que foi acordado pela aquisição da passagem.

Vale ressaltar ainda que o contrato se extingue no exato momento em que o passageiro desembarca no lugar de destino, cessando assim, as obrigações de responsabilidade que foram anteriormente assumidas pelo transportador. Desse modo, o transporte aéreo de passageiros é um negócio jurídico que possui caráter consensual, pois formado pelo simples acordo de vontade entre o passageiro e o transportador.

### **3.3 Código de Defesa e Proteção ao Consumidor**

Como se pode perceber ao longo do que foi exposto, a responsabilidade civil abrange todos os meios de transporte, desde os tempos mais remotos. Percebe-se, pois, que dentre todos os meios de transporte existentes, um dos que mais ganha destaque é o transporte aéreo, por possibilitar o abreviamento de distâncias e do tempo de viagem, e ainda provém uma maior comodidade ao passageiro.

No entanto, apesar da grande evolução, se percebe que vários foram os estudos e discussões sobre os diversos problemas e o frequente desrespeito ao consumidor.

O transporte aéreo internacional, é regulado inicialmente pela Convenção de Varsóvia, acolhida no Ordenamento Jurídico Brasileiro pelo Decreto n.º 20.704 de 24 de novembro de 1931. A função essencial da Convenção e de seus protocolos foi limitar o valor das indenizações, sendo que o objetivo maior era tutelar os interesses dos Estados, que eram os proprietários das empresas aéreas. O transporte aéreo nacional é regulado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, que também prevê artigo limitador do valor da indenização.

Observe-se que, apesar de tais regulamentações, surgiu uma nova corrente respaldada por parte da doutrina brasileira, que defende que em existindo conflito de normas com o disposto no Código Civil e no Código de Defesa do Consumidor, estes devem prevalecer, por serem as referidas normas mais atuais e recentes.

Surge o Código de Defesa e Proteção do Consumidor para proteger os direitos do polo mais fraco da relação consumerista, o consumidor, devendo ser afastada qualquer forma de limitação referente a indenização ou tarifada. Mas, deve-

se entender que o Código de Defesa do Consumidor forma um pequeno sistema de proteção ao consumidor, que torna impossível a utilização de normas que venham a aliviar a proteção a quem foi concedida.

Sendo assim, diante do que fora exposto, entende-se que deva prevalecer a responsabilidade objetiva do fornecedor de produtos e serviços pelos danos causados por defeitos relativos à prestação de serviços, conforme esculpido no artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor.

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

§ 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais:

I - o modo de seu fornecimento;

II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam;

III - a época em que foi fornecido.

§ 2º O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas.

§ 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:

I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste;

II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

§ 4º A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa.

Nesse mesmo sentido, fica determinado que se deva aplicar o Código de Defesa do Consumidor e fundamentado nas normas constitucionais e do Código Civil, tornando-se imprescindível atentar para o fato de que não é possível que prevaleça norma limitadora de responsabilidade, nos transportes aéreos, devendo ser a indenização integral, mas, respeitando sempre os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, indenização esta que deve alcançar também os danos morais que foram eventualmente sofridos.

Por fim, ressalva-se ainda que as normas advindas de Convenções ou da Legislação Especial que sejam harmonizáveis com o Código Civil continuaram sendo aplicáveis aos casos concretos, conforme entendimento que exsurge do artigo 732 do Código Civil, principalmente quando forem mais benéficas ao consumidor, desde que, é claro, sejam igualmente compatíveis com a Constituição Federal.

Art. 732. Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.

### **3.4 Aplicabilidade do Código Civil de 2002 na Responsabilidade Civil Advinda do Transporte Aéreo**

Com o advento do Código Civil de 2002, firmaram-se as responsabilidades quanto à figura do contrato de transporte aéreo e a responsabilidade civil. Como versa Aguir Dias apud Gagliano (2011, p. 329):

O estudo da responsabilidade civil deve, em grande parte, o extraordinário incremento que apresenta em nossos dias ao desenvolvimento incessante dos meios de transporte. Sem desconhecer outros motivos realmente fortes, pode afirmar-se que a influência dos novos riscos criados pelo automóvel na responsabilidade civil foi profunda e decisiva, no sentido de alça-la ao seu incontestável lugar de 'vedette' do direito civil, na classificação adequada de Josserand. O insopitável anseio de se transportar fácil e rapidamente, a que alude Julian Huxley, é responsável por essa crescente importância do problema.

Na medida em que a sociedade vai se desenvolvendo e há um avanço tecnológico que ajuda na evolução dos transportes terrestre, aeronáutico e marítimo. Mas, toda essa evolução trouxe um lado negativo para sociedade, que foi o aumento dos riscos e o agravamento das situações danosas.

Em sendo assim, a responsabilidade civil do transportador pode ser considerada em relação aos seus empregados e a terceiros.

Em relação aos empregados, a responsabilidade será pontuada pelo acidente de trabalho em razão da relação de emprego existente. Em relação a terceiros, a responsabilidade do transportador será extracontratual, por não ter vínculo contratual entre os personagens envolvidos, como por exemplo, no caso de pedestre atropelado.

Já em relação ao transporte de pessoas e coisas, o Código Civil disciplina em seu art. 730 que pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas (devidamente elencado nos arts. 734 a 742 do CC) ou coisas (devidamente elencado nos arts. 743 a 756 do CC), sendo assim um negócio jurídico bilateral, consensual e oneroso.

No transporte de coisas ou mercadorias existe a obrigação do remetente de entregar a coisa/mercadoria em condições de envio; o pagamento do preço



acordado; a preservação da coisa/mercadoria; recolhimento tributário, respeito às normas, transportando somente coisa/mercadoria admitidas em lei; e a declaração da coisa e valor transportado. Há ainda, nesta linha, as obrigações do transportador que é receber a coisa/mercadoria no dia, hora, local e modo acertado; aplicar total prestação no transporte da coisa/mercadoria; seguir a rota ajustada; entregar a coisa/mercadoria ao destinatário; e por fim, respeita às normas legais no sentido de enviar mercadorias admitas no Brasil.

No tocante ao transporte de pessoas, leva-se em consideração, o incomensurável valor daquilo que se transporta; a *vida humana*. Daí, a quebra da obrigação implícita de natureza contratual sugere o reconhecimento da responsabilidade objetiva do transportador, que deverá indenizar à vítima independente de ter atuado ou não com dolo ou culpa.

### **3.5 As Antinomias Jurídicas das Normas do Direito Aéreo**

Por antinomia entende que é a contradição ou conflito, total ou parcial, entre leis que versem sobre a mesma matéria ou entre duas decisões, cuja solução não se prevê na ordem jurídica. Para que se caracterize a antinomia, é preciso: que as normas em conflito sejam realmente jurídicas; que estejam em vigor; integrem a mesma ordem jurídica; emanem de autoridade competente num mesmo sistema de referência normativo, prescrevendo comandos ao mesmo sujeito; o conteúdo de cada uma tem de negar a da outra; não disponha de critério para solucionar o conflito a pessoa incumbida de fazê-lo.

Resumindo, são necessários três pressupostos essenciais: incompatibilidade, indecidibilidade e necessidade de decisão. Lembrando ainda que a antinomia é *real*, quando se verifica a impossibilidade de se conciliar duas leis, a atual e a antiga, ficando uma tacitamente derogada; e é *aparente* quando existem, simultaneamente, dentro da mesma lei, disposições antagônicas ou colidentes. Vale ressaltar ainda que a antinomia resolve-se pelos critérios de hierarquia das normas, da especialidade e pelo cronológico.

### **3.5.1 Antinomia entre o Código de Defesa do Consumidor e a Convenção de Varsóvia**

A antinomia entre o Código de Defesa do Consumidor, a Convenção e o Código Brasileiro de Aeronáutica é restrita a apenas uma área temática importante, a responsabilidade civil do transportador. Inicialmente é bom explicitar que só existe conflito aparente de normas entre os três regimes jurídicos quando estivermos diante de relação jurídica de consumo.

As relações tipicamente comerciais por não serem abrigadas pelo Código de Defesa do Consumidor ficam no plano privado, sob o regime do Código Civil, Código Comercial, Convenção e Código Brasileiro de Aeronáutica. Em caso de vícios de qualidade, por não se adequarem, só haverá conflito aparente de normas em relação ao transportador e consumidor.

O Código de Defesa do Consumidor conflita com a Convenção em torno da matéria da responsabilidade civil, especificamente em relação aos vícios de qualidade por insegurança, sejam estes, inerentes a acidentes de consumo, no caso de morte ou lesão, e por inadequação, atraso, perda de bagagem, etc.

Em todo o restante do Código de Defesa do Consumidor, não há antinomia, nem na Convenção. Vale ressaltar que, por exemplo, em temas como o controle das cláusulas abusivas da publicidade, dos bancos de dados, da cobrança de dívidas e das práticas abusivas (entre elas, o overbooking), o Código de Defesa do Consumidor regula sozinho.

Vale ressaltar que em havendo relação jurídica de consumo, o Código de Defesa do Consumidor aplica-se, inteiramente, ao transporte aéreo, doméstico ou internacional, e, por incompatibilidade, revogam-se os privilégios estatutários da indústria, principalmente quando garante, como direito do consumidor, a efetividade da prevenção e da reparação dos danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos causados.

Sendo assim, o Código de Defesa do Consumidor apresenta várias inovações. A primeira a se destacar é o regime de responsabilização objetiva, que proíbe a fixação de piso ou teto, ou ainda, o dano moral, individual ou coletivo, que é plenamente admitido. Como alega Gonçalves (2013, p. 279):

A Convenção de Varsóvia estabelece uma responsabilidade subjetiva, com culpa presumida, do transportador aéreo, ao afirmar

que responde “o transportador pelo dano ocasionado por morte, ferimento ou qualquer outra lesão corpórea sofrida pelo viajante, desde que o acidente, que causou o dano, haja ocorrido a bordo da aeronave, ou no curso de quaisquer operações de embarque ou desembarque” (art.17), aduzindo que o “transportador não será responsável se provar que tomou, e tomaram os seus prepostos, todas as medidas necessária para que se não produzisse o dano, ou que lhes não foi possível tomá-las” (art.20,I). “O fato do passageiro, concorrente ou exclusivo, pode atenuar ou elidir a responsabilidade do transportador” (art. 21). O que se tem observado, contudo, é que os tribunais, interpretando os mencionados dispositivos, têm atribuído responsabilidade objetiva ao transportador, não elidível nem pela força maior.

O afastamento da Convenção por uma lei ordinária violaria princípios básicos de Direito Internacional, no Brasil, ao contrário do que ocorre em outros países, onde a regra é a submissão dos tratados ao teste de constitucionalidade. Os tratados, em nosso sistema, só podem se afastar da Constituição Federal para ampliar garantias, jamais para riscá-las ou inviabilizá-las, conforme seu art. 5º, § 2º.

O transporte aéreo é serviço, nos termos do Código de Defesa do Consumidor, onde o usuário de serviços aéreos é consumidor, mas nem sempre. No que tange à responsabilização civil por vícios de qualidade por inadequação (arts. 18 a 25), só é consumidor o destinatário final do serviço aéreo, não acauteladas pelo Código de Defesa do Consumidor as relações tipicamente comerciais. Na hipótese de acidente de consumo aéreo, qualquer vítima do evento é consumidora.

No que observamos do controle das práticas comerciais e da proteção contratual (arts. 29 a 54), é consumidor do transporte aéreo todo aquele a eles exposto, independentemente de ser destinatário final ou não. Por fim, vale ressaltar que o Código de Defesa do Consumidor, como lei mais recente, afasta assim a aplicação da Convenção de Varsóvia, bem como do Código Brasileiro de Aeronáutica, nos casos de antinomia.

### **3.5.2 Antinomia entre o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código do Consumidor**

No tocante ao Código Brasileiro de Aeronáutica, a solução do conflito é bem mais fácil, pois se trata de norma de Direito interno, onde o Código de Defesa do Consumidor lei mais nova, afasta os pontos do Código Brasileiro de Aeronáutica em que se conflitam. No que tange ao Código de Defesa do Consumidor este entra em

conflito com o tratamento da responsabilidade civil, com o Código Brasileiro de Aeronáutica, tanto no que se refere ao regime de imputação, quanto à fixação de teto indenizatório.

A responsabilidade do transporte aéreo no que tange a Convenção de Varsóvia é subjetiva sendo a culpa presumida, conforme artigo 17, que diz:

O transportador é responsável pelo prejuízo superveniente em caso de morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal sofrida por um viajante quando o acidente que causou o prejuízo se produziu a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque ou desembarque.

Como também o art. 20, quando determina:

No transporte de passageiros e de bagagens e em caso de dano resultante de atraso no transporte de mercadorias, o transportador não é responsável se prova que ele e os seus propositos tomaram todas as medidas necessária para evitar o prejuízo ou que lhe era impossível tomá-las.

Sendo assim, percebe-se que a responsabilidade adotada pela Convenção de Varsóvia é àquela em que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda, que exclusivamente moral, comete ato ilícito, como traz o art. 186 do Código Civil.

Contudo, essa responsabilidade serve como premissa para a existência da culpa como fundamento para a obrigatoriedade de reparar o dano. Sendo a culpa em sentido amplo para indicar também o dolo.

No entanto pode-se perceber o conflito com o Código de Defesa do Consumidor, é quando existe uma limitação do fato do transportador não suportará o pagamento das indenizações em caso de morte de todos os passageiros e da tripulação, por exemplo. Outro exemplo seria quando o passageiro teria condição de arcar com parte do risco.

Na atualidade o transporte aéreo se tornou acessível á todos da sociedade, seja qual a classe que participe, seja média, alta ou baixa, sem que seja do dotado de privilégios econômicos para desfrutar desse transporte. Pois, com o advento do Código de Defesa do Consumidor trouxe uma responsabilidade limitada para as empresas de transporte aéreo tendo algumas canceladas, pois por serem prestadoras de serviço público, estão subordinadas ao regime do código vigente como bem estabelece art. 3º, § 2º que define

Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

§ 1º Produto é qualquer bem, móvel ou imóvel, material ou imaterial.

§ 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.

Assim como o artigo 6º, X que determina:

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

I - a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;

II - a educação e divulgação sobre o consumo adequado dos produtos e serviços, asseguradas a liberdade de escolha e a igualdade nas contratações;

III - a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade, tributos incidentes e preço, bem como sobre os riscos que apresentem; ([Redação dada pela Lei nº 12.741, de 2012](#)) [Vigência](#)

IV - a proteção contra a publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos e serviços;

V - a modificação das cláusulas contratuais que estabeleçam prestações desproporcionais ou sua revisão em razão de fatos supervenientes que as tornem excessivamente onerosas;

VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos;

VII - o acesso aos órgãos judiciários e administrativos com vistas à prevenção ou reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos ou difusos, assegurada a proteção Jurídica, administrativa e técnica aos necessitados;

VIII - a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da prova, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de experiências;

IX - ([Vetado](#));

X - a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral.

Clara é a percepção da relação inerente ao direito do consumidor, a adequação e eficácia da prestação dos serviços públicos em geral, estabelecendo assim sua responsabilidade objetiva integral, como se lê no art. 22 e Parágrafo Único, do já referido Código:

Art. 22. Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.

Parágrafo Único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste código.

Onde, estabelece ainda que a responsabilidade limitada apenas é admitida, em situações justificáveis, como nas relações de consumo entre fornecedor e consumidor de pessoa jurídica, como prescreve o artigo 51, I, parte final, vale ressaltar que jamais será aplicada entre fornecedor e consumidor pessoa física.

Desse modo conclui-se que a responsabilidade no transporte aéreo nacional, não é tão conflituosa quanto a internacional, pois o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor são leis nacionais e sendo assim deverá prevalecer o Código de Defesa do Consumidor ao Código Brasileiro de Aeronáutica, mas desde que não surja uma regra que venha a melhorar a situação e assim essa deverá prevalecer, como art. 2º, §1º, da Lei de Introdutória do Código Civil:

Art. 2º Não se destinando à vigência temporária, a lei terá vigor até que outra a modifique ou revogue.

§ 1º A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior.

## 4 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO A LUZ DA LEGISLAÇÃO

Nos primeiros capítulos se abordou acerca do introito da responsabilidade civil, onde foi analisada a sua evolução histórica, conceito, a responsabilidade civil objetiva e subjetiva, a contratual e extracontratual, os fundamentos da responsabilidade civil (conduta humana, nexos de causalidade, culpa, dolo, e ato ilícito) bem como as causas de excludente de responsabilidade civil. Em outro momento, delineou-se a respeito das formas peculiares da relação de transporte aéreo doméstico e internacional e as antinomias entre os diplomas.

Portanto, será apresentado neste capítulo o delineamento acerca da responsabilidade civil do transportador aéreo a luz da legislação pátria, onde trataremos a respeito da responsabilidade contratual, da responsabilidade objetiva do transportador aéreo e dos danos oriundos do transporte aéreo e sua reparação.

Contudo, tendo como base os institutos já analisados da responsabilidade civil, verificou-se que a responsabilidade civil do transportador aéreo é objetiva, pois a mesma é baseada na teoria do risco. Com tal teoria, a noção de culpa é deslocada para a ideia de risco, que pode ser encarado como “risco-proveito”, quando fundada no princípio em que é reparável o dano causado a outrem como consequência de uma atividade realizada em benefício do responsável, e como “risco-criado”, que subordina todo àquele que sem indagação de culpa, expuser alguém a suportá-lo.

Sendo assim, a culpa encontra-se configurada, nos pressupostos necessários de acordo com a lei, para a configuração da justa reparação de um dano causado pelo transportador, assim, causando ou não dano a outrem por ato próprio, tem o mesmo a obrigação de reparar.

Como se pode notar, segundo Gonçalves (2012, p. 260):

Como o referido dispositivo constitucional prevê a responsabilidade objetiva das permissionárias de serviço público por danos que causarem a *terceiros*, entendendo-se por essa expressão os que não têm com elas relação jurídica contratual, a sua aplicação está restrita aos casos de responsabilidade extracontratual, só podendo ser afastada se o transportador provar caso fortuito ou força maior e culpa exclusiva da vítima, bem como fato exclusivo de terceiros.

Tendo sido, a responsabilidade civil do transportador aéreo é disciplinada pela Convenção de Varsóvia atinente ao transporte aéreo internacional. Já no Código

Brasileiro de Aeronáutica, se trata da relação do transporte aéreo nacional e, especialmente estarão sendo dependentes ao Código de Defesa do Consumidor naquilo que sua disciplina inova, uma vez que são prestadores de serviços.

O ponto característico da responsabilidade civil do transportador aéreo é a limitação da indenização no que diz respeito ao valor máximo, seja ele fixado pela Convenção de Varsóvia e/ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutica. Peculiaridade esta que é dirigida às várias divergências e dificuldades em sua fixação, pois, o Código de Defesa do Consumidor prevê nas relações de consumo a indenização proporcional ao dano sofrido pela vítima, sem limitação do quantum a ser ressarcido. Portanto, a questão crucial no transporte aéreo é a determinação da legislação aplicável.

#### **4.1 Classificação do Transporte Aéreo**

De acordo com tudo que fora desenvolvido, torna-se necessário a classificação do transporte aéreo que é dividido em Transporte Doméstico; Transporte Internacional; Transporte de Passageiros, Bagagens e Mercadorias; Transporte Regular; Transporte Não Regular; Transporte Sucessivo; Transporte de Fato e Transporte Combinado ou Multimodal, que são devidamente embasados pelo Código Brasileiro de Aeronáutica.

Segundo o art. 215 do Código Brasileiro de Aeronáutica, considera-se transporte aéreo doméstico todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em Território Nacional, e não perdem esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino. Vale ressaltar ainda que em seu art. 216, o Código estabelece que o transporte aéreo doméstico deva ser prestado por pessoas jurídicas brasileiras.

Já o conceito de transporte aéreo internacional está expresso na Convenção de Varsóvia em seu art. 1º, que considera assim;

A presente Convenção aplica-se a qualquer transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, efetuado por aeronave mediante remuneração. Aplica-se igualmente aos transportes gratuitos efetuados por aeronave por uma empresa de transportes aéreos.



Para ser operador ou explorador de aeronave é necessário que seja uma pessoa jurídica e que tenha assim a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou até mesmo de táxi aéreo, como é visto pelo art. 123, inciso I do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Como cita Gagliano e Pamplona Filho (2011, p. 349):

A responsabilidade civil do transporte aéreo pelo atraso de voo e pelo de bagagem ou de carga *rege-se* pelo *Código de Defesa do Consumidor* se o evento se deu em sua vigência, *afastando-se a indenização tarifada* prevista na Convenção de Varsóvia. Aplica-se o princípio da responsabilidade objetiva e considera-se abusiva a cláusula que eventualmente limite a responsabilidade do fornecedor pelos danos causados.

O transporte sucessivo está devidamente definido como sendo aquele que existe um só contrato de transporte, quando ajustado num único ato jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagem, ainda que executado, sucessivamente, por mais de um transportador, como é versado pelo art. 223 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

O já referido Código explica como sendo transporte todo aquele realizado em todo ou parte dele, e presume-se autorizado pelo transportador contratual e não se poderá confundir com ele ou com o transportador sucessivo (art. 225, do Código Brasileiro de Aeronáutica).

E por fim, e não menos importante, o transporte combinado ou multimodal que é no caso de transportes efetuados parte por via aérea e parte por qualquer outro meio de transporte (art. 30, parte 1 da Convenção de Varsóvia).

#### **4.2 Do Contrato de Transporte e da Responsabilidade Contratual**

Com a classificação do transporte aéreo devidamente explicado, torna-se necessário evidenciar acerca do contrato de transporte e da sua responsabilidade contratual, onde o contrato de transporte está disciplinado a partir do art. 730 do Código Civil de 2002, que pode ser definido como um negócio jurídico bilateral, consensual e oneroso, onde uma das partes se obriga diante da remuneração, a transportar pessoa ou coisa para um destino previamente convencionado.

Nesse sentido, tem-se que destacar os sujeitos da relação que são o viajante/passageiro, ou seja, aquela pessoa que será transportada; ou o remetente ou expedidor, que é aquele que contrata a condução da coisa e como tal é configurado no pólo ativo; e o transportador, que é aquele contratado e que se obriga a prestar o serviço, e como tal configura-se no pólo passivo.

Sendo de importante relevância destacar que o destinatário ou consignatário<sup>1</sup>, é para quem a mercadoria deverá ser entregue, não é contratante, apesar de que em determinadas situações, poderá assumir deveres e ser titular de direitos em face do transportador.

Segundo Gagliano e Pamplona Filho (2011, p. 332):

Ora, indiscutivelmente, trata-se de uma *responsabilidade de natureza contratual*, medida em que o transportador, ao assumir a obrigação, arca com o dever de levar a coisa até o local de destino, devidamente protegida e em perfeito estado de conservação.

Cumprido observar assim que o objeto do contrato de transporte é a prestação remunerada de conduzir, que como tal poderá incidir sobre pessoas ou coisas. Vale ressaltar assim a importância, que o transporte gratuito não se configura como um negócio jurídico e, portanto, sua responsabilidade civil é decorrente de responsabilidade extracontratual.

É, portanto, um contrato por adesão, visto que suas cláusulas estão antecipadamente estabelecidas pelo transportador, são aderidas pelo usuário, a partir da celebração do contrato, sendo assim, é um negócio jurídico bilateral, oneroso, comutativo e não solene.

Por se só os contratos de transporte trazem, tacitamente, em seu conteúdo, uma cláusula denominada de incolumidade<sup>2</sup>, segundo a qual o viajante tem o direito de ser conduzido, bem como seus pertences, sem nenhuma sequela ou dano até o seu local de destino. Tendo assim um comprometimento do transportador com o resultado, e como tal tem o dever de zelar pela incolumidade do passageiro e seus pertences até o término da obrigação contratada.

Vale lembrar que o transporte aéreo internacional encontra-se também disciplinado na Convenção de Varsóvia, onde cita que é de responsabilidade

---

<sup>1</sup> Credor, a favor do qual se consignam rendimentos ou se depositam valores em pagamento. O que recebe mercadorias para vendê-las com ulterior pagamento das mesmas, descontada sua comissão. (Guimarães, p. 204).

<sup>2</sup> Ilesibilidade. Condição de estar ileso, isento de perigo, dano ou ofensa, tanto a pessoa natural quanto a coisa pública ou privada, por lhe estar garantida a tutela jurídica penal. (Guimarães, p. 357).

contratual do transportador aéreo interno, os danos causados durante a execução do contrato de transporte, e no Brasil, esta regulado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica.

Pelo Código Brasileiro de Aeronáutica tem o transportador que responder pelos prejuízos causados aos passageiros em seus limites, mas existem algumas exceções que são feitas nas hipóteses de ter havido dolo ou culpa grave por parte do transportador ou prepostos seus, casos em que não prevalecem. Tais limites encontram-se previstos nos artigos 257, 260, 262, 269 e 277 do referido Código, como pode ser observado:

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN. § 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro. § 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital par a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, consequente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao valor correspondente a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.

Art. 262. No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato do transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se ao valor correspondente a 3 (três) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (artigos 239, 241 e 244).

Art. 269. A responsabilidade do explorador estará limitada: I - para aeronaves com o peso máximo de 1.000kg (mil quilogramas), à importância correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional; II - para aeronaves com peso superior a 1.000kg (mil quilogramas), à quantia correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional, acrescida de 1/10 (um décimo) do valor de cada OTN - Obrigação do Tesouro Nacional por quilograma que exceder a 1.000 (mil). Parágrafo único. Entende-se por peso da aeronave o autorizado para decolagem pelo certificado de aeronavegabilidade ou documento equivalente.

Art. 277. A indenização pelos danos causados em consequência do abalroamento não excederá: I - aos limites fixados nos artigos 257,

260 e 262, relativos a pessoas e coisas a bordo, elevados ao dobro; II - aos limites fixados no artigo 269, referentes a terceiros na superfície, elevados ao dobro; III - ao valor dos reparos e substituições de peças da aeronave abalroada, se recuperável, ou de seu valor real imediatamente anterior ao evento, se inconveniente ou impossível a recuperação; IV - ao décimo do valor real da aeronave abalroada imediatamente anterior ao evento, em virtude da privação de seu uso normal.

Nesse sentido, vale lembrar que o Brasil, em matéria de transporte aéreo internacional, é signatário da Convenção de Varsóvia, onde a mesma estabelece uma característica especial que é a possibilidade da limitação da indenização (que será devidamente tratada em capítulo posterior)

Por tal Convenção, a responsabilidade civil do transportador é subjetiva, com presunção de culpa deste. Mas o mesmo poderá desobrigar-se da responsabilidade se provar que não houve defeito da aeronave, nem tão pouco culpa da tripulação, e assim demonstrando ter sido feito tudo que estava ao seu alcance para evitar o dano causado, agindo, e não sendo o caso culpa da vítima, todo o resto será incorporado ao "risco do ar".

No caso do transporte aéreo interno, a responsabilidade civil do transportador é objetiva, por presumir que a responsabilidade é tão forte que só pode ser afastada nos termos do art. 256 do Código Brasileiro de Aeronáutica:

Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente: I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque; II - de atraso do transporte aéreo contratado. § 1º O transportador não será responsável: a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva; b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada. § 2º A responsabilidade do transportador estende-se: a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho; b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

Percebe-se assim que não está se cogitando, portanto, de fortuito interno ou externo, nem de fato exclusivo de terceiro. Por fim, a responsabilidade do transportador aéreo interno apresenta outro importante destaque, que é a extensão da mesma aos passageiros gratuitos, ou seja, que aqueles que viajarem por cortesia e aos tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo da eventual indenização por acidente do trabalho.

### 4.3 Da Responsabilidade Objetiva do Transportador Aéreo

Como já bem discutido anteriormente, percebe-se que a legislação brasileira trás como sendo a responsabilidade civil decorrente da relação contratual entre transportador e transportado, pelo que afirma o art. 37, § 6º, da Constituição Federal, será de natureza objetiva, ou seja, não é necessária a apuração de culpa para responsabilizar o transportador pelo dano causado ao transportado.

Vejamos então o que rege a Carta Magna, no art. 37, §6º, que, as “pessoas jurídicas de direito público e privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes”, nessa [qualidade](#), causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Sendo assim, é objetiva a responsabilidade das pessoas jurídicas de direito privado, que prestam serviço público, e somente será excluída tal responsabilidade do transportador se ficar provado que o dano foi causado pelo transportado e por ele sofrido.

### 4.4 Da Jurisprudência

No que tange à jurisprudência as situações que envolvem o transporte aéreo são bem claras, pois considera que no contrato de transporte de [passageiro](#), está inserida a cláusula de incolumidade, onde o transportador se responsabiliza de levar são e salvo o passageiro ao seu destino anteriormente combinado/contratado.

Sendo assim, é obrigação do transportador deixá-lo no destino em perfeitas condições, e, para se desobrigar, a empresa transportadora terá que provar caso fortuito ou força maior ou a culpa do passageiro.

Como o transporte aéreo é prestação de serviço, estará abrangido pelo Código de Defesa do Consumidor e como tal tem nele suas principais características entre as quais a adoção da responsabilidade objetiva e a inexistência de limite para a indenização.

Como se pode perceber em alguns julgados do STJ:

AGRAVO REGIMENTAL EM AGRAVO CONTRA A INADMISSÃO DE RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE AÉREO DE PESSOAS. FALHA DO SERVIÇO. ATRASO EM VOO. REPARAÇÃO POR

DANOS MORAIS. QUANTUM INDENIZATÓRIO RAZOÁVEL. SÚMULA 7/STJ. AGRAVO REGIMENTAL DESPROVIDO.

1. O entendimento pacificado no Superior Tribunal de Justiça é de que o valor estabelecido pelas instâncias ordinárias a título de reparação por danos morais pode ser revisto tão somente nas hipóteses em que a condenação revelar-se irrisória ou exorbitante, distanciando-se dos padrões de razoabilidade, o que não se evidencia no presente caso.

2. Não se mostra exagerada a fixação, pelo Tribunal a quo, em R\$18.000,00 (dezoito mil reais), a ser rateado entre os autores, a título de reparação moral, em virtude dos danos sofridos por ocasião da utilização dos serviços da agravante, motivo pelo qual não se justifica a excepcional intervenção desta Corte no presente feito.

3. A revisão do julgado, conforme pretendida, encontra óbice na Súmula 7/STJ, por demandar o vedado revolvimento de matéria fático-probatória.

4. Agravo regimental a que se nega provimento. (STJ - AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL : AgRg no AREsp 133348 PR 2011/0311314-1)

CIVIL E PROCESSUAL. AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO DE INSTRUMENTO. EXTRAVIO DE BAGAGEM EM TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. TARIFAÇÃO NÃO MAIS PREVALENTE EM FACE DO [CDC](#). DANOS MORAIS. VALOR DA INDENIZAÇÃO. REEXAME DE PROVA. IMPOSSIBILIDADE. SÚMULA N. 7 DESTA CORTE. AGRAVO IMPROVIDO.

I. Após o advento do [Código de Defesa do Consumidor](#), a tarifação por extravio de bagagem prevista na Convenção de Varsóvia não prevalece, podendo a indenização ser estabelecida em valor maior ou menor, consoante a apreciação do Judiciário em relação aos fatos acontecidos.

II. A alteração dos valores arbitrados a título de reparação de danos extrapatrimoniais somente é possível, em sede de recurso especial, nos casos em que o valor fixado destoa daqueles arbitrados em outros julgados recentes desta Corte ou revela-se irrisório ou exagerado, o que não ocorre no presente caso.

III. Alteração do valor arbitrado, no presente caso, implicaria em reexame de matéria fático-probatória, o que está obstado pela Súmula n. 7 desta Corte.

IV. Agravo improvido.

STJ - AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO DE INSTRUMENTO : AgRg no Ag 959403 RJ 2007/0226735-4

Portanto, caso ocorra um acidente, seja o extravio de [bagagem](#) ou até mesmo o overbooking, transportador aéreo tem o dever de reparar o dano resultante, de relação obrigacional, a não ser na hipótese, em que o próprio passageiro tenha através de ato praticado por ele mesmo, dado causa ao dano ou que tenha havido um caso fortuito.

#### **4.5 Dos Danos Oriundos do Transporte Aéreo e sua Reparação**

Posto estes esclarecimentos, passemos a ver em quais termos processuais a evolução jurisprudencial em matéria de responsabilidade civil do transporte aéreo por danos a pessoas, bagagens e mercadorias, que foi motivo primordial para criação judicial de direito novo.

Desse modo vale lembrar que nem sempre o ato que ocasiona a figura da reparação se trata de ilícito, basta apenas descumprimento da finalidade social do ato.

Como bem explica Gonçalves (2012, p. 279):

A reparação dos prejuízos sofridos por pessoas e coisas transportadas subordina-se aos princípios da responsabilidade contratual, e está regulada pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (arts. 246 a 287). O referido diploma revela-se, entretanto, tímido e inseguro. Proclama a responsabilidade pelo acidente com a aeronave em voo ou na superfície, ocorrido a bordo ou em operação de embarque ou desembarque. Mas, em seguida, abre ensanchas à defesa, eximindo a empresa no caso de culpa exclusiva do passageiro.

Ou ainda como estabelecido no art. 732 do Código Civil que os contratos de transporte em geral, serão aplicados quando couber desde que não contrariados os dispositivos do Código, os preceitos essenciais à legislação especial, tratados e convenções internacionais.

A responsabilidade do proprietário da aeronave é objetiva, por danos causados as pessoas em terra, nas hipóteses, em que caírem coisas da mesma, ou se por ventura, estas forem lançadas, mesmo que por necessidade de aliviar o peso. Mesmo em caso de força maior o proprietário é responsável, e o cálculo da indenização está sujeito ao direito comum.

Já o transportador responderá pelo atraso no transporte aéreo, indenizando o passageiro que tinha confirmado reserva. A agência de turismo não tem uma relação direta como o dano, quando o contrato não for fretado. Vale lembrar ainda que, o transportador não poderá recusar passageiros, salvo nos casos previstos em

legislação, ou em casos de higiene ou saúde do interessado justificarem, como está previsto no art. 739 do Código Civil.

#### 4.5.1 Do No Show e Overbooking

Por *overbooking* entende como sendo a sobrevenda, ou seja, foi vendida mais passagens do que dispunha na aeronave. Neste caso, as transportadoras deverão providenciar outra aeronave de igual categoria, comunicando, com muita habilidade aos passageiros, e assim assumindo a falha e responsabilizando-se pelas despesas de locomoção, se assim for o caso.

Como bem Nader (2009, p.443) aprofunda a análise do tema:

Embora a prática do *overbooking* seja comum em aeroportos de todo o mundo, não deixa de ser ilegal, enquadrável no artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor. O consumidor não apenas tem direito de embarcar no próximo voo em que haja lugar, como também pleitear indenização em razão do atraso. Como não há valor prefixado para o ressarcimento, deve o mesmo ser assentado conforme os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, considerando-se o tempo de atraso, atenção e constrangimento efetivamente experimentado pelo passageiro. O dano moral é *in re ipsa*, razão pela qual o passageiro não necessita de prova.

O *overbooking* é configurado pela prática atentatória ao direito do usuário por parte do transportador aéreo e por isso deve o passageiro sendo lesado por esse ato praticado pela transportadora, ser ressarcido pelos prejuízos materiais a ele causados, bem como pelo abalo moral sofrido pela vítima.

Com a configuração da prática do *overbooking*, decorre da hipótese de que o passageiro embarca pela empresa em outra aeronave, com prazo fixado em no máximo de quatro horas, contados a partir do horário de partida que fora contratado. Se a empresa não tiver condições de embarcar o passageiro nessas condições, deverá oferecer-lhe outra a opção de viajar em outro horário ou receber o valor do bilhete. Tudo isso sem a evasiva da responsabilização civil pelos danos causados.

O *overbooking* é praticado para compensar o *no show*, que é a desistência de reservas feitas, porém, não é aconselhável trabalhar com altas taxas de *overbooking*, para que assim sejam evitados transtornos e decepções aos



passageiros, cabendo ao transportador estabelecer a partir de sua experiência a margem de risco. *No Show* é o termo usado pelas [companhias aéreas](#) para os passageiros reservados que não se apresentam para o embarque, como também é utilizado para o ramo da [hotalaria](#) para o hóspede que tinha reserva confirmada e não efetuou o cancelamento no prazo estipulado.

Com o desenvolvimento social em alta, percebe-se que é grande a demanda da população à procura de pacotes turísticos, seja para as férias ou até mesmo para compromissos de trabalho, mas o que chama a atenção é a crescente procura por turismo, mas com isso cresce também o grande número de servas e com elas a criação de reservas frias, onde várias aeronaves decolam com vários lugares vagos, sendo essas as principais causas do *no show*.

Com todo esse contexto percebe-se, principalmente no Brasil, que com todas essas dificuldades enfrentadas pelas companhias aéreas, trazem sérios prejuízos e o desenvolvimento turístico brasileiro é seriamente afetado, pois está tendo uma alta elevação dos preços tarifados pelas companhias aéreas.

#### **4.5.2 Da Indenização por Avaria, Perda, Destruição ou Atraso de Bagagem ou Mercadoria**

Há um grande prejuízo quando ocorre a perda, destruição, atraso, qualquer prejuízo com a bagagem ou mercadoria do passageiro, sejam esses prejuízos materiais ou até mesmo morais. O que chama atenção é que o dever do transportador é levar a bagagem até o destino acordado em bom estado, quando isso não acontece vem a tona vários transtornos.

Como bem cita Gonçalves (2012, p. 282):

O Código do Consumidor, ao consagrar o princípio da indenização integral para todos os acidentes de consumo, derogou os dispositivos legais anteriores que estabeleciam responsabilidade limitada para o transportador aéreo, quer em âmbito nacional, quer internacional. Prevaecem as disposições desse Código sobre a Convenção de Varsóvia porque a Convenção, embora tenha aplicabilidade no Direito Interno Brasileiro, não se sobrepõe às leis do País, consoante entendimento firmado pela Suprema Corte.

Com a limitação trazida pela Convenção de Varsóvia, que fixou valores em caso de perda, extravio ou avaria de malas e bagagens, que na grande maioria dos casos não é adequada, facilmente percebe-se que o dano causado supera o valor

tarifado que tem direito a vítima, onde, o transtorno moral causado ao passageiro sequer é lembrado.

Mas, por ser o contrato de transporte aéreo, uma relação jurídica negocial, sendo assim bilateral, oneroso e consensual, o mesmo traduz a obrigação de resultado deseja, cumprindo, assim, à empresa de entregar a pessoa ou a coisa/mercadoria, em perfeito estado, no local pré-estabelecido, e caso não ocorra sofrerá penalização, arcando com os ônus correspondentes aos danos causados no curso da atividade.

Nesse sentido, tem-se que ter em mente que o contrato de transporte aéreo de bagagens é um contrato de transporte especial, e que tem crescido muito ultimamente, pois estão ocorrendo recorrentes perdas e extravios de bagagens e com isso, estão constituindo a maior fonte de conflito de interesses em face do transportador aéreo. Cuida-se daquele contrato em virtude do qual uma das partes se obriga a transportar do ponto de partida ao de destino, conjuntamente com o passageiro, seus pertences pessoais, adequados para sua comodidade e uso durante a viagem. Trata-se de contrato consensual, bilateral, formal, porém sem caráter solene.

Sendo assim, a norma atinente à limitação da responsabilidade do transportador abrange a execução integral do contrato, não se a podendo ter como compreendendo apenas os riscos inerentes ao transporte pelo ar.

#### **4.5.3 Cancelamento, Adiamento e Atrasos de Vôo**

No que tange a responsabilidade, esta é objetiva do transportador. Nos casos de cancelamento, atraso e adiamento de vôo o passageiro tem o direito à assistência material que envolve comunicação, alimentação e locomoção, segundo Cartilha da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Ainda segundo Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, essas medidas são tomadas com o objetivo de diminuir o desconforto enquanto aguardam o vôo e assim atendem às suas necessidades imediatas.

Deve a assistência ser oferecida progressivamente, pela empresa aérea, de acordo com o tempo de espera que o passageiro passe, devendo ser contado a partir do momento em que houve o atraso, cancelamento ou omissão de embarque,

conforme demonstrado na tabela regulada pela Agência Nacional de Aviação Civil \_ ANAC, a seguir:

A partir de 1 hora: comunicação (internet, telefonemas, etc).
A partir de 2 horas: alimentação (voucher, lanche, bebidas, etc).
A partir de 4 horas: acomodação ou hospedagem (se for o caso) e transporte do aeroporto ao local de acomodação. Se você estiver no local de seu domicílio, a empresa poderá oferecer apenas o transporte para sua residência e desta para o aeroporto.
Se o atraso for superior a 4 horas (ou a empresa já tenha a estimativa de que o voo atrasará esse tempo), ou houver cancelamento de voo ou preterição de embarque, a empresa aérea deverá oferecer ao passageiro, além da assistência material, opções de reacomodação ou reembolso.

\*(Fonte Cartilha da ANAC)

O que é importante citar é que a assistência material deve ser fornecida também aos passageiros que já estejam a bordo da aeronave. Outro ponto de destaque é que a empresa pode suspender a assistência para proceder o imediato embarque, como também os direitos a assistência, reacomodação e reembolso são devidos mesmo nos casos em que haja atraso, cancelamento ou prejuízo causado por força maior.

#### **4.5.4 Indenização por Acidente com Aeronave Resultante em Morte ou Lesão Corporal do Passageiro**

De acordo com o art. 248, do Código Brasileiro de Aeronáutica:

Art. 248. Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos. § 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo. § 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções. § 3º A sentença, no Juízo Criminal, com trânsito em julgado, que haja

decidido sobre a existência do ato doloso ou culposo e sua autoria, será prova suficiente.

E ainda em seus arts. 256 e 257:

Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente: I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque; II - de atraso do transporte aéreo contratado. § 1º O transportador não será responsável: a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva; b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada. § 2º A responsabilidade do transportador estende-se: a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho; b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN. § 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro. § 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital par a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

Com tudo que fora citado até agora, alguns doutrinadores preferem optar que o transportador responderá por culpa direta e outros dizem que pela responsabilidade objetiva. Então, seja por caso fortuito ou pela ocasião morte do passageiro, não responderá o transportador, se o fato decorre do estado de saúde do passageiro.

Devendo sempre lembrar que caso a vítima não tenha chegado ao seu destino, ocorreu um dano no trajeto por ela percorrido. Sendo assim, não está obrigado a provar a culpa do transportador, mas sim o fato de decorrência do dano, para a caracterização da responsabilidade civil. Como bem explica Gonçalves (2009, p. 202):

[...] qualquer dano sofrido pelo passageiro, durante o transporte, importa no inadimplemento contratual de parte do transportador, que deve ressarcir as perdas e danos, nos termos do art. 389 do Código Civil 2002, por deixar de cumprir aquela obrigação na forma devida.

Contudo, com o Código de Proteção de Defesa do Consumidor, foi mudada a responsabilidade civil do transportador, com pode ser percebido em seu art. 14:

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos. § 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais: I - o modo de seu fornecimento; II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam; III - a época em que foi fornecido. § 2º O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas. § 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar: I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste; II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro. § 4º A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa.

O referido Código atribui a responsabilidade tanto ao fornecedor, quanto ao transportador, que é causada por acidente de consumo independente de culpa. Culpa esta que não foi excludente, nem tão pouco de redução de indenização.

Por isso, muitas vezes as vítimas não sabem como agir para a busca, de forma legal, por meios para que sejam atendidas suas necessidades, ficando com o prejuízo e até mesmo esperando muito tempo para que possam ser reparados, diz-se indenizados, pois não se trata apenas de coisas, mas da vida.

## 5 CONCLUSÃO

Com a globalização e o aumento da renda dos brasileiros tem cada vez mais aumentado do desenvolvimento da área do transporte aéreo, proporcionando aos cidadãos realizar atividades que antes não seriam possíveis. Seja para uma viagem profissional ou para apenas desfrutar de um agradável momento de prazer.

Com isso o transporte aéreo teve um significativo crescimento em todo o mundo. Mas inevitavelmente como em qualquer atividade que tem seu desenvolvimento nítido, possuem seus altos e baixos, e o transporte aéreo não poderia ser diferente.

O transporte aéreo, seja de cargas e ou passageiros, é uma atividade muito complexa. Depende, para o seu funcionamento eficaz, da correta operação de aeronaves, de aeroportos, de sistemas informatizados, do envolvimento de procedimentos técnicos específicos, especializado, e funcionários altamente qualificados, para lidarem com a grande demanda que comporta.

O transporte aéreo internacional, que envolve diferentes legislações, organizações e assim diversas burocracias estatais, para que o sistema funcione, todos os países devem estar interligados por linhas aéreas, e como tal precisam se organizar como um todo, coordenando horários, quantidade de voos, espaço nos aeroportos, quantidade de passageiros e de cargas, entre outros.

Todos estes fatores fazem-se necessário para que ocorra o bom funcionamento do transporte aéreo que como conhecemos é um milagre, e assim cria-se uma farta fonte de danos materiais e morais aos indivíduos que se aventuram a participar de tudo isso.

No decorrer do trabalho citam-se diversas situações como o extravio de bagagem; o atraso e cancelamento de voos, que podem gerar variados tipos de danos materiais e psicológicos às pessoas; as lesões físicas; erros na emissão de bilhetes; a perda de conexões; danos à honra e à imagem; de overbooking, caso em que a companhia aérea vende mais passagens do que existem lugares em um vôo; os problemas meteorológicos, mecânicos, entre muitos outros.

Como isso se faz necessário à utilização de mecanismos que o direito dispunha para a proteção do usuário desse transporte, e a responsabilidade civil do transportador aéreo a defesa mais próxima dos interesses do cidadão.

Por isso os pressupostos da responsabilidade civil possuem uma grande relevância para caracterização e destaque da imputação do dever de indenização. Muitas são as legislações que abordam tal temática, a Convenção de Varsóvia, o Código Brasileiro de Aeronáutica, a Constituição Federal, o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor.

Diante dessa expressiva importância do transporte aéreo o presente trabalho buscou histórico sobre a evolução deste tipo de transporte, ressaltando as transformações do transporte aéreo, dentre as quais a soberania do mercado brasileiro encontra-se.

Sendo o transporte aéreo é prestação de serviço, estará abrangido pelo Código de Defesa do Consumidor e como tal tem nele suas principais características entre as quais a adoção da responsabilidade objetiva e a inexistência de limite para a indenização.

Fundado nas assertivas apresentadas no presente estudo, assim como, nos institutos da responsabilidade civil, conclui-se que a responsabilidade civil do transportador aéreo é objetiva, pois está baseada na teoria do risco. Elencando a respectiva teoria, a noção de culpa é transformada em ideia de risco, considerado como “risco-proveito”, assim, o dano causado a outrem, consequente de atividade em benefício de agente responsável, e considerado “risco-criado”, subordinando todo àquele que sem indagação de culpa, expuser alguém a suportá-lo.

Elencando assim, a legislação brasileira como responsabilidade civil decorrente da relação contratual entre transportador e transportado, de acordo com o art. 37, § 6º, da Constituição Federal, as “pessoas jurídicas de direito público e privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes”, caracterizando a natureza objetiva, sendo desnecessária a apuração da culpa para a justa responsabilização do transportador, pelo dano causado ao transportado.

Sendo assim, é objetiva a responsabilidade das pessoas jurídicas de direito privado, que prestam serviço público, sendo a obrigação do transportador deixá-lo no destino em perfeitas condições e somente será excluída a responsabilidade civil do transportador se ficar provado que o dano foi causado pelo transportado ou provada a existência da excludente de responsabilidade civil.

## REFERÊNCIAS

BRASIL, Constituição da República Federativa do Brasil. Publicado no DOU nº. 191-A, de 05 de outubro de 1988. Presidência da República, Casa Civil.

\_\_\_\_\_. Código de Defesa do Consumidor. Lei nº. 8. 078 de 11 de setembro de 1990. Presidência da República, Casa Civil.

\_\_\_\_\_. Código Brasileiro de Aeronáutica. Lei nº. 7.565 de 19 de dezembro de 1986. Presidência da República, Casa Civil.

\_\_\_\_\_. Código Civil. Lei nº. 10. 406 de 10 de janeiro de 2002. Presidência da República, Casa Civil.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 20. 704 de 24 de novembro de 1931. Convenção de Varsóvia. Presidência da República, Casa Civil.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

FARIA, Rodrigo Guimarães. **Responsabilidade Civil da Empresa de Transporte Aéreo**. Curitiba, 2011. Disponível em: <http://tcconline.utp.br/wp-content/uploads/2012/06/RESPONSABILIDADE-CIVIL-DA-EMPRESA-DE-TRANSPORTE-AEREO.pdf>, acessado em 10 de novembro de 2013.

FELIPE, André Reis. **Responsabilidade Civil do Transporte Aéreo na Execução do Transporte de Passageiros, Bagagem e Mercadorias: Parâmetros Indenizatórios**. Itajaí, 2006. Disponível em: <http://siaibib01.univali.br/pdf/Andre%20Reis%20Felipe.pdf>, acessado em 10 de novembro de 2013.

FINKIELSZTEJN, Bianca Szlana. **A Ação de Responsabilidade Civil em Face do Transtorno Aéreo**. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em:



<http://www.avm.edu.br/monopdf/35/Bianca%20Szlana%20F%20Finkielsztejn.pdf>,  
acessado em 10 de novembro de 2013.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro**. 4. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2009.

\_\_\_\_\_. **Responsabilidade Civil**. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

GUIMARÃES, Deocleciano Torrieri. **Dicionário Técnico Jurídico**. 10. ed. São Paulo: Rideel.

MATTOS, Maria Aparecida Pereira. **Responsabilidade Civil do Transporte Aéreo**. Governador Valadares, 2011. Disponível em:  
<http://www.pergamum.univale.br/pergamum/tcc/ResponsabilidadeCivildotransportadoRaereo.pdf>, acessado em 10 de novembro de 2013.

**ANEXOS**  
**ANEXO A**

**Presidência da República**  
**Casa Civil**  
**Subchefia para Assuntos Jurídicos**

**LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.**

Vide texto compilado **Dispõe sobre o Código Brasileiro de Mensagem de veto Aeronáutica.**

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I

Introdução

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (artigos 14, 204 a 214).

§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o Território Nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

CAPÍTULO II

Disposições de Direito Internacional Privado

Art. 3º Consideram-se situadas no território do Estado de sua nacionalidade:

I - as aeronaves militares, bem como as civis de propriedade ou a serviço do Estado, por este diretamente utilizadas (artigo 107, §§ 1º e 3º);

II - as aeronaves de outra espécie, quando em alto mar ou região que não pertença a qualquer Estado.

Parágrafo único. Salvo na hipótese de estar a serviço do Estado, na forma indicada no item I deste artigo, não prevalece a extraterritorialidade em relação à aeronave privada, que se considera sujeita à lei do Estado onde se encontra.

Art. 4º Os atos que, originados de aeronave, produzirem efeito no Brasil, regem-se por suas leis, ainda que iniciados no território estrangeiro.

Art. 5º Os atos que, provenientes da aeronave, tiverem início no Território Nacional, regem-se pelas leis brasileiras, respeitadas as leis do Estado em que produzirem efeito.

Art. 6º Os direitos reais e os privilégios de ordem privada sobre aeronaves regem-se pela lei de sua nacionalidade.

Art. 7º As medidas assecuratórias de direito regulam-se pela lei do país onde se encontrar a aeronave.

Art. 8º As avarias regulam-se pela lei brasileira quando a carga se destinar ao Brasil ou for transportada sob o regime de trânsito aduaneiro (artigo 244, § 6º).

Art. 9º A assistência, o salvamento e o abalroamento regem-se pela lei do lugar em que ocorrerem (artigos 23, § 2º, 49 a 65).

Parágrafo único. Quando pelo menos uma das aeronaves envolvidas for brasileira, aplica-se a lei do Brasil à assistência, salvamento e abalroamento ocorridos em região não submetida a qualquer Estado.

Art. 10. Não terão eficácia no Brasil, em matéria de transporte aéreo, quaisquer disposições de direito estrangeiro, cláusulas constantes de contrato, bilhete de passagem, conhecimento e outros documentos que:

I - excluam a competência de foro do lugar de destino;

II - visem à exoneração de responsabilidade do transportador, quando este Código não a admite;  
III - estabeleçam limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste Código (artigos 246, 257, 260, 262, 269 e 277).

## TÍTULO II

### Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos

#### CAPÍTULO I

##### Do Espaço Aéreo Brasileiro

Art. 11. O Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial.

Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do Ministério da Aeronáutica:

I - a navegação aérea;

II - o tráfego aéreo;

III - a infra-estrutura aeronáutica;

IV - a aeronave;

V - a tripulação;

VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.

Art. 13. Poderá a autoridade aeronáutica deter a aeronave em voo no espaço aéreo (artigo 18) ou em pouso no território brasileiro (artigos 303 a 311), quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico (artigos 1º e 12), de tráfego aéreo (artigos 14, 16, § 3º, 17), ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações (artigos 14, §§ 1º, 3º e 4º, 15, §§ 1º e 2º, 19, parágrafo único, 21, 22), coloque em risco a segurança da navegação aérea ou de tráfego aéreo, a ordem pública, a paz interna ou externa.

#### CAPÍTULO II

##### Do Tráfego Aéreo

Art. 14. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte (artigo 1º, § 1º), neste Código (artigo 1º, § 2º) e na legislação complementar (artigo 1º, § 3º).

§ 1º Nenhuma aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro e por este diretamente utilizada (artigo 3º, I) poderá, sem autorização, voar no espaço aéreo brasileiro ou aterrissar no território subjacente.

§ 2º É livre o tráfego de aeronave dedicada a serviços aéreos privados (artigos 177 a 179), mediante informações prévias sobre o voo planejado (artigo 14, § 4º).

§ 3º A entrada e o tráfego, no espaço aéreo brasileiro, da aeronave dedicada a serviços aéreos públicos (artigo 175), dependem de autorização, ainda que previstos em acordo bilateral (artigos 203 a 213).

§ 4º A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas, assim como às tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota (artigo 23).

§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes.

§ 6º A operação de aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre a proteção ao voo e ao tráfego aéreo, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica.

Art. 15. Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos.

§ 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e similares, assim como os vôos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.

§ 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (artigo 201).

Art. 16. Ninguém poderá opor-se, em razão de direito de propriedade na superfície, ao sobrevoo de aeronave, sempre que este se realize de acordo com as normas vigentes.

§ 1º No caso de pouso de emergência ou forçado, o proprietário ou possuidor do solo não poderá opor-se à retirada ou partida da aeronave, desde que lhe seja dada garantia de reparação do dano.

§ 2º A falta de garantia autoriza o seqüestro da aeronave e a sua retenção até que aquela se efetive.

§ 3º O lançamento de coisas, de bordo de aeronave, dependerá de permissão prévia de autoridade aeronáutica, salvo caso de emergência, devendo o Comandante proceder de acordo com o disposto no artigo 171 deste Código.

§ 4º O prejuízo decorrente do sobrevôo, do pouso de emergência, do lançamento de objetos ou alijamento poderá ensejar responsabilidade.

Art. 17. É proibido efetuar, com qualquer aeronave, vôos de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície.

Parágrafo único. Excetuam-se da proibição, os vôos de prova, produção e demonstração quando realizados pelo fabricante ou por unidades especiais, com a observância das normas fixadas pela autoridade aeronáutica.

Art. 18. O Comandante de aeronave que receber de órgão controlador de vôo ordem para pousar deverá dirigir-se, imediatamente, para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso.

§ 1º Se razões técnicas, a critério do Comandante, impedirem de fazê-lo no aeródromo indicado, deverá ser solicitada ao órgão controlador a determinação de aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança.

§ 2º No caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a autoridade aeronáutica poderá requisitar os meios necessários para interceptar ou deter a aeronave.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, efetuado o pouso, será autuada a tripulação e apreendida a aeronave (artigos 13 e 303 a 311).

§ 4º A autoridade aeronáutica que, excedendo suas atribuições e sem motivos relevantes, expedir a ordem de que trata o caput deste artigo, responderá pelo excesso cometido, sendo-lhe aplicada a pena de suspensão por prazo que variará de 30 (trinta) a 90 (noventa) dias, conversíveis em multa.

Art. 19. Salvo motivo de força maior, as aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações.

Parágrafo único. Os pousos e decolagens deverão ser executados, de acordo com procedimentos estabelecidos, visando à segurança do tráfego, das instalações aeroportuárias e vizinhas, bem como a segurança e bem-estar da população que, de alguma forma, possa ser atingida pelas operações.

Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

I - marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade (artigos 109 a 114);

II - equipamentos de navegação, de comunicações e de salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do vôo, pouso e decolagem;

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Parágrafo único. Pode a autoridade aeronáutica, mediante regulamento, estabelecer as condições para vôos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os vôos de traslado.

Art. 21. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar 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, da própria aeronave ou de seus ocupantes.

Parágrafo único. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.

### CAPÍTULO III

#### Entrada e Saída do Espaço Aéreo Brasileiro

Art. 22. Toda aeronave proveniente do exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional.

Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade aeronáutica, e suas denominações somente poderão ser modificadas mediante lei federal, quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art. 23. A entrada no espaço aéreo brasileiro ou o pouso, no território subjacente, de aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro sujeitar-se-á às condições estabelecidas (artigo 14, § 1º).

§ 1º A aeronave estrangeira, autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada (artigo 14, §§ 1º, 2º, 3º e 4º).

§ 2º A autoridade aeronáutica poderá estabelecer exceções ao regime de entrada de aeronave estrangeira, quando se tratar de operação de busca, assistência e salvamento ou de vôos por motivos sanitários ou humanitários.

Art. 24. Os aeroportos situados na linha fronteira do território brasileiro poderão ser autorizados a atender ao tráfego regional, entre os países limítrofes, com serviços de infra-estrutura aeronáutica, comuns ou compartilhados por eles.

Parágrafo único. As aeronaves brasileiras poderão ser autorizadas a utilizar aeroportos situados em países vizinhos, na linha fronteira ao Território Nacional, com serviços de infra-estrutura aeronáutica comuns ou compartilhados.

TÍTULO III  
Da Infra-Estrutura Aeronáutica  
CAPÍTULO I  
Disposições Gerais

Art. 25. Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

- I - o sistema aeroportuário (artigos 26 a 46);
- II - o sistema de proteção ao vôo (artigos 47 a 65);
- III - o sistema de segurança de vôo (artigos 66 a 71);
- IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 72 a 85);
- V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93);
- VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (artigos 94 a 96);
- VII - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica (artigos 97 a 100);
- VIII - o sistema de indústria aeronáutica (artigo 101);
- IX - o sistema de serviços auxiliares (artigos 102 a 104);
- X - o sistema de coordenação da infra-estrutura aeronáutica (artigo 105).

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia de autoridade aeronáutica, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.

§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

CAPÍTULO II  
Do Sistema Aeroportuário  
SEÇÃO I  
Dos Aeródromos

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.

Parágrafo único. São facilidades: o balisamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra-incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de vôo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.

Art. 27. Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

Art. 28. Os aeródromos são classificados em civis e militares.

§ 1º Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis.

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

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

Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados.

Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.

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

Art. 31. Consideram-se:

I - Aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;

II - Helipontos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros;

III - Helipontos os helipontos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Art. 32. Os aeroportos e helipontos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada classe.

Parágrafo único. Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais (artigo 22).

Art. 33. Nos aeródromos públicos que forem sede de Unidade Aérea Militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares, quanto à respectiva administração, serão definidas em regulamentação especial.

## SEÇÃO II

### Da Construção e Utilização de Aeródromos

Art. 34. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica.

Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidas as instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica (artigo 30).

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização.

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o Território Nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica.

§ 2º A operação e a exploração de aeroportos e helipontos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.

§ 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou helipontos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.

§ 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

§ 5º Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específicas pela União, constituem universidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (artigo 38).

Art. 37. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

Parágrafo único. Os preços de utilização serão fixados em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, tendo em vista as facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto.

## SEÇÃO III

### Do Patrimônio Aeroportuário

Art. 38. Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam.

§ 1º Os Estados, Municípios, entidades da Administração Indireta ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeroportos, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.

§ 2º Quando a União vier a desativar o aeroporto por se tornar desnecessário, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.

#### SEÇÃO IV

##### Da Utilização de Áreas Aeroportuárias

Art. 39. Os aeroportos compreendem áreas destinadas:

I - à sua própria administração;

II - ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;

III - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;

IV - aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos;

V - ao terminal de carga aérea;

VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais;

VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;

VIII - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário;

IX - ao comércio apropriado para aeroporto.

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

§ 1º O termo de utilização será lavrado e assinado pelas partes em livro próprio, que poderá ser escriturado, mecanicamente, em folhas soltas.

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

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

§ 4º Em qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização, ressalvado o disposto no parágrafo anterior.

§ 5º Aplica-se o disposto neste artigo e respectivos parágrafos aos permissionários de serviços auxiliares.

Art. 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias de que trata o artigo 39, IX, depende de autorização da autoridade aeronáutica, com exclusão de qualquer outra, e deverá ser ininterrupto durante as 24 (vinte e quatro) horas de todos os dias, salvo determinação em contrário da administração do aeroporto.

Parágrafo único. A utilização das áreas aeroportuárias no caso deste artigo sujeita-se à licitação prévia, na forma de regulamentação baixada pelo Poder Executivo.

Art. 42. À utilização de áreas aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações urbanas.

#### SEÇÃO V

##### Das Zonas de Proteção

Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embaraçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

Art. 44. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:

I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;

II - Plano de Zoneamento de Ruído;

III - Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos;

IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea.

§ 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de proteção ao voo, a cada aeródromo poderão ser aplicados Planos Específicos, observadas as prescrições, que couberem, dos Planos Básicos.

§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de Proteção de Helipontos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato do Presidente da República.

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições.

§ 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

§ 5º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos.

Art. 45. A autoridade aeronáutica poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os Planos Básicos ou os Específicos de cada aeroporto, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.

Art. 46. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos Planos Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito à indenização.

### CAPÍTULO III

#### Do Sistema de Proteção ao Voo

##### SEÇÃO I

##### Das Várias Atividades de Proteção ao Voo

Art. 47. O Sistema de Proteção ao Voo visa à regularidade, segurança e eficiência do fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades:

I - de controle de tráfego aéreo;

II - de telecomunicações aeronáuticas e dos auxílios à navegação aérea;

III - de meteorologia aeronáutica;

IV - de cartografia e informações aeronáuticas;

V - de busca e salvamento;

VI - de inspeção em voo;

VII - de coordenação e fiscalização do ensino técnico específico;

VIII - de supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea.

Art. 48. O serviço de telecomunicações aeronáuticas classifica-se em:

I - fixo aeronáutico;

II - móvel aeronáutico;

III - de radionavegação aeronáutica;

IV - de radiodifusão aeronáutica;

V - móvel aeronáutico por satélite;

VI - de radionavegação aeronáutica por satélite.

Parágrafo único. O serviço de telecomunicações aeronáuticas poderá ser operado:

a) diretamente pelo Ministério da Aeronáutica;

b) mediante autorização, por entidade especializada da Administração Federal Indireta, vinculada àquele Ministério, ou por pessoas jurídicas ou físicas dedicadas às atividades aéreas, em relação às estações privadas de telecomunicações aeronáuticas.

##### SEÇÃO II

##### Da Coordenação de Busca, Assistência e Salvamento

Art. 49. As Atividades de Proteção ao Voo abrangem a coordenação de busca, assistência e salvamento.

Art. 50. 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. 51. Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem risco para si ou outras pessoas, a prestar assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.

Art. 52. A assistência poderá consistir em simples informação.

Art. 53. A obrigação de prestar socorro, sempre que possível, recai sobre aeronave em voo ou pronta para partir.



Art. 54. 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 voo ou pronta para decolar, missão específica nessas operações.

Art. 55. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.

Art. 56. A não prestação de assistência por parte do Comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave, salvo se tenham determinado a não prestação do socorro.

Art. 57. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito à remuneração correspondente ao trabalho e à eficiência do ato, nas seguintes bases:

I - considerar-se-ão, em primeiro lugar:

- a) o êxito obtido, os esforços, os riscos e o mérito daqueles que prestaram socorro;
- b) o perigo passado pela aeronave socorrida, seus passageiros, sua tripulação e sua carga;
- c) o tempo empregado, as despesas e prejuízos suportados tendo em conta a situação especial do assistente.

II - em segundo lugar, o valor das coisas recuperadas.

§ 1º Não haverá remuneração:

- a) se o socorro for recusado ou se carecer de resultado útil;
- b) quando o socorro for 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. 58. Todo aquele 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. 59. Prestada assistência voluntária, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.

Art. 60. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante de sua aeronave.

Art. 61. Se o socorro for 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 § 1º sem fazer valer seus direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercitá-los sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.

Art. 62. A remuneração não excederá o valor que os bens recuperados tiverem no final das operações de salvamento.

Art. 63. O pagamento da remuneração será obrigatório para quem usar aeronave sem o consentimento do seu proprietário ou explorador.

Parágrafo único. Provada a negligência do proprietário ou explorador, estes responderão, solidariamente, pela remuneração.

Art. 64. A remuneração poderá ser reduzida ou suprimida se provado que:

- I - os reclamantes concorreram voluntariamente ou por negligência para agravar a situação de pessoas ou bens a serem socorridos;
- II - se, comprovadamente, furtaram ou tornaram-se cúmplices de furto, extravio ou atos fraudulentos.

Art. 65. O proprietário ou explorador da aeronave que prestou socorro pode reter a carga até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento, mediante entendimento com o proprietário da mesma ou com a seguradora.

#### CAPÍTULO IV

##### Do Sistema de Segurança de Voo

##### SEÇÃO I

##### Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Voo

Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de voo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:

- I - relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e

II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.

§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir de sua publicação.

§ 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.

Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos Regulamentos de que trata o artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental.

§ 1º Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de vôo.

§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior.

§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.

## SEÇÃO II

### Dos Certificados de Homologação

Art. 68. A autoridade aeronáutica emitirá certificado de homologação de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos que satisfizerem as exigências e requisitos dos Regulamentos.

§ 1º Qualquer pessoa interessada pode requerer o certificado de que trata este artigo, observados os procedimentos regulamentares.

§ 2º A emissão de certificado de homologação de tipo de aeronave é indispensável à obtenção do certificado de aeronavegabilidade.

§ 3º O disposto neste artigo e seus §§ 1º e 2º aplica-se aos produtos aeronáuticos importados, os quais deverão receber o certificado correspondente no Brasil.

Art. 69. A autoridade aeronáutica emitirá os certificados de homologação de empresa destinada à fabricação de produtos aeronáuticos, desde que o respectivo sistema de fabricação e controle assegure que toda unidade fabricada atenderá ao projeto aprovado.

Parágrafo único. Qualquer interessado em fabricar produto aeronáutico, de tipo já certificado, deverá requerer o certificado de homologação de empresa, na forma do respectivo Regulamento.

Art. 70. A autoridade aeronáutica emitirá certificados de homologação de empresa destinada à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.

§ 1º Qualquer oficina de manutenção de produto aeronáutico deve possuir o certificado de que trata este artigo, obedecido o procedimento regulamentar.

§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado.

§ 3º A autoridade aeronáutica cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção.

§ 4º A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina homologada, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º, do artigo 107, poderá ser executada por mecânico licenciado pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de vôo ou o interesse público o exigir.

Parágrafo único. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for assinado, sanar qualquer irregularidade verificada.

## CAPÍTULO V

### Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro

#### SEÇÃO I

##### Do Registro Aeronáutico Brasileiro

Art. 72. O Registro Aeronáutico Brasileiro será público, único e centralizado, destinando-se a ter, em relação à aeronave, as funções de:

I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;

II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código;

III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados;

IV - promover o cadastramento geral.

§ 1º É obrigatório o fornecimento de certidão do que constar do Registro.

§ 2º O Registro Aeronáutico Brasileiro será regulamentado pelo Poder Executivo.

Art. 73. Somente são admitidos a registro:

I - escrituras públicas, inclusive as lavradas em consulados brasileiros;

II - documentos particulares, com fé pública, assinados pelas partes e testemunhas;

III - atos autênticos de países estrangeiros, feitos de acordo com as leis locais, legalizados e traduzidos, na forma da lei, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Supremo Tribunal Federal;

IV - cartas de sentença, formais de partilha, certidões e mandados extraídos de autos de processo judicial.

Art. 74. No Registro Aeronáutico Brasileiro serão feitas:

I - a matrícula de aeronave, em livro próprio, por ocasião de primeiro registro no País, mediante os elementos constantes do título apresentado e da matrícula anterior, se houver;

II - a inscrição:

a) de títulos, instrumentos ou documentos em que se institua, reconheça, transfira, modifique ou extinga o domínio ou os demais direitos reais sobre aeronave;

b) de documentos relativos a abandono, perda, extinção ou alteração essencial de aeronave;

c) de atos ou contratos de exploração ou utilização, assim como de arresto, seqüestro, penhora e apreensão de aeronave.

III - a averbação na matrícula e respectivo certificado das alterações que vierem a ser inscritas, assim como dos contratos de exploração, utilização ou garantia;

IV - a autenticação do Diário de Bordo de aeronave brasileira;

V - a anotação de usos e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei, a ordem pública e os bons costumes.

Art. 75. Poderá ser cancelado o registro, mediante pedido escrito do proprietário, sempre que não esteja a aeronave ou os motores gravados, e com o consentimento por escrito do respectivo credor fiduciário, hipotecário ou daquele em favor de quem constar ônus real.

Parágrafo único. Nenhuma aeronave brasileira poderá ser transferida para o exterior se for objeto de garantia, a não ser com a expressa concordância do credor.

Art. 76. Os emolumentos, relativos ao registro, serão pagos pelo interessado, de conformidade com normas aprovadas pelo Ministério da Aeronáutica.

## SEÇÃO II

### Do Procedimento de Registro de Aeronaves

Art. 77. Todos os títulos levados a registro receberão no Protocolo o número que lhes competir, observada a ordem de entrada.

Art. 78. O número de ordem determinará a prioridade do título, e esta a preferência dos direitos dependentes do registro.

Art. 79. O título de natureza particular apresentado em via única será arquivado no Registro Aeronáutico Brasileiro, que fornecerá certidão do mesmo, ao interessado.

Art. 80. Protocolizado o título, proceder-se-á aos registros, prevalecendo, para efeito de prioridade, os títulos prenotados no Protocolo sob número de ordem mais baixo.

Art. 81. No Protocolo será anotada, à margem da prenotação, a exigência feita pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. Opondo-se o interessado, o processo será solucionado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, com recurso à autoridade aeronáutica superior.

Art. 82. Cessarão automaticamente os efeitos da prenotação se, decorridos 30 (trinta) dias do seu lançamento no Protocolo, não tiver o título sido registrado por omissão do interessado em atender às exigências legais.

Art. 83. Em caso de permuta, serão feitas as inscrições nas matrículas correspondentes, sob um único número de ordem no Protocolo.

Art. 84. O Diário de Bordo será apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro para autenticação dos termos de abertura, encerramento e número de páginas.

Parágrafo único. O Diário de Bordo deverá ser encadernado e suas folhas numeradas, contendo na primeira e na última, respectivamente, o termo de abertura e encerramento com o número de suas páginas, devidamente autenticados pelo Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 85. O Registro Aeronáutico Brasileiro assentará em livro próprio ex officio ou a pedido da associação de classe interessada os costumes e práticas aeronáuticas que não contrariem a lei ou os bons costumes, após a manifestação dos órgãos jurídicos do Ministério da Aeronáutica.

## CAPÍTULO VI

### Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes Aeronáuticos.

§ 1º (Vetado).

§ 2º A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infra-estrutura aeronáutica, desde que não envolva aeronaves, não está abrangida nas atribuições próprias da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos.

§ 3º (Vetado).

§ 4º (Vetado).

§ 5º (Vetado).

§ 6º (Vetado).

Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica no território brasileiro.

Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do fato ou nele intervier, comunica-lo-á imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, à autoridade aeronáutica mais próxima do acidente.

Art. 89. Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas, podem ser vasculhados ou removidos, a não ser em presença ou com autorização da autoridade aeronáutica.

Art. 90. Sempre que forem acionados os serviços de emergência de aeroporto para a prestação de socorro, o custo das despesas decorrentes será indenizado pelo explorador da aeronave socorrida.

Art. 91. As despesas de remoção e desinterdição do local do acidente aeronáutico, inclusive em aeródromo, correrão por conta do explorador da aeronave acidentada, desde que comprovada a sua culpa ou responsabilidade.

Parágrafo único. Caso o explorador não disponha de recursos técnicos ou não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou de seus restos, a administração do aeroporto encarregar-se-á dessa providência.

Art. 92. Em caso de acidentes aéreos ocorridos por atos delituosos, far-se-á a comunicação à autoridade policial para o respectivo processo.

Parágrafo único. Para o disposto no caput deste artigo, a autoridade policial, juntamente com as autoridades aeronáuticas, deverão considerar as infrações às Regulamentações Profissionais dos aeroviaristas e dos aeronautas, que possam ter concorrido para o evento.

Art. 93. A correspondência transportada por aeronave acidentada deverá ser entregue, o mais rápido possível, à entidade responsável pelo serviço postal, que fará a devida comunicação à autoridade aduaneira mais próxima, no caso de remessas postais internacionais.

## CAPÍTULO VII

### Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo

#### SEÇÃO I

##### Da Facilitação do Transporte Aéreo

Art. 94. O sistema de facilitação do transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Aeronáutica, tem por objetivo estudar as normas e recomendações pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI e propor aos órgãos interessados as medidas adequadas a implementá-las no País, avaliando os resultados e sugerindo as alterações necessárias ao aperfeiçoamento dos serviços aéreos.

#### SEÇÃO II

##### Da Segurança da Aviação Civil

Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular a Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil.

§ 1º A Comissão mencionada no caput deste artigo tem como objetivos:

I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e critérios de segurança;

II - promover a coordenação entre:

a) os serviços de controle de passageiros;

b) a administração aeroportuária;

- c) o policiamento;
- d) as empresas de transporte aéreo;
- e) as empresas de serviços auxiliares.

§ 2º Compete, ainda, à referida Comissão determinar as normas e medidas destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.

### SEÇÃO III

#### Da Coordenação do Transporte Aéreo Civil

Art. 96. O Poder Executivo regulamentará o órgão do sistema de coordenação do transporte aéreo civil, a fim de:

I - propor medidas visando a:

- a) assegurar o desenvolvimento harmônico do transporte aéreo, no contexto de programas técnicos e econômico-financeiros específicos;
- b) acompanhar e fiscalizar a execução desses programas.

II - apreciar, sob os aspectos técnico-aeronáuticos e econômico-financeiros, os pedidos de importação e exportação de aeronaves civis e propor instruções para o incentivo da indústria nacional de natureza aeroespacial.

### CAPÍTULO VIII

#### Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal

### SEÇÃO I

#### Dos Aeroclubes

Art. 97. Aeroclubes é toda sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.

§ 1º Os serviços aéreos prestados por aeroclubes abrangem as atividades de:

- I - ensino e adestramento de pessoal de vôo;
- II - ensino e adestramento de pessoal da infra-estrutura aeronáutica;
- III - recreio e desportos.

§ 2º Os aeroclubes e as demais entidades afins, uma vez autorizadas a funcionar, são considerados como de utilidade pública.

### SEÇÃO II

#### Da Formação e Adestramento de Pessoal de Aviação Civil

Art. 98. Os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de atividade a ela vinculada (artigo 15, §§ 1º e 2º) somente poderão funcionar com autorização prévia de autoridade aeronáutica.

§ 1º As entidades de que trata este artigo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública.

§ 2º A formação e o adestramento de pessoal das Forças Armadas serão estabelecidos em legislação especial.

Art. 99. As entidades referidas no artigo anterior só poderão funcionar com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único. O Poder Executivo baixará regulamento fixando os requisitos e as condições para a autorização e o funcionamento dessas entidades, assim como para o registro dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e questões afins.

### SEÇÃO III

#### Da Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à Infra-Estrutura Aeronáutica

Art. 100. Os programas de desenvolvimento de ensino e adestramento de pessoal civil vinculado à infra-estrutura aeronáutica compreendem a formação, aperfeiçoamento e especialização de técnicos para todos os elementos indispensáveis, imediata ou mediatamente, à navegação aérea, inclusive à fabricação, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos à proteção ao (omissão do Diário Oficial).

Parágrafo único. Cabe à autoridade aeronáutica expedir licença ou certificado de controladores de tráfego aéreo e de outros profissionais dos diversos setores de atividades vinculadas à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica.

### CAPÍTULO IX

#### Sistema de Indústria Aeronáutica

Art. 101. A indústria aeronáutica, constituída de empresas de fabricação, revisão, reparo e manutenção de produto aeronáutico ou relativo à proteção ao vôo depende de registro e de homologação (artigos 66 a 71).

## CAPÍTULO X Dos Serviços Auxiliares

Art. 102. São serviços auxiliares:

I - as agências de carga aérea, os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos e os relativos à hotelaria nos aeroportos;

II - os demais serviços conexos à navegação aérea ou à infra-estrutura aeronáutica, fixados, em regulamento, pela autoridade aeronáutica.

§ 1º [\(Vetado\)](#).

§ 2º Serão permitidos convênios entre empresas nacionais e estrangeiras, para que cada uma opere em seu respectivo país, observando-se suas legislações específicas.

Art. 103. Os serviços de controle aduaneiro nos aeroportos internacionais serão executados de conformidade com lei específica.

Art. 104. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são de responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autônomos de serviços auxiliares.

## CAPÍTULO XI

### Sistema de Coordenação da Infra-Estrutura Aeronáutica

Art. 105. Poderá ser instalado órgão ou Comissão com o objetivo de:

I - promover o planejamento integrado da infra-estrutura aeronáutica e sua harmonização com as possibilidades econômico-financeiras do País;

II - coordenar os diversos sistemas ou subsistemas;

III - estudar e propor as medidas adequadas ao funcionamento harmônico dos diversos sistemas ou subsistemas;

IV - coordenar os diversos registros e homologações exigidos por lei.

## TÍTULO IV

### Das Aeronaves

#### CAPÍTULO I

##### Disposições Gerais

Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em vôo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas.

Parágrafo único. A aeronave é bem móvel registrável para o efeito de nacionalidade, matrícula, aeronavegabilidade (artigos 72, I, 109 e 114), transferência por ato entre vivos (artigos 72, II e 115, IV), constituição de hipoteca (artigos 72, II e 138), publicidade (artigos 72, III e 117) e cadastramento geral (artigo 72, V).

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

§ 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares (artigo 3º, I).

§ 2º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas.

§ 3º As aeronaves públicas são as destinadas ao serviço do Poder Público, inclusive as requisitadas na forma da lei; todas as demais são aeronaves privadas.

§ 4º As aeronaves a serviço de entidades da Administração Indireta Federal, Estadual ou Municipal são consideradas, para os efeitos deste Código, aeronaves privadas (artigo 3º, II).

§ 5º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial (artigo 14, § 6º).

## CAPÍTULO II

### Da Nacionalidade, Matrícula e Aeronavegabilidade

#### SEÇÃO I

##### Da Nacionalidade e Matrícula

Art. 108. A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada.

Art. 109. O Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição, após a vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave.

§ 1º A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados anteriormente.

§ 2º Serão expedidos os respectivos certificados de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade.

Art. 110. A matrícula de aeronave já matriculada em outro Estado pode ser efetuada pelo novo adquirente, mediante a comprovação da transferência da propriedade; ou pelo explorador, mediante o expresse consentimento do titular do domínio.

Parágrafo único. O consentimento do proprietário pode ser manifestado, por meio de mandato especial, em cláusula do respectivo contrato de utilização de aeronave, ou em documento separado.

Art. 111 A matrícula será provisória quando:

I - feita pelo explorador, usuário, arrendatário, promitente-comprador ou por quem, sendo possuidor, não tenha a propriedade, mas tenha o expresso mandato ou consentimento do titular do domínio da aeronave;

II - o vendedor reserva, para si a propriedade da aeronave até o pagamento total do preço ou até o cumprimento de determinada condição, mas consente, expressamente, que o comprador faça a matrícula.

§ 1º A ocorrência da condição resolutiva, estabelecida no contrato, traz como consequência o cancelamento da matrícula, enquanto a quitação ou a ocorrência de condição suspensiva autoriza a matrícula definitiva.

§ 2º O contrato de compra e venda, a prazo, desde que o vendedor não reserve para si a propriedade, enseja a matrícula definitiva.

Art. 112. As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas:

I - a pedido do proprietário ou explorador quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal (artigo 75 e Parágrafo único);

II - ex officio quando matriculada em outro país;

III - quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave.

Art. 113. As inscrições constantes do Registro Aeronáutico Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

## SEÇÃO II

### Do Certificado de Aeronavegabilidade

Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o vôo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (artigos 20 e 68, § 2º).

§ 1º São estabelecidos em regulamento os requisitos, condições e provas necessários à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência e casos de suspensão ou cassação.

§ 2º Poderão ser convalidados os certificados estrangeiros de aeronavegabilidade que atendam aos requisitos previstos no regulamento de que trata o parágrafo anterior, e às condições aceitas internacionalmente.

## CAPÍTULO III

### Da Propriedade e Exploração da Aeronave

#### SEÇÃO I

##### Da Propriedade da Aeronave

Art. 115. Adquire-se a propriedade da aeronave:

I - por construção;

II - por usucapião;

III - por direito hereditário;

IV - por inscrição do título de transferência no Registro Aeronáutico Brasileiro;

V - por transferência legal (artigos 145 e 190).

§ 1º Na transferência da aeronave estão sempre compreendidos, salvo cláusula expressa em contrário, os motores, equipamentos e instalações internas.

§ 2º Os títulos translativos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, não transferem o seu domínio, senão da data em que se inscreverem no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 116. Considera-se proprietário da aeronave a pessoa natural ou jurídica que a tiver:

I - construído, por sua conta;

II - mandado construir, mediante contrato;

III - adquirido por usucapião, por possuí-la como sua, baseada em justo título e boa-fé, sem interrupção nem oposição durante 5 (cinco) anos;

IV - adquirido por direito hereditário;

V - inscrito em seu nome no Registro Aeronáutico Brasileiro, consoante instrumento público ou particular, judicial ou extrajudicial (artigo 115, IV).

§ 1º Deverá constar da inscrição e da matrícula o nome daquele a quem, no título de aquisição, for transferida a propriedade da aeronave.

§ 2º Caso a inscrição e a matrícula sejam efetuadas por possuidor que não seja titular da propriedade da aeronave, deverá delas constar o nome do proprietário e a averbação do seu expresso mandato ou consentimento.

Art. 117. Para fins de publicidade e continuidade, serão também inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro:

I - as arrematações e adjudicações em hasta pública;

II - as sentenças de divórcio, de nulidade ou anulações de casamento quando nas respectivas partilhas existirem aeronaves;

III - as sentenças de extinção de condomínio;

IV - as sentenças de dissolução ou liquidação de sociedades, em que haja aeronaves a partilhar;

V - as sentenças que, nos inventários, arrolamentos e partilhas, adjudicarem aeronaves em pagamento de dívidas da herança;

VI - as sentenças ou atos de adjudicação, assim como os formais ou certidões de partilha na sucessão legítima ou testamentária;

VII - as sentenças declaratórias de usucapião.

Art. 118. Os projetos de construção, quando por conta do próprio fabricante, ou os contratos de construção quando por conta de quem a tenha contratado serão inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 1º No caso de hipoteca de aeronave em construção mediante contrato, far-se-ão, ao mesmo tempo, a inscrição do respectivo contrato de construção e a da hipoteca.

§ 2º No caso de hipoteca de aeronave em construção por conta do fabricante faz-se, no mesmo ato, a inscrição do projeto de construção e da respectiva hipoteca.

§ 3º Quando não houver hipoteca de aeronave em construção, far-se-á a inscrição do projeto construído por ocasião do pedido de matrícula.

Art. 119. As aeronaves em processo de homologação, as destinadas à pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de certificados de autorização de vôo experimental e de marca experimental (artigos 17, Parágrafo único, e 67, § 1º).

Art. 120. Perde-se a propriedade da aeronave pela alienação, renúncia, abandono, perecimento, desapropriação e pelas causas de extinção previstas em lei.

§ 1º Ocorre o abandono da aeronave ou de parte dela quando não for possível determinar sua legítima origem ou quando manifestar-se o proprietário, de modo expresso, no sentido de abandoná-la.

§ 2º Considera-se perecida a aeronave quando verificada a impossibilidade de sua recuperação ou após o transcurso de mais de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial.

§ 3º Verificado, em inquérito administrativo, o abandono ou perecimento da aeronave, será cancelada ex officio a respectiva matrícula.

Art. 121. O contrato que objetive a transferência da propriedade de aeronave ou a constituição sobre ela de direito real poderá ser elaborado por instrumento público ou particular.

Parágrafo único. No caso de contrato realizado no exterior aplica-se o disposto no artigo 73, item III.

## SEÇÃO II

### Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

## CAPÍTULO IV

### Dos Contratos sobre Aeronave



## SEÇÃO I

### Do Contrato de Construção de Aeronave

Art. 125. O contrato de construção de aeronave deverá ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Parágrafo único. O contrato referido no caput deste artigo deverá ser submetido à fiscalização do Ministério da Aeronáutica, que estabelecerá as normas e condições de construção.

Art. 126. O contratante que encomendou a construção da aeronave, uma vez inscrito o seu contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro, adquire, originariamente, a propriedade da aeronave, podendo dela dispor e reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua.

## SEÇÃO II

### Do Arrendamento

Art. 127. Dá-se o arrendamento quando uma das partes se obriga a ceder à outra, por tempo determinado, o uso e gozo de aeronave ou de seus motores, mediante certa retribuição.

Art. 128. O contrato deverá ser feito por instrumento público ou particular, com a assinatura de duas testemunhas, e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 129. O arrendador é obrigado:

I - a entregar ao arrendatário a aeronave ou o motor, no tempo e lugar convencionados, com a documentação necessária para o voo, em condições de servir ao uso a que um ou outro se destina, e a mantê-los nesse estado, pelo tempo do contrato, salvo cláusula expressa em contrário;

II - a garantir, durante o tempo do contrato, o uso pacífico da aeronave ou do motor.

Parágrafo único. Pode o arrendador obrigar-se, também, a entregar a aeronave equipada e tripulada, desde que a direção e condução técnica fiquem a cargo do arrendatário.

Art. 130. O arrendatário é obrigado:

I - a fazer uso da coisa arrendada para o destino convencionado e dela cuidar como se sua fosse;

II - a pagar, pontualmente, o aluguel, nos prazos, lugar e condições acordadas;

III - a restituir ao arrendador a coisa arrendada, no estado em que a recebeu, ressalvado o desgaste natural decorrente do uso regular.

Art. 131. A cessão do arrendamento e o subarrendamento só poderão ser realizados por contrato escrito, com o consentimento expresso do arrendador e a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 132. A não inscrição do contrato de arrendamento ou de subarrendamento determina que o arrendador, o arrendatário e o subarrendatário, se houver, sejam responsáveis pelos danos e prejuízos causados pela aeronave.

## SEÇÃO III

### Do Fretamento

Art. 133. Dá-se o fretamento quando uma das partes, chamada fretador, obriga-se para com a outra, chamada afretador, mediante o pagamento por este, do frete, a realizar uma ou mais viagens preestabelecidas ou durante certo período de tempo, reservando-se ao fretador o controle sobre a tripulação e a condução técnica da aeronave.

Art. 134. O contrato será por instrumento público ou particular, sendo facultada a sua inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro (artigos 123 e 124).

Art. 135. O fretador é obrigado:

I - a colocar à disposição do afretador aeronave equipada e tripulada, com os documentos necessários e em estado de aeronavegabilidade;

II - a realizar as viagens acordadas ou a manter a aeronave à disposição do afretador, durante o tempo convencionado.

Art. 136. O afretador é obrigado:

I - a limitar o emprego da aeronave ao uso para o qual foi contratada e segundo as condições do contrato;

II - a pagar o frete no lugar, tempo e condições acordadas.

## SEÇÃO IV

### Do Arrendamento Mercantil de Aeronave

Art. 137. O arrendamento mercantil deve ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante instrumento público ou particular com os seguintes elementos:

I - descrição da aeronave com o respectivo valor;

II - prazo do contrato, valor de cada prestação periódica, ou o critério para a sua determinação, data e local dos pagamentos;

III - cláusula de opção de compra ou de renovação contratual, como faculdade do arrendatário;

IV - indicação do local, onde a aeronave deverá estar matriculada durante o prazo do contrato.

§ 1º Quando se tratar de aeronave proveniente do exterior, deve estar expresso o consentimento em que seja inscrita a aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro com o cancelamento da matrícula primitiva, se houver.

§ 2º Poderão ser aceitas, nos respectivos contratos, as cláusulas e condições usuais nas operações de leasing internacional, desde que não contenha qualquer cláusula contrária à Constituição Brasileira ou às disposições deste Código.

## CAPÍTULO V

### Da Hipoteca e Alienação Fiduciária de Aeronave

#### SEÇÃO I

##### Da Hipoteca Convencional

Art. 138. Poderão ser objeto de hipoteca as aeronaves, motores, partes e acessórios de aeronaves, inclusive aquelas em construção.

§ 1º Não pode ser objeto de hipoteca, enquanto não se proceder à matrícula definitiva, a aeronave inscrita e matriculada provisoriamente, salvo se for para garantir o contrato, com base no qual se fez a matrícula provisória.

§ 2º A referência à aeronave, sem ressalva, compreende todos os equipamentos, motores, instalações e acessórios, constantes dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade.

§ 3º No caso de incidir sobre motores, deverão eles ser inscritos e individuados no Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição da hipoteca, produzindo esta os seus efeitos ainda que estejam equipando aeronave hipotecada a distinto credor, exceto no caso de haver nos respectivos contratos cláusula permitindo a rotatividade dos motores.

§ 4º Concluída a construção, a hipoteca estender-se-á à aeronave se recair sobre todos os componentes; mas continuará a gravar, apenas, os motores e equipamentos individuados, se somente sobre eles incidir a garantia.

§ 5º Durante o contrato, o credor poderá inspecionar o estado dos bens, objeto da hipoteca.

Art. 139. Só aquele que pode alienar a aeronave poderá hipotecá-la e só a aeronave que pode ser alienada poderá ser dada em hipoteca.

Art. 140. A aeronave comum a 2 (dois) ou mais proprietários só poderá ser dada em hipoteca com o consentimento expresso de todos os condôminos.

Art. 141. A hipoteca constituir-se-á pela inscrição do contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro e com a averbação no respectivo certificado de matrícula.

Art. 142. Do contrato de hipoteca deverão constar:

I - o nome e domicílio das partes contratantes;

II - a importância da dívida garantida, os respectivos juros e demais consectários legais, o termo e lugar de pagamento;

III - as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, assim como os números de série de suas partes componentes;

IV - os seguros que garantem o bem hipotecado.

§ 1º Quando a aeronave estiver em construção, do instrumento deverá constar a descrição de conformidade com o contrato, assim como a etapa da fabricação, se a hipoteca recair sobre todos os componentes; ou a individualização das partes e acessórios se sobre elas incidir a garantia.

§ 2º No caso de contrato de hipoteca realizado no exterior, devem ser observadas as indicações previstas no artigo 73, item III.

Art. 143. O crédito hipotecário aéreo prefere a qualquer outro, com exceção dos resultantes de:

I - despesas judiciais, crédito trabalhista, tributário e proveniente de tarifas aeroportuárias;

II - despesas por socorro prestado; gastos efetuados pelo comandante da aeronave, no exercício de suas funções, quando indispensáveis à continuação da viagem; e despesas efetuadas com a conservação da aeronave.

Parágrafo único. A preferência será exercida:

a) no caso de perda ou avaria da aeronave, sobre o valor do seguro;

b) no caso de destruição ou inutilização, sobre o valor dos materiais recuperados ou das indenizações recebidas de terceiros;

c) no caso de desapropriação, sobre o valor da indenização.

#### SEÇÃO II

##### Da Hipoteca Legal

Art. 144. Será dada em favor da União a hipoteca legal das aeronaves, peças e equipamentos adquiridos no exterior com aval, fiança ou qualquer outra garantia do Tesouro Nacional ou de seus agentes financeiros.

Art. 145. Os bens mencionados no artigo anterior serão adjudicados à União, se esta o requerer no Juízo Federal, comprovando:

I - a falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial, antes de concluído o pagamento do débito garantido pelo Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros;

II - a ocorrência dos fatos previstos no artigo 189, I e II deste Código.

Art. 146. O débito que tenha de ser pago pela União ou seus agentes financeiros, vencido ou vincendo, será cobrado do adquirente ou da massa falida pelos valores despendidos por ocasião do pagamento.

§ 1º A conversão da moeda estrangeira, se for o caso, será feita pelo câmbio do dia, observada a legislação complementar pertinente.

§ 2º O valor das aeronaves adjudicadas à União será o da data da referida adjudicação.

§ 3º Do valor do crédito previsto neste artigo será deduzido o valor das aeronaves adjudicadas à União, cobrando-se o saldo.

§ 4º Se o valor das aeronaves for maior do que as importâncias despendidas ou a despender, pela União ou seus agentes financeiros, poderá aquela vender em leilão as referidas aeronaves pelo valor da avaliação.

§ 5º Com o preço alcançado, pagar-se-ão as quantias despendidas ou a despender, e o saldo depositar-se-á, conforme o caso, em favor da massa falida ou liquidante.

§ 6º Se no primeiro leilão não alcançar lance superior ou igual à avaliação, far-se-á, no mesmo dia, novo leilão condicional pelo maior preço.

§ 7º Se o preço alcançado no leilão não for superior ao crédito da União, poderá esta optar pela adjudicação a seu favor.

Art. 147. Far-se-á ex officio a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro:

I - da hipoteca legal;

II - da adjudicação de que tratam os artigos 145, 146, § 7º e 190 deste Código.

Parágrafo único. Os atos jurídicos, de que cuida o artigo, produzirão efeitos ainda que não levados a registro no tempo próprio.

### SEÇÃO III

#### Da Alienação Fiduciária

Art. 148. A alienação fiduciária em garantia transfere ao credor o domínio resolúvel e a posse indireta da aeronave ou de seus equipamentos, independentemente da respectiva tradição, tornando-se o devedor o possuidor direto e depositário com todas as responsabilidades e encargos que lhe incumbem de acordo com a lei civil e penal.

Art. 149. A alienação fiduciária em garantia de aeronave ou de seus motores deve ser feita por instrumento público ou particular, que conterá:

I - o valor da dívida, a taxa de juros, as comissões, cuja cobrança seja permitida, a cláusula penal e a estipulação da correção monetária, se houver, com a indicação exata dos índices aplicáveis;

II - a data do vencimento e o local do pagamento;

III - a descrição da aeronave ou de seus motores, com as indicações constantes do registro e dos respectivos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade.

§ 1º No caso de alienação fiduciária de aeronave em construção ou de seus componentes, do instrumento constará a descrição conforme o respectivo contrato e a etapa em que se encontra.

§ 2º No caso do parágrafo anterior, o domínio fiduciário transferir-se-á, no ato do registro, sobre as partes componentes, e estender-se-á à aeronave construída, independente de formalidade posterior.

Art. 150. A alienação fiduciária só tem validade e eficácia após a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 151. No caso de inadimplemento da obrigação garantida, o credor fiduciário poderá alienar o objeto da garantia a terceiros e aplicar o respectivo preço no pagamento do seu crédito e das despesas decorrentes da cobrança, entregando ao devedor o saldo, se houver.

§ 1º Se o preço não bastar para pagar o crédito e despesas, o devedor continuará obrigado pelo pagamento do saldo.

§ 2º Na falência, liquidação ou insolvência do devedor, fica assegurado ao credor o direito de pedir a restituição do bem alienado fiduciariamente.

§ 3º O proprietário fiduciário ou credor poderá proceder à busca e apreensão judicial do bem alienado fiduciariamente, diante da mora ou inadimplemento do credor.

Art. 152. No caso de falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial do adquirente ou importador, sem o pagamento do débito para com o vendedor, e de ter o Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros de pagá-lo, a União terá o direito de receber a quantia despendida com as respectivas despesas e consectários legais, deduzido o valor das aeronaves, peças e equipamentos,

objeto da garantia, procedendo-se de conformidade com o disposto em relação à hipoteca legal (artigos 144 e 145).

## CAPÍTULO VI

### Do Seqüestro, da Penhora e Apreensão da Aeronave

#### SEÇÃO I

##### Do Seqüestro da Aeronave

Art. 153. Nenhuma aeronave empregada em serviços aéreos públicos (artigo 175) poderá ser objeto de seqüestro.

Parágrafo único. A proibição é extensiva à aeronave que opera serviço de transporte não regular, quando estiver pronta para partir e no curso de viagem da espécie.

Art. 154. Admite-se o seqüestro:

I - em caso de desapossamento da aeronave por meio ilegal;

II - em caso de dano à propriedade privada provocado pela aeronave que nela fizer pouso forçado.

Parágrafo único. Na hipótese do inciso II, não será admitido o seqüestro se houver prestação de caução suficiente a cobrir o prejuízo causado.

#### SEÇÃO II

##### Da Penhora ou Apreensão da Aeronave

Art. 155. Toda vez que, sobre aeronave ou seus motores, recair penhora ou apreensão, esta deverá ser averbada no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 1º Em caso de penhora ou apreensão judicial ou administrativa de aeronaves, ou seus motores, destinados ao serviço público de transporte aéreo regular, a autoridade judicial ou administrativa determinará a medida, sem que se interrompa o serviço.

§ 2º A guarda ou depósito de aeronave penhorada ou de qualquer modo apreendida judicialmente far-se-á de conformidade com o disposto nos artigos 312 a 315 deste Código.

## TÍTULO V

### Da Tripulação

#### CAPÍTULO I

##### Da Composição da Tripulação

Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.

§ 1º A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pelo Ministério da Aeronáutica e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.

§ 2º A função não remunerada, a bordo de aeronave de serviço aéreo privado (artigo 177) pode ser exercida por tripulantes habilitados, independente de sua nacionalidade.

§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da mesma aeronave.

Art. 157. Desde que assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.

Art. 158. A juízo da autoridade aeronáutica poderão ser admitidos como tripulantes, em caráter provisório, instrutores estrangeiros, na falta de tripulantes brasileiros.

Parágrafo único. O prazo do contrato de instrutores estrangeiros, de que trata este artigo, não poderá exceder de 6 (seis) meses.

Art. 159. Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de vôo e certificados de capacidade física e de habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.

#### CAPÍTULO II

##### Das Licenças e Certificados

Art. 160. A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade aeronáutica, na forma de regulamentação específica.

Parágrafo único. A licença terá caráter permanente e os certificados vigorarão pelo período neles estabelecido, podendo ser revalidados.

Art. 161. Será regulada pela legislação brasileira a validade da licença e o certificado de habilitação técnica de estrangeiros, quando inexistir convenção ou ato internacional vigente no Brasil e no Estado que os houver expedido.

Parágrafo único. O disposto no caput do presente artigo aplica-se a brasileiro titular de licença ou certificado obtido em outro país.

Art. 162. Cessada a validade do certificado de habilitação técnica ou de capacidade física, o titular da licença ficará impedido do exercício da função nela especificada.

Art. 163. Sempre que o titular de licença apresentar indício comprometedor de sua aptidão técnica ou das condições físicas estabelecidas na regulamentação específica, poderá ser submetido a novos exames técnicos ou de capacidade física, ainda que válidos estejam os respectivos certificados.

Parágrafo único. Do resultado dos exames acima especificados caberá recurso dos interessados à Comissão técnica especializada ou à junta médica.

Art. 164. Qualquer dos certificados de que tratam os artigos anteriores poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença.

Parágrafo único. No caso do presente artigo, aplica-se o disposto no parágrafo único do artigo 163.

### CAPÍTULO III

#### Do Comandante de Aeronave

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

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

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

I - limite da jornada de trabalho;

II - limites de vôo;

III - intervalos de repouso;

IV - fornecimento de alimentos.

Art. 167. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o vôo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

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

Art. 168 Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá:

I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;

II - tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;

III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de vôo (artigo 16, § 3º).

Parágrafo único. O Comandante e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou conseqüências decorrentes de adoção das medidas disciplinares previstas neste artigo, sem excesso de poder.

Art. 169. Poderá o Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do vôo.

Art. 170. O Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do vôo.

Art. 171. As decisões tomadas pelo Comandante na forma dos artigos 167, 168, 169 e 215, parágrafo único, inclusive em caso de alijamento (artigo 16, § 3º), serão registradas no Diário de Bordo e, concluída a viagem, imediatamente comunicadas à autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. No caso de estar a carga sujeita a controle aduaneiro, será o alijamento comunicado à autoridade fazendária mais próxima.

Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada vôo a data, natureza do vôo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao vôo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

Art. 173. O Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.

Parágrafo único. Ocorrendo mal súbito ou óbito de pessoas, o Comandante providenciará, na primeira escala, o comparecimento de médicos ou da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.

## TÍTULO VI Dos Serviços Aéreos CAPÍTULO I Introdução

Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221).

Art. 175. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

§ 1º A relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Código e legislação complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização.

§ 2º A relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste Código e legislação complementar, e, em se tratando de transporte público internacional, pelo disposto nos Tratados e Convenções pertinentes (artigos 1º, § 1º; 203 a 213).

§ 3º No contrato de serviços aéreos públicos, o empresário, pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave, obriga-se, em nome próprio, a executar determinados serviços aéreos, mediante remuneração, aplicando-se o disposto nos artigos 222 a 245 quando se tratar de transporte aéreo regular.

Art. 176. O transporte aéreo de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo regular, em suas linhas, atendendo às conveniências de horário, ou mediante fretamento especial.

§ 1º No transporte de remessas postais o transportador só é responsável perante a Administração Postal na conformidade das disposições aplicáveis às relações entre eles.

§ 2º Salvo o disposto no parágrafo anterior, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.

## CAPÍTULO II Serviços Aéreos Privados

Art. 177. Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (artigo 123, II) compreendendo as atividades aéreas:

I - de recreio ou desportivas;

II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;

III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.

Art. 178. Os proprietários ou operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas (artigo 14, § 2º).

§ 1º As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e a todas as disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como ter, regularmente, o seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.

§ 2º As aeronaves de que trata este artigo não poderão efetuar serviços aéreos de transporte público (artigo 267, § 2º).

Art. 179. As pessoas físicas ou jurídicas que, em seu único e exclusivo benefício, se dediquem à formação ou adestramento de seu pessoal técnico, poderão fazê-lo mediante a anuência da autoridade aeronáutica.

## CAPÍTULO III Serviços Aéreos Públicos SEÇÃO I

### Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.

Art. 181. A concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

## SEÇÃO II

### Da Aprovação dos Atos Constitutivos e suas Alterações

Art. 184. Os atos constitutivos das sociedades de que tratam os artigos 181 e 182 deste Código, bem como suas modificações, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica, para serem apresentados ao Registro do Comércio.

Parágrafo único. A aprovação de que trata este artigo não assegura à sociedade qualquer direito em relação à concessão ou autorização para a execução de serviços aéreos.

Art. 185. A sociedade concessionária ou autorizada de serviços públicos de transporte aéreo deverá remeter, no 1º (primeiro) mês de cada semestre do exercício social, relação completa:

I - dos seus acionistas, com a exata indicação de sua qualificação, endereço e participação social;

II - das transferências de ações, operadas no semestre anterior, com a qualificação do transmitente e do adquirente, bem como do que representa, percentualmente, a sua participação social.

§ 1º Diante dessas informações, poderá a autoridade aeronáutica:

I - considerar sem validade as transferências operadas em desacordo com a lei;

II - determinar que, no período que fixar, as transferências dependerão de aprovação prévia.

§ 2º É exigida a autorização prévia, para a transferência de ações:

I - que assegurem ao adquirente ou retirem do transmitente o controle da sociedade;

II - que levem o adquirente a possuir mais de 10% (dez por cento) do capital social;

III - que representem 2% (dois por cento) do capital social;

IV - durante o período fixado pela autoridade aeronáutica, em face da análise das informações semestrais a que se refere o § 1º, item II, deste artigo;

V - no caso previsto no artigo 181, § 3º.

Art. 186. As empresas de que tratam os artigos 181 e 182, tendo em vista a melhoria dos serviços e maior rendimento econômico ou técnico, a diminuição de custos, o bem público ou o melhor atendimento dos usuários, poderão fundir-se ou incorporar-se.

§ 1º A consorciação, a associação e a constituição de grupos societários serão permitidas tendo em vista a exploração dos serviços de manutenção de aeronaves, os serviços de características comuns e a formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico.

§ 2º Embora pertencendo ao mesmo grupo societário, uma empresa não poderá, fora dos casos previstos no caput deste artigo, explorar linhas aéreas cuja concessão tenha sido deferida a outra.

§ 3º Todos os casos previstos no caput e no § 1º deste artigo só se efetuarão com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

### SEÇÃO III

Da Intervenção, Liquidação e Falência de Empresa Concessionária de Serviços Aéreos Públicos

Art. 187. Não podem impetrar concordata as empresas que, por seus atos constitutivos, tenham por objeto a exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica.

Art. 188. O Poder Executivo poderá intervir nas empresas concessionárias ou autorizadas, cuja situação operacional, financeira ou econômica ameace a continuidade dos serviços, a eficiência ou a segurança do transporte aéreo.

§ 1º A intervenção visará ao restabelecimento da normalidade dos serviços e durará enquanto necessária à consecução do objetivo.

§ 2º Na hipótese de ser apurada, por perícia técnica, antes ou depois da intervenção, a impossibilidade do restabelecimento da normalidade dos serviços:

I - será determinada a liquidação extrajudicial, quando, com a realização do ativo puder ser atendida pelo menos a metade dos créditos;

II - será requerida a falência, quando o ativo não for suficiente para atender pelo menos à metade dos créditos, ou quando houver fundados indícios de crimes falenciais.

Art. 189. Além dos previstos em lei, constituem créditos privilegiados da União nos processos de liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo:

I - a quantia despendida pela União para financiamento ou pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos pela empresa de transporte aéreo;

II - a quantia por que a União se haja obrigado, ainda que parceladamente, para pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos, importados pela empresa de transporte aéreo.

Art. 190. Na liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo, serão liminarmente adjudicadas à União, por conta e até o limite do seu crédito, as aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos antes da instauração do processo:

I - com a contribuição financeira da União, aval, fiança ou qualquer outra garantia desta ou de seus agentes financeiros;

II - pagos no todo ou em parte pela União ou por cujo pagamento ela venha a ser responsabilizada após o início do processo.

§ 1º A adjudicação de que trata este artigo será determinada pelo Juízo Federal, mediante a comprovação, pela União, da ocorrência das hipóteses previstas nos itens I e II deste artigo.

§ 2º A quantia correspondente ao valor dos bens referidos neste artigo será deduzida do montante do crédito da União, no processo de cobrança executiva, proposto pela União contra a devedora, ou administrativamente, se não houver processo judicial.

Art. 191. Na expiração normal ou antecipada das atividades da empresa, a União terá o direito de adquirir, diretamente, em sua totalidade ou em partes, as aeronaves, peças e equipamentos, oficinas e instalações aeronáuticas, pelo valor de mercado.

### SEÇÃO IV

Do Controle e Fiscalização dos Serviços Aéreos Públicos

Art. 192. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos de transporte regular, que impliquem em consórcio, pool, conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica.

Art. 193. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruinosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar frequências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.

Art. 194. As normas e condições para a exploração de serviços aéreos não regulares (artigos 217 a 221) serão fixadas pela autoridade aeronáutica, visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular, e poderão ser alteradas quando necessário para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos.

Parágrafo único. Poderá a autoridade aeronáutica exigir a prévia aprovação dos contratos ou acordos firmados pelos empresários de serviços especializados (artigo 201), de serviço de transporte aéreo regular ou não regular, e operadores de serviços privados ou desportivos (artigos 15, § 2º e 178, § 2º), entre si, ou com terceiros.

Art. 195. Os serviços auxiliares serão regulados de conformidade com o disposto nos artigos 102 a 104.

Art. 196. Toda pessoa, natural ou jurídica, que explorar serviços aéreos, deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, devidamente homologadas pela autoridade aeronáutica.



Parágrafo único. O explorador da aeronave, através de sua estrutura de operações, deverá, a qualquer momento, fornecer aos órgãos do Sistema de Proteção ao Vôo (artigos 47 a 65), os elementos relativos ao vôo ou localização da aeronave.

Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.

Parágrafo único. Constituem encargos de fiscalização as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços aéreos, oficinas, entidades aerodesportivas e instalações aeroportuárias, bem como os exames de proficiência de aeronautas e aeroviários.

Art. 198. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todas as empresas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas, estabelecido pela autoridade aeronáutica.

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

Art. 199. A autoridade aeronáutica poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.

Art. 200. Toda empresa nacional ou estrangeira de serviço de transporte aéreo público regular obedecerá às tarifas aprovadas pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. No transporte internacional não regular, a autoridade aeronáutica poderá exigir que o preço do transporte seja submetido a sua aprovação prévia.

#### CAPÍTULO IV

##### Dos Serviços Aéreos Especializados

Art. 201. Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de:

- I - aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;
- II - prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;
- III - publicidade aérea de qualquer natureza;
- IV - fomento ou proteção da agricultura em geral;
- V - saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;
- VI - ensino e adestramento de pessoal de vôo;
- VII - provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;
- VIII - qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.

Art. 202. Obedecerão a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer dos seus aspectos, mediante o uso de fertilizantes, sementeira, combate a pragas, aplicação de inseticidas, herbicidas, desfolhadores, povoamento de águas, combate a incêndios em campos e florestas e quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas.

#### CAPÍTULO V

##### Do Transporte Aéreo Regular

##### SEÇÃO I

##### Do Transporte Aéreo Regular Internacional

Art. 203. Os serviços de transporte aéreo público internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras.

Parágrafo único. A exploração desses serviços sujeitar-se-á:

- a) às disposições dos tratados ou acordos bilaterais vigentes com os respectivos Estados e o Brasil;
- b) na falta desses, ao disposto neste Código.

##### Da Designação de Empresas Brasileiras

Art. 204. O Governo Brasileiro designará as empresas para os serviços de transporte aéreo internacional.

§ 1º Cabe à empresa ou empresas designadas providenciarem a autorização de funcionamento, junto aos países onde pretendem operar.

§ 2º A designação de que trata este artigo far-se-á com o objetivo de assegurar o melhor rendimento econômico no mercado internacional, estimular o turismo receptivo, contribuir para o maior intercâmbio político, econômico e cultural.

##### Da Designação e Autorização de Empresas Estrangeiras

Art. 205. Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:

- I - ser designada pelo Governo do respectivo país;
- II - obter autorização de funcionamento no Brasil (artigos 206 a 211);
- III - obter autorização para operar os serviços aéreos (artigos 212 e 213).

Parágrafo único. A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto os pedidos de autorização, a que se referem os itens II e III deste artigo são atos da própria empresa designada.

#### Da Autorização para Funcionamento

Art. 206. O pedido de autorização para funcionamento no País será instruído com os seguintes documentos:

- I - prova de achar-se a empresa constituída conforme a lei de seu país;
- II - o inteiro teor de seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente;
- III - relação de acionistas ou detentores de seu capital, com a indicação, quando houver, do nome, profissão e domicílio de cada um e número de ações ou quotas de participação, conforme a natureza da sociedade;
- IV - cópia da ata da assembléia ou do instrumento jurídico que deliberou sobre o funcionamento no Brasil e fixou o capital destinado às operações no território brasileiro;
- V - último balanço mercantil legalmente publicado no país de origem;
- VI - instrumento de nomeação do representante legal no Brasil, do qual devem constar poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização (artigo 207).

Art. 207. As condições que o Governo Federal achar conveniente estabelecer em defesa dos interesses nacionais constarão de termo de aceitação assinado pela empresa requerente e integrarão o decreto de autorização.

Parágrafo único. Um exemplar do órgão oficial que tiver feito a publicação do decreto e de todos os documentos que o instruem será arquivado no Registro de Comércio da localidade onde vier a ser situado o estabelecimento principal da empresa, juntamente com a prova do depósito, em dinheiro, da parte do capital destinado às operações no Brasil.

Art. 208. As empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País são obrigadas a ter permanentemente representante no Brasil, com plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela empresa.

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

Art. 209. Qualquer alteração que a empresa estrangeira fizer em seu estatuto ou atos constitutivos dependerá de aprovação do Governo Federal para produzir efeitos no Brasil.

Art. 210. A autorização à empresa estrangeira para funcionar no Brasil, de que trata o artigo 206, poderá ser cassada:

- I - em caso de falência;
- II - se os serviços forem suspensos, pela própria empresa, por período excedente a 6 (seis) meses;
- III - nos casos previstos no decreto de autorização ou no respectivo Acordo Bilateral;
- IV - nos casos previstos em lei (artigo 298).

Art. 211. A substituição da empresa estrangeira que deixar de funcionar no Brasil ficará na dependência de comprovação, perante a autoridade aeronáutica, do cumprimento das obrigações a que estava sujeita no País, salvo se forem assumidas pela nova empresa designada.

#### Da Autorização para Operar

Art. 212. A empresa estrangeira, designada pelo governo de seu país e autorizada a funcionar no Brasil, deverá obter a autorização para iniciar, em caráter definitivo, os serviços aéreos internacionais, apresentando à autoridade aeronáutica:

- a) os planos operacional e técnico, na forma de regulamentação da espécie;
- b) as tarifas que pretende aplicar entre pontos de escala no Brasil e as demais escalas de seu serviço no exterior;
- c) o horário que pretende observar.

Art. 213. Toda modificação que envolva equipamento, horário, freqüência e escalas no Território Nacional, bem assim a suspensão provisória ou definitiva dos serviços e o restabelecimento de escalas autorizadas, dependerá de autorização da autoridade aeronáutica, se não for estabelecido de modo diferente em Acordo Bilateral.

Parágrafo único. As modificações a que se refere este artigo serão submetidas à autoridade aeronáutica com a necessária antecedência.

#### Da Autorização de Agência de Empresa Estrangeira que Não Opere Serviços Aéreos no Brasil

Art. 214. As empresas estrangeiras de transporte aéreo que não operem no Brasil não poderão funcionar no Território Nacional ou nele manter agência, sucursal, filial, gerência, representação ou

escritório, salvo se possuírem autorização para a venda de bilhete de passagem ou de carga, concedida por autoridade competente.

§ 1º A autorização de que trata este artigo estará sujeita às normas e condições que forem estabelecidas pelo Ministério da Aeronáutica.

§ 2º Não será outorgada autorização a empresa cujo país de origem não assegure reciprocidade de tratamento às congêneres brasileiras.

§ 3º O representante, agente, diretor, gerente ou procurador deverá ter os mesmos poderes de que trata o artigo 208 deste Código.

## SEÇÃO II

### Do Transporte Doméstico

Art. 215. Considera-se doméstico e é regido por este Código, todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em Território Nacional.

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

Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras.

## CAPÍTULO VI

### Dos Serviços de Transporte Aéreo Não Regular

Art. 217. Para a prestação de serviços aéreos não regulares de transporte de passageiro, carga ou mala postal, é necessária autorização de funcionamento do Poder Executivo, a qual será intransferível, podendo estender-se por período de 5 (cinco) anos, renovável por igual prazo.

Art. 218. Além da nacionalidade brasileira, a pessoa interessada em obter a autorização de funcionamento, deverá indicar os aeródromos e instalações auxiliares que pretende utilizar, comprovando:

I - sua capacidade econômica e financeira;

II - a viabilidade econômica do serviço que pretende explorar;

III - que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas;

IV - que fez os seguros obrigatórios.

Art. 219. Além da autorização de funcionamento, de que tratam os artigos 217 e 218, os serviços de transporte aéreo não regular entre pontos situados no País, ou entre ponto no Território Nacional e outro em país estrangeiro, sujeitam-se à permissão correspondente.

Art. 220. Os serviços de táxi-aéreo constituem modalidade de transporte público aéreo não regular de passageiro ou carga, mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, sob a fiscalização do Ministério da Aeronáutica, e visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.

Art. 221. As pessoas físicas ou jurídicas, autorizadas a exercer atividade de fomento da aviação civil ou desportiva, assim como de adestramento de tripulantes, não poderão realizar serviço público de transporte aéreo, com ou sem remuneração (artigos 267, § 2º; 178, § 2º e 179).

## TÍTULO VII

### Do Contrato de Transporte Aéreo

#### CAPÍTULO I

##### Disposições Gerais

Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

Parágrafo único. O empresário, como transportador, pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 223. Considera-se que existe um só contrato de transporte, quando ajustado num único ato jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagem, ainda que executado, sucessivamente, por mais de um transportador.

Art. 224. Em caso de transporte combinado, aplica-se às aeronaves o disposto neste Código.

Art. 225. Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo.

Art. 226. A falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem, nota de bagagem ou conhecimento de carga não prejudica a existência e eficácia do respectivo contrato.

#### CAPÍTULO II

##### Do Contrato de Transporte de Passageiro

## SEÇÃO I

### Do Bilhete de Passagem

Art. 227. No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 4 (quatro) horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 4 (quatro) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de intersecção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

## SEÇÃO II

### Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (duas) vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

## CAPÍTULO III

### Do Contrato de Transporte Aéreo de Carga

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

I - o lugar e data de emissão;

II - os pontos de partida e destino;

III - o nome e endereço do expedidor;

IV - o nome e endereço do transportador;

V - o nome e endereço do destinatário;

VI - a natureza da carga;

VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;

VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;

IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contrapagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;

X - o valor declarado, se houver;

XI - o número das vias do conhecimento;

XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;

XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

Art. 236. O conhecimento aéreo será feito em 3 (três) vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.

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

§ 2º A 2ª via, com a indicação "do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhará a carga.

§ 3º A 3ª via será assinada pelo transportador e por ele entregue ao expedidor, após aceita a carga.

Art. 237. Se o transportador, a pedido do expedidor, fizer o conhecimento, considerar-se-á como tendo feito por conta e em nome deste, salvo prova em contrário.

Art. 238. Quando houver mais de um volume, o transportador poderá exigir do expedidor conhecimentos aéreos distintos.

Art. 239. Sem prejuízo da responsabilidade penal, o expedidor responde pela exatidão das indicações e declarações constantes do conhecimento aéreo e pelo dano que, em consequência de suas declarações ou indicações irregulares, inexatas ou incompletas, vier a sofrer o transportador ou qualquer outra pessoa.

Art. 240. O conhecimento faz presumir, até prova em contrário, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte.

Art. 241. As declarações contidas no conhecimento aéreo, relativas a peso, dimensões, acondicionamento da carga e número de volumes, presumem-se verdadeiras até prova em contrário; as referentes à quantidade, volume, valor e estado da carga só farão prova contra o transportador, se este verificar sua exatidão, o que deverá constar do conhecimento.

Art. 242. O transportador recusará a carga desacompanhada dos documentos exigidos ou cujo transporte e comercialização não sejam permitidos.

Art. 243. Ao chegar a carga ao lugar do destino, deverá o transportador avisar ao destinatário para que a retire no prazo de 15 (quinze) dias a contar do aviso, salvo se estabelecido outro prazo no conhecimento.

§ 1º Se o destinatário não for encontrado ou não retirar a carga no prazo constante do aviso, o transportador avisará ao expedidor para retirá-la no prazo de 15 (quinze) dias, a partir do aviso, sob pena de ser considerada abandonada.

§ 2º Transcorrido o prazo estipulado no último aviso, sem que a carga tenha sido retirada, o transportador a entregará ao depósito público por conta e risco do expedidor, ou, a seu critério, ao leiloeiro, para proceder à venda em leilão público e depositar o produto líquido no Banco do Brasil S/A., à disposição do proprietário, deduzidas as despesas de frete, seguro e encargos da venda.

§ 3º No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, o alijamento a que se refere o § 1º deste artigo será comunicado imediatamente à autoridade fazendária que jurisdicione o aeroporto do destino da carga.

Art. 244. Presume-se entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte a carga que o destinatário haja recebido sem protesto.

§ 1º O protesto far-se-á mediante ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador.

§ 2º O protesto por avaria será feito dentro do prazo de 7 (sete) dias a contar do recebimento.

§ 3º O protesto por atraso será feito dentro do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário.

§ 4º Em falta de protesto, qualquer ação somente será admitida se fundada em dolo do transportador.

§ 5º Em caso de transportador sucessivo ou de transportador de fato o protesto será encaminhado aos responsáveis (artigos 259 e 266).

§ 6º O dano ou avaria e o extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro serão apurados de acordo com a legislação específica (artigo 8º).

Art. 245. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo da aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final.

Parágrafo único. O período de execução do transporte aéreo não compreende o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, a menos que hajam sido feitos para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga (artigo 263).

TÍTULO VIII  
Da Responsabilidade Civil  
CAPÍTULO I  
Da Responsabilidade Contratual  
SEÇÃO I

Disposições Gerais

Art. 246. A responsabilidade do transportador (artigos 123, 124 e 222, Parágrafo único), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (artigos 233, 234, § 1º, 245), está sujeita aos limites estabelecidos neste Título (artigos 257, 260, 262, 269 e 277).

Art. 247. É nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite de indenização inferior ao previsto neste Capítulo, mas a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que continuará regido por este Código (artigo 10).

Art. 248. Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.

§ 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

§ 3º A sentença, no Juízo Criminal, com trânsito em julgado, que haja decidido sobre a existência do ato doloso ou culposo e sua autoria, será prova suficiente.

Art. 249. Não serão computados nos limites estabelecidos neste Capítulo, honorários e despesas judiciais.

Art. 250. O responsável que pagar a indenização desonera-se em relação a quem a receber (artigos 253 e 281, parágrafo único).

Parágrafo único. Fica ressalvada a discussão entre aquele que pagou e os demais responsáveis pelo pagamento.

Art. 251. Na fixação de responsabilidade do transportador por danos a pessoas, carga, equipamento ou instalações postos a bordo da aeronave aplicam-se os limites dos dispositivos deste Capítulo, caso não existam no contrato outras limitações.

SEÇÃO II

Do Procedimento Extrajudicial

Art. 252. No prazo de 30 (trinta) dias, a partir das datas previstas no artigo 317, I, II, III e IV, deste Código, o interessado deverá habilitar-se ao recebimento da respectiva indenização.

Art. 253. Nos 30 (trinta) dias seguintes ao término do prazo previsto no artigo anterior, o responsável deverá efetuar aos habilitados os respectivos pagamentos com recursos próprios ou com os provenientes do seguro (artigo 250).

Art. 254. Para os que não se habilitarem tempestivamente ou cujo processo esteja na dependência de cumprimento, pelo interessado, de exigências legais, o pagamento a que se refere o artigo anterior deve ocorrer nos 30 (trinta) dias seguintes à satisfação daquelas.

Art. 255. Esgotado o prazo a que se referem os artigos 253 e 254, se não houver o responsável ou a seguradora efetuado o pagamento, poderá o interessado promover, judicialmente, pelo procedimento sumaríssimo (artigo 275, II, letra e, do CPC), a reparação do dano.

SEÇÃO III

Da Responsabilidade por Dano a Passageiro

Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:

I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;

II - de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1º O transportador não será responsável:

a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;

b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e

quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN.

§ 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.

§ 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital par a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

Art. 258. No caso de transportes sucessivos, o passageiro ou seu sucessor só terá ação contra o transportador que haja efetuado o transporte no curso do qual ocorrer o acidente ou o atraso.

Parágrafo único. Não se aplica o disposto neste artigo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade por todo o percurso do transporte contratado.

Art. 259. Quando o transporte aéreo for contratado com um transportador e executado por outro, o passageiro ou sucessores poderão demandar tanto o transportador contratual como o transportador de fato, respondendo ambos solidariamente.

#### SEÇÃO IV

##### Da Responsabilidade por Danos à Bagagem

Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao valor correspondente a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.

Art. 261. Aplica-se, no que couber, o que está disposto na seção relativa à responsabilidade por danos à carga aérea (artigos 262 a 266).

#### SEÇÃO V

##### Da Responsabilidade por Danos à Carga

Art. 262. No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato do transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se ao valor correspondente a 3 (três) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (artigos 239, 241 e 244).

Art. 263. Quando para a execução do contrato de transporte aéreo for usado outro meio de transporte, e houver dúvida sobre onde ocorreu o dano, a responsabilidade do transportador será regida por este Código (artigo 245 e Parágrafo único).

Art. 264. O transportador não será responsável se comprovar:

I - que o atraso na entrega da carga foi causado por determinação expressa de autoridade aeronáutica do voo, ou por fato necessário, cujos efeitos não era possível prever, evitar ou impedir;

II - que a perda, destruição ou avaria resultou, exclusivamente, de um ou mais dos seguintes fatos:

- a) natureza ou vício próprio da mercadoria;
- b) embalagem defeituosa da carga, feita por pessoa ou seus prepostos;
- c) ato de guerra ou conflito armado;
- d) ato de autoridade pública referente à carga.

Art. 265. A não ser que o dano atinja o valor de todos os volumes, compreendidos pelo conhecimento de transporte aéreo, somente será considerado, para efeito de indenização, o peso dos volumes perdidos, destruídos, avariados ou entregues com atraso.

Art. 266. Poderá o expedidor propor ação contra o primeiro transportador e contra aquele que haja efetuado o transporte, durante o qual ocorreu o dano, e o destinatário contra este e contra o último transportador.

Parágrafo único. Ocorre a solidariedade entre os transportadores responsáveis perante, respectivamente, o expedidor e o destinatário.

#### CAPÍTULO II

##### Da Responsabilidade por Danos em Serviços Aéreos Gratuitos

Art. 267. Quando não houver contrato de transporte (artigos 222 a 245), a responsabilidade civil por danos ocorridos durante a execução dos serviços aéreos obedecerá ao seguinte:

I - no serviço aéreo privado (artigos 177 a 179), o proprietário da aeronave responde por danos ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos limites previstos, respectivamente, nos artigos 257 e 269 deste Código, devendo contratar seguro correspondente (artigo 178, §§ 1º e 2º);

II - no transporte gratuito realizado por empresa de transporte aéreo público, observa-se o disposto no artigo 256, § 2º, deste Código;

III - no transporte gratuito realizado pelo Correio Aéreo Nacional, não haverá indenização por danos à pessoa ou bagagem a bordo, salvo se houver comprovação de culpa ou dolo dos operadores da aeronave.

§ 1º No caso do item III deste artigo, ocorrendo a comprovação de culpa, a indenização sujeita-se aos limites previstos no Capítulo anterior, e no caso de ser comprovado o dolo, não prevalecem os referidos limites.

§ 2º Em relação a passageiros transportados com infração do § 2º do artigo 178 e artigo 221, não prevalecem os limites deste Código.

### CAPÍTULO III

#### Da Responsabilidade para com Terceiros na Superfície

Art. 268. O explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em vôo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.

§ 1º Prevalece a responsabilidade do explorador quando a aeronave é pilotada por seus prepostos, ainda que exorbitem de suas atribuições.

§ 2º Exime-se o explorador da responsabilidade se provar que:

I - não há relação direta de causa e efeito entre o dano e os fatos apontados;

II - resultou apenas da passagem da aeronave pelo espaço aéreo, observadas as regras de tráfego aéreo;

III - a aeronave era operada por terceiro, não preposto nem dependente, que iludiu a razoável vigilância exercida sobre o aparelho;

IV - houve culpa exclusiva do prejudicado.

§ 3º Considera-se a aeronave em vôo desde o momento em que a força motriz é aplicada para decolar até o momento em que termina a operação de pouso.

§ 4º Tratando-se de aeronave mais leve que o ar, planador ou asa voadora, considera-se em vôo desde o momento em que se desprende da superfície até aquele em que a ela novamente retorne.

§ 5º Considera-se em manobra a aeronave que estiver sendo movimentada ou rebocada em áreas aeroportuárias.

Art. 269. A responsabilidade do explorador estará limitada:

I - para aeronaves com o peso máximo de 1.000kg (mil quilogramas), à importância correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional;

II - para aeronaves com peso superior a 1.000kg (mil quilogramas), à quantia correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional, acrescida de 1/10 (um décimo) do valor de cada OTN - Obrigação do Tesouro Nacional por quilograma que exceder a 1.000 (mil).

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

Art. 270. O explorador da aeronave pagará aos prejudicados habilitados 30% (trinta por cento) da quantia máxima, a que estará obrigado, nos termos do artigo anterior, dentro de 60 (sessenta) dias a partir da ocorrência do fato (artigos 252 e 253).

§ 1º Exime-se do dever de efetuar o pagamento o explorador que houver proposto ação para isentar-se de responsabilidade sob a alegação de culpa predominante ou exclusiva do prejudicado.

§ 2º O saldo de 70% (setenta por cento) será rateado entre todos os prejudicados habilitados, quando após o decurso de 90 (noventa) dias do fato, não pender qualquer processo de habilitação ou ação de reparação do dano (artigos 254 e 255).

Art. 271. Quando a importância total das indenizações fixadas exceder ao limite de responsabilidade estabelecido neste Capítulo, serão aplicadas as regras seguintes:

I - havendo apenas danos pessoais ou apenas danos materiais, as indenizações serão reduzidas proporcionalmente aos respectivos montantes;

II - havendo danos pessoais e materiais, metade da importância correspondente ao limite máximo de indenização será destinada a cobrir cada espécie de dano; se houver saldo, será ele utilizado para complementar indenizações que não tenham podido ser pagas em seu montante integral.

Art. 272. Nenhum efeito terão os dispositivos deste Capítulo sobre o limite de responsabilidade quando:

I - o dano resultar de dolo ou culpa grave do explorador ou de seus prepostos;

II - seja o dano causado pela aeronave no solo e com seus motores parados;

III - o dano seja causado a terceiros na superfície, por quem esteja operando ilegal ou ilegitimamente a aeronave.

### CAPÍTULO IV

#### Da Responsabilidade por Abalroamento



Art. 273. Consideram-se provenientes de abalroamento os danos produzidos pela colisão de 2 (duas) ou mais aeronaves, em vôo ou em manobra na superfície, e os produzidos às pessoas ou coisas a bordo, por outra aeronave em vôo.

Art. 274. A responsabilidade pela reparação dos danos resultantes do abalroamento cabe ao explorador ou proprietário da aeronave causadora, quer a utilize pessoalmente, quer por preposto.

Art. 275. No abalroamento em que haja culpa concorrente, a responsabilidade dos exploradores é solidária, mas proporcional à gravidade da falta.

Parágrafo único. Não se podendo determinar a proporcionalidade, responde cada um dos exploradores em partes iguais.

Art. 276. Constituem danos de abalroamento, sujeitos à indenização:

I - os causados a pessoas e coisas a bordo das aeronaves envolvidas;

II - os sofridos pela aeronave abalroada;

III - os prejuízos decorrentes da privação de uso da aeronave abalroada;

IV - os danos causados a terceiros, na superfície.

Parágrafo único. Incluem-se no ressarcimento dos danos as despesas, inclusive judiciais, assumidas pelo explorador da aeronave abalroada, em consequência do evento danoso.

Art. 277. A indenização pelos danos causados em consequência do abalroamento não excederá:

I - aos limites fixados nos artigos 257, 260 e 262, relativos a pessoas e coisas a bordo, elevados ao dobro;

II - aos limites fixados no artigo 269, referentes a terceiros na superfície, elevados ao dobro;

III - ao valor dos reparos e substituições de peças da aeronave abalroada, se recuperável, ou de seu valor real imediatamente anterior ao evento, se inconveniente ou impossível a recuperação;

IV - ao décimo do valor real da aeronave abalroada imediatamente anterior ao evento, em virtude da privação de seu uso normal.

Art. 278. Não prevalecerão os limites de indenização fixados no artigo anterior:

I - se o abalroamento resultar de dolo ou culpa grave específico do explorador ou de seus prepostos;

II - se o explorador da aeronave causadora do abalroamento tiver concorrido, por si ou por seus prepostos, para o evento, mediante ação ou omissão violadora das normas em vigor sobre tráfego aéreo;

III - se o abalroamento for consequência de apossamento ilícito ou uso indevido da aeronave, sem negligência do explorador ou de seus prepostos, os quais, neste caso, ficarão eximidos de responsabilidade.

Art. 279. O explorador de cada aeronave será responsável, nas condições e limites previstos neste Código, pelos danos causados:

I - pela colisão de 2 (duas) ou mais aeronaves;

II - por 2 (duas) ou mais aeronaves conjunta ou separadamente.

Parágrafo único. A pessoa que sofrer 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, por ter sido provado que o dano foi causado por dolo ou culpa grave (§ 1º do artigo 248).

## CAPÍTULO V

Da Responsabilidade do Construtor Aeronáutico e das Entidades de Infra-Estrutura Aeronáutica

Art. 280. Aplicam-se, conforme o caso, os limites estabelecidos nos artigos 257, 260, 262, 269 e 277, à eventual responsabilidade:

I - do construtor de produto aeronáutico brasileiro, em relação à culpa pelos danos decorrentes de defeitos de fabricação;

II - da administração de aeroportos ou da Administração Pública, em serviços de infra-estrutura, por culpa de seus operadores, em acidentes que causem danos a passageiros ou coisas.

## CAPÍTULO VI

Da Garantia de Responsabilidade

Art. 281. Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para garantir eventual indenização de riscos futuros em relação:

I - aos danos previstos neste Título, com os limites de responsabilidade civil nele estabelecidos (artigos 257, 260, 262, 269 e 277) ou contratados (§ 1º do artigo 257 e parágrafo único do artigo 262);

II - aos tripulantes e viajantes gratuitos equiparados, para este efeito, aos passageiros (artigo 256, § 2º);

III - ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos serviços aéreos privados (artigo 178, § 2º, e artigo 267, I);

IV - ao valor da aeronave.

Parágrafo único. O recebimento do seguro exime o transportador da responsabilidade (artigo 250).

Art. 282. Exigir-se-á do explorador de aeronave estrangeira, para a eventual reparação de danos a pessoas ou bens no espaço aéreo ou no território brasileiro:

a) apresentação de garantias iguais ou equivalentes às exigidas de aeronaves brasileiras;

b) o cumprimento das normas estabelecidas em Convenções ou Acordos Internacionais, quando aplicáveis.

Art. 283. A expedição ou revalidação do certificado de aeronavegabilidade só ocorrerá diante da comprovação do seguro, que será averbado no Registro Aeronáutico Brasileiro e respectivos certificados.

Parágrafo único. A validade do certificado poderá ser suspensa, a qualquer momento, se comprovado que a garantia deixou de existir.

Art. 284. Os seguros obrigatórios, cuja expiração ocorrer após o início do vôo, consideram-se prorrogados até o seu término.

Art. 285. Sob pena de nulidade da cláusula, nas apólices de seguro de vida ou de seguro de acidente, não poderá haver exclusão de riscos resultantes do transporte aéreo.

Parágrafo único. Em se tratando de transporte aéreo, as apólices de seguro de vida ou de seguro de acidentes não poderão conter cláusulas que apresentem taxas ou sobretaxas maiores que as cobradas para os transportes terrestres.

Art. 286. Aquele que tiver direito à reparação do dano poderá exercer, nos limites da indenização que lhe couber, direito próprio sobre a garantia prestada pelo responsável (artigos 250 e 281, Parágrafo único).

## CAPÍTULO VII

### Da Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional

Art. 287. Para efeito de limite de responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, as quantias estabelecidas nas Convenções Internacionais de que o Brasil faça parte serão convertidas em moeda nacional, na forma de regulamento expedido pelo Poder Executivo.

## TÍTULO IX

### Das Infrações e Providências Administrativas

#### CAPÍTULO I

##### Dos Órgãos Administrativos Competentes

Art. 288. O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas neste Código e na legislação complementar, especialmente as relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.

§ 1º A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamento.

§ 2º Não se compreendem na competência do órgão a que se refere este artigo as infrações sujeitas à legislação tributária.

[\(Vetado\)](#).

#### CAPÍTULO II

##### Das Providências Administrativas

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

Art. 290. A autoridade aeronáutica poderá requisitar o auxílio da força policial para obter a detenção dos presumidos infratores ou da aeronave que ponha em perigo a segurança pública, pessoas ou coisas, nos limites do que dispõe este Código.

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.

§ 2º Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à

providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.

Art. 292. É assegurado o direito à ampla defesa e a recurso a quem responder a procedimentos instaurados para a apuração e julgamento das infrações às normas previstas neste Código e em normas regulamentares.

§ 1º O mesmo direito será assegurado no caso de providências administrativas necessárias à apuração de fatos irregulares ou delituosos.

§ 2º O procedimento será sumário, com efeito suspensivo.

Art. 293. A aplicação das providências ou penalidades administrativas, previstas neste Título, não prejudicará nem impedirá a imposição, por outras autoridades, de penalidades cabíveis.

Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração deste Código.

Art. 295. A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão.

Art. 296. A suspensão será aplicada para período não superior a 180 (cento e oitenta) dias, podendo ser prorrogada uma vez por igual período.

Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.

Art. 298. A empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no País será sujeita à multa e, na hipótese de reincidência, à suspensão ou cassação da autorização de funcionamento no caso de não atender:

I - aos requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados, no que se refere ao funcionamento de empresas de transporte aéreo;

II - às leis e regulamentos relativos à:

a) entrada e saída de aeronaves;

b) sua exploração ou navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;

c) entrada ou saída de passageiros;

d) tripulação ou carga;

e) despacho;

f) imigração;

g) alfândega;

h) higiene;

i) saúde.

III - às tarifas, itinerários, frequências e horários aprovados; às condições contidas nas respectivas autorizações; à conservação e manutenção de seus equipamentos de voo no que se relaciona com a segurança e eficiência do serviço; ou à proibição de embarcar ou desembarcar passageiro ou carga em voo de simples trânsito;

IV - à legislação interna, em seus atos e operações no Brasil, em igualdade com as congêneres nacionais.

### CAPÍTULO III

#### Das Infrações

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

I - procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

II - execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes;

III - cessação ou transferência da concessão, autorização ou permissão, sem licença da autoridade aeronáutica;

IV - transferência, direta ou indireta, da direção ou da execução dos serviços aéreos concedidos ou autorizados;

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

VII - prática reiterada de infrações graves;

VIII - atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias além do prazo estabelecido pela autoridade aeronáutica;

IX - atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de áreas aeroportuárias, fora do prazo estabelecido no respectivo instrumento.

Art. 300. A cassação dependerá de inquérito administrativo no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.

Art. 301. A suspensão poderá ser por prazo até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período.

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

- a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;
  - b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;
  - c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;
  - d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;
  - e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;
  - f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciado;
  - g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;
  - h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;
  - i) manter aeronave estrangeira em Território Nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada;
  - j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;
  - k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;
  - l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;
  - m) trasladar aeronave sem licença;
  - n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;
  - o) realizar vôo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;
  - p) realizar vôo com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização do órgão competente;
  - q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;
  - r) realizar vôo sem o equipamento de sobrevivência exigido;
  - s) realizar vôo por instrumentos com aeronave não homologada para esse tipo de operação;
  - t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;
  - u) realizar vôo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não habilitado para tal;
  - v) operar aeronave com plano de vôo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;
  - w) explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;
  - x) operar radiofrequências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.
- II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:
- a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;
  - b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;
  - c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;
  - d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;
  - e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;
  - f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;
  - g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;

- h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;
  - i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;
  - j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;
  - k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;
  - l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;
  - m) infringir regras, normas ou cláusulas de Convenções ou atos internacionais;
  - n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo;
  - o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;
  - p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;
  - q) operar a aeronave em estado de embriaguez;
  - r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;
  - s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;
  - t) operar aeronave deixando de manter fraseologia-padrão nas comunicações radiotelefônicas;
  - u) ministrar instruções de vôo sem estar habilitado.
- III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:
- a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;
  - b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;
  - c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;
  - d) firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio pool ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;
  - e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;
  - f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;
  - g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;
  - h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;
  - i) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (artigo 180);
  - j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;
  - k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;
  - l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;
  - m) desprezar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;
  - n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;
  - o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;
  - p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;
  - q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;
  - r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;
  - s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;
  - t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;
  - u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;
  - v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente com aeronave de sua propriedade;

w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de lucros e perdas;

x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro;

y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;

z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferências.

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica;

b) inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos;

c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração não prevista por órgão homologador;

d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo;

e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;

f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

g) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum voo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.

V - infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;

b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;

c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;

d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de voo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;

e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não homologada;

b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;

d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;

e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;

f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;

g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;

h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagem aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo;

i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço;

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica;

m) deixar o proprietário ou operador de aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.

#### CAPÍTULO IV

##### Da Detenção, Interdição e Apreensão de Aeronave

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos seguintes casos:

I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (artigo 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do artigo 21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado. [\(Regulamento\)](#)

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada. [\(Incluído pela Lei nº 9.614, de 1998\) \(Regulamento\)](#)

~~§ 2º A autoridade mencionada no parágrafo anterior responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.~~

§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório. [\(Renumerado do § 2º para § 3º com nova redação pela Lei nº 9.614, de 1998\) \(Regulamento\)](#)

Art. 304. Quando, no caso do item IV, do artigo anterior, for constatada a existência de material proibido, explosivo ou apetrechos de guerra, sem autorização, ou contrariando os termos da que foi outorgada, pondo em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, a autoridade aeronáutica poderá reter o material de que trata este artigo e liberar a aeronave se, por força de lei, não houver necessidade de apreendê-la.

§ 1º Se a aeronave for estrangeira e a carga não puser em risco a segurança pública ou a paz entre as Nações, poderá a autoridade aeronáutica fazer a aeronave retornar ao país de origem pela rota e prazo determinados, sem a retenção da carga.

§ 2º Embora estrangeira a aeronave, se a carga puser em risco a segurança pública e a paz entre os povos, poderá a autoridade aeronáutica reter o material bélico e fazer retornar a aeronave na forma do disposto no parágrafo anterior.

Art. 305. A aeronave pode ser interdita:

I - nos casos do artigo 302, I, alíneas a até n; II, alíneas c, d, g e j; III, alíneas a, e, f e g; e V, alíneas a e e;

II - durante a investigação de acidente em que estiver envolvida.

§ 1º Efetuada a interdição, será lavrado o respectivo auto, assinado pela autoridade que a realizou e pelo responsável pela aeronave.

§ 2º Será entregue ao responsável pela aeronave cópia do auto a que se refere o parágrafo anterior.

Art. 306. A aeronave interdita não será impedida de funcionar, para efeito de manutenção.

Art. 307. A autoridade aeronáutica poderá interditar a aeronave, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, mediante requisição da autoridade aduaneira, de Polícia ou de saúde.

Parágrafo único. A requisição deverá ser motivada, de modo a demonstrar justo receio de que haja lesão grave e de difícil reparação a direitos do Poder Público ou de terceiros; ou que haja perigo à ordem pública, à saúde ou às instituições.

Art. 308. A apreensão da aeronave dar-se-á para preservar a eficácia da detenção ou interdição, e consistirá em mantê-la estacionada, com ou sem remoção para hangar, área de estacionamento, oficina ou lugar seguro (artigos 155 e 309).

Art. 309. A apreensão de aeronave só se dará em cumprimento à ordem judicial, ressalvadas outras hipóteses de apreensão previstas nesta Lei.

Art. 310. Satisfeitas as exigências legais, a aeronave detida, interdita ou apreendida será imediatamente liberada.

Art. 311. Em qualquer dos casos previstos neste Capítulo, o proprietário ou explorador da aeronave não terá direito à indenização.

## CAPÍTULO V

### Da Custódia e Guarda de Aeronave

Art. 312. Em qualquer inquérito ou processo administrativo ou judicial, a custódia, guarda ou depósito de aeronave far-se-á de conformidade com o disposto neste Capítulo.

Art. 313. O explorador ou o proprietário de aeronaves entregues em depósito ou a guarda de autoridade aeronáutica responde pelas despesas correspondentes.

§ 1º Incluem-se no disposto neste artigo:

I - os depósitos decorrentes de apreensão;

II - os seqüestros e demais medidas processuais acautelatórias;

III - a arrecadação em falência, qualquer que seja a autoridade administrativa ou judiciária que a determine;

IV - a apreensão decorrente de processos administrativos ou judiciários.

§ 2º No caso do § 2º do artigo 303, o proprietário ou o explorador da aeronave terá direito à restituição do que houver pago, acrescida de juros compensatórios e indenizações por perdas e danos.

§ 3º No caso do parágrafo anterior, caberá ação regressiva contra o Poder Público cuja autoridade houver agido com excesso de poder ou com espírito emulatório.

Art. 314. O depósito não excederá o prazo de 2 (dois) anos.

§ 1º Se, no prazo estabelecido neste artigo não for autorizada a entrega da aeronave, a autoridade aeronáutica poderá efetuar a venda pública pelo valor correspondente, para ocorrer às despesas com o depósito.

§ 2º Não havendo licitante ou na hipótese de ser o valor apurado com a venda inferior ao da dívida, a aeronave será adjudicada ao Ministério da Aeronáutica, procedendo-se ao respectivo assentamento no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica ao depósito decorrente de processo administrativo de natureza fiscal.

Art. 315. Será obrigatório o seguro da aeronave entregue ao depósito, a cargo do explorador ou proprietário.

## TÍTULO X

### Dos Prazos Extintivos

Art. 316. Prescreve em 6 (seis) meses, contados da tradição da aeronave, a ação para haver abatimento do preço da aeronave adquirida com vício oculto, ou para rescindir o contrato e reaver o preço pago, acrescido de perdas e danos.

Art. 317. Prescreve em 2 (dois) anos a ação:

I - por danos causados a passageiros, bagagem ou carga transportada, a contar da data em que se verificou o dano, da data da chegada ou do dia em que devia chegar a aeronave ao ponto de destino, ou da interrupção do transporte;

II - por danos causados a terceiros na superfície, a partir do dia da ocorrência do fato;

III - por danos emergentes no caso de abaloamento a partir da data da ocorrência do fato;

IV - para obter remuneração ou indenização por assistência e salvamento, a contar da data da conclusão dos respectivos serviços, ressalvado o disposto nos parágrafos do artigo 61;

V - para cobrar créditos, resultantes de contratos sobre utilização de aeronave, se não houver prazo diverso neste Código, a partir da data em que se tornem exigíveis;

VI - de regresso, entre transportadores, pelas quantias pagas por motivo de danos provenientes de abaloamento, ou entre exploradores, pelas somas que um deles haja sido obrigado a pagar, nos casos de solidariedade ou ocorrência de culpa, a partir da data do efetivo pagamento;

VII - para cobrar créditos de um empresário de serviços aéreos contra outro, decorrentes de compensação de passagens de transporte aéreo, a partir de quando se tornem exigíveis;

VIII - por danos causados por culpa da administração do aeroporto ou da Administração Pública (artigo 280), a partir do dia da ocorrência do fato;

IX - do segurado contra o segurador, contado o prazo do dia em que ocorreu o fato, cujo risco estava garantido pelo seguro (artigo 281);

X - contra o construtor de produto aeronáutico, contado da ocorrência do dano indenizável.

Parágrafo único. Os prazos de decadência e de prescrição, relativamente à matéria tributária, permanecem regidos pela legislação específica.

Art. 318. Se o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou da identidade do responsável, o prazo começará a correr da data em que tiver conhecimento, mas não poderá ultrapassar de 3 (três) anos a partir do evento.



Art. 319. As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica aos prazos definidos no Código Tributário Nacional.

Art. 320. A intervenção e liquidação extrajudicial deverão encerrar-se no prazo de 2 (dois) anos.

Parágrafo único. Ao término do prazo de 2 (dois) anos, a partir do primeiro ato, qualquer interessado ou membro do Ministério Público, poderá requerer a imediata venda dos bens em leilão público e o rateio do produto entre os credores, observadas as preferências e privilégios especiais.

Art. 321. O explorador de serviços aéreos públicos é obrigado a conservar, pelo prazo de 5 (cinco) anos, os documentos de transporte aéreo ou de outros serviços aéreos.

#### TÍTULO XI

##### Disposições Finais e Transitórias

Art. 322. Fica autorizado o Ministério da Aeronáutica a instalar uma Junta de Julgamento da Aeronáutica com a competência de julgar, administrativamente, as infrações e demais questões dispostas neste Código, e mencionadas no seu artigo 1º, [\(vetado\)](#).

§ 1º [\(vetado\)](#).

§ 2º [\(vetado\)](#).

§ 3º [\(vetado\)](#).

§ 4º O Poder Executivo, através de decreto, regulamentará a organização e o funcionamento da Junta de Julgamento da Aeronáutica.

Art. 323. Este Código entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 324. Ficam revogados o [Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966](#), o [Decreto-Lei nº 234, de 28 de fevereiro de 1967](#), a [Lei nº 5.448, de 4 de junho de 1968](#), a [Lei nº 5.710, de 7 de outubro de 1971](#), a [Lei nº 6.298, de 15 de dezembro de 1975](#), a [Lei nº 6.350, de 7 de julho de 1976](#), a [Lei nº 6.833, de 30 de setembro de 1980](#), a [Lei nº 6.997, de 7 de junho de 1982](#), e demais disposições em contrário.

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

JOSÉ

*Octávio Júlio Moreira Lima*

SARNEY

**Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 20.12.1986**

## Anexo B

## **Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional**

Assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929, modificada pelo Protocolo de Haia, assinado em Haia em 28 de Setembro de 1955 e alterada pelo Protocolo Nº. 4 de Montreal de 1975.

(Dec. Lei nº 26.706, de 20/6/36, Dec. Lei nº 45 069, de 12/6/63 e Decreto nº 96/81, de 24 de Julho)

O texto a seguir transcrito já integra as alterações (em itálico) introduzidas pelo Protocolo n.º 4, em vigor na ordem jurídica internacional desde 14/06/1998 e aplicável apenas entre os países (origem/destino) que o tenham ratificado.

O Protocolo está, actualmente- Janeiro de 2001 - ratificado por 60 países entre os quais Portugal.

Estrutura da Convenção:

Capítulo I - Objecto – Definições

Artigo 1º

Artigo 2º

Capítulo II - Títulos de Transporte

Secção I - Bilhete de Passagem

Artigo 3º

Secção II - Boletim de bagagens

Artigo 4º

Secção III - Documentação relativa às mercadorias

Artigo 5º

Artigo 6º

Artigo 7º

Artigo 8º

Artigo 9º

Artigo 10º

Artigo 11º

Artigo 12º

Artigo 13º

Artigo 14º

Artigo 15º

Artigo 16º

### Capítulo III - Responsabilidades do transportador

Artigo 17º  
Artigo 18º  
Artigo 19º  
Artigo 20º  
Artigo 21º  
Artigo 22º  
Artigo 23º  
Artigo 24º  
Artigo 25º  
Artigo 25ºA  
Artigo 26º  
Artigo 27º  
Artigo 28º  
Artigo 29º  
Artigo 30º  
Artigo 30ºA

### Capítulo IV - Disposições relativas aos transportes combinados

Artigo 31º

### Capítulo V - Disposições gerais e finais

Artigo 32º  
Artigo 33º  
Artigo 34º  
Artigo 35º  
Artigo 36º  
Artigo 37º  
Artigo 38º  
Artigo 39º  
Artigo 40º  
Artigo 40ºA  
Artigo 41º

Lista dos Países à data de Janeiro de 2001 que ratificaram o Protocolo n.º 4 de Montreal

Argentina; Australia; Azerbaijan; Bahrain; Barbados; Belgium; Bosnia e Herzegovina; Brazil; Canada; Chile; Colombia; Croatia; Cyprus; D.R.Congo; Denmark; Ecuador; Egypt; Estonia; Ethiopia; F.R.Yugoslavia; Finland; France; Ghana; Greece; Guatemala; Guinea; Honduras; Hungary; Ireland; Israel; Italy; Japan; Jordan; Kenya; Kuwait; Lebanon; Mauritius; Morocco; Nauru; New Zeland; Netherlands; Niger; Norway; Oman; Portugal; Qatar; Senegal; Singapore; Slovenia; Spain; Sweden; Switzerland; R.Macedonia; Togo; Turkey; United Arab Emirates; United Kingdom; United States; Uzbekistan Venezuela

## Capítulo I - Objecto - Definições

### Artigo 1º

1. A presente Convenção aplica-se a qualquer transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, efectuado por aeronave mediante remuneração. Aplica-se igualmente aos transportes gratuitos efectuados por aeronave por uma empresa de transportes aéreos.
2. Para o efeito da presente Convenção, é considerado transporte internacional todo o transporte no qual, de acordo com o que foi estipulado pelas Partes, o ponto de partida e o ponto de destino, quer haja ou não interrupções de transporte ou transbordo, estejam situados quer no território de duas Altas Partes Contratantes, quer apenas no território de uma Alta Parte Contratante, se previu uma escala no território de um ou de outro Estado, mesmo que este Estado não seja uma Alta Parte Contratante. O transporte entre dois pontos dentro do território de uma única Alta Parte Contratante sem uma escala estabelecida no território do outro Estado não será considerado transporte internacional para os efeitos da presente Convenção.
3. O transporte que tenha que ser executado por vários transportes aéreos sucessivos constituirá, para a aplicação da presente Convenção, um transporte único quando tenha sido considerado pelas Partes como uma única operação, quer tenha sido objecto de um único contrato ou de uma série de contratos e não perde o seu carácter internacional pelo facto de que um só contrato ou uma série de contratos devam executar-se integralmente no território do mesmo Estado.

### Artigo 2º

1. A Convenção aplica-se aos transportes efectuados pelo Estado ou outras pessoas jurídicas de direito público, nas condições previstas no [artigo 1º](#).
2. No transporte de remessas postais, o transportador não é responsável senão perante a administração postal competente, de acordo com as normas aplicáveis às relações entre os transportadores e as administrações postais.
3. Ressalvado o disposto no n.º 2 do presente artigo, as disposições da presente Convenção não se aplicarão ao transporte de remessas postais.

## Capítulo II - Títulos de Transporte

### Secção I - Bilhete de Passagem

### Artigo 3º

1. No transporte de passageiros deverá entregar-se um bilhete de passagem que contenha:
  - a) A indicação dos pontos de partida e de destino;
  - b) Se os pontos de partida e de destino estão situados no território de uma Alta Parte Contratante e se foram previstas uma ou mais escalas no território de um outro Estado, deverá indicar-se uma dessas escalas;
  - c) Um aviso indicando que, se os passageiros realizam uma viagem cujo ponto final de destino ou uma escala se encontram noutro país sem ser o de partida, o seu transporte poderá ser regulado pela Convenção de Varsóvia, a qual na maioria dos casos limita a responsabilidade da entidade transportadora em caso de morte ou de danos corporais, bem assim como no caso de perda ou de

deterioração das bagagens.

2. O bilhete de passagem faz fé, salvo prova em contrário da conclusão e das condições do contrato de transporte. A falta, a irregularidade ou a perda do bilhete não afectam nem a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará sujeito às normas da presente Convenção. Contudo se, com o consentimento da entidade transportadora, o passageiro embarca sem que lhe tenha sido entregue um bilhete de passagem ou se este bilhete não inclui o aviso exigido na alínea 1 c) do presente artigo, a entidade transportadora não terá o direito de fazer valer as disposições do [artigo 22º](#).

## Secção II - Boletim de bagagens

### Artigo 4º

1. No transporte de bagagens registadas deverá entregar-se um boletim de bagagem que, se não for emitido juntamente com um bilhete de passagem que satisfaça os requisitos do [artigo 3º](#), alínea 1), ou se não for incorporado no mesmo bilhete, deverá conter:

- a) A indicação dos pontos de partida e de destino;
- b) Se os pontos de partida e de destino estão situados no território de uma única Alta Parte Contratada e se foram previstas uma ou mais escalas num território de um outro Estado, deverá indicar-se uma dessas escalas;
- c) Um aviso indicando que, se o transporte cujo ponto final de um destino ou uma escala se encontra num outro país que não seja o país de partida, esse transporte pode ser regulado pela Convenção de Varsóvia que, na maioria dos casos, limita a responsabilidade transportadora em casos de perda ou de deterioração das bagagens.

2. O boletim de bagagem faz fé, até prova em contrário, do registo das bagagens e das condições do contrato de transporte. A falta, a irregularidade ou perda do boletim não afecta nem a existência, nem a validade do contrato de transporte, que continuará sujeito às normas da presente Convenção. Contudo, se a entidade transportadora aceita guardar as bagagens sem que tenha sido entregue um boletim de bagagem, ou se este, no caso de não ser emitido em conjunto com um bilhete de passagem que satisfaça os requisitos do [artigo 3º](#), alínea 1 c), ou não esteja incorporado nesse bilhete não comporte o aviso exigido na alínea 1, a referida entidade transportadora não terá o direito de fazer as disposições do [artigo 22º](#), parágrafo 2.

## Secção III - Documentação relativa às mercadorias

### Artigo 5º

1. Para o transporte de mercadorias será emitida uma carta de porte aéreo.
2. O emprego de qualquer outro meio donde conste a informação relativa ao transporte a executar poderá, com o consentimento do expedidor, substituir a emissão da carta de porte aérea. Se esses outros meios forem utilizados, o transportador, se o expedidor o solicitar, entregará a este um recibo da mercadoria que permita a identificação do embarque e o acesso à informação contida no registo conservado por esses outros meios.
3. A impossibilidade de utilizar, nos pontos de trânsito e de destino, outros meios que permitam verificar as informações relativas ao transporte, mencionados no n.º 2 do presente artigo, não dará ao transportador o direito de recusar a aceitação das mercadorias que devam ser transportadas.

### Artigo 6º

1. A carta de porte aéreo é passada pelo expedidor em três exemplares originais.
2. O primeiro exemplar levará a indicação "para o transportador" e é assinado pelo expedidor. O segundo exemplar levará a indicação "para o destinatário" e é assinado pelo expedidor e pelo transportador. O terceiro exemplar é assinado pelo transportador e por ele entregue ao expedidor após a aceitação da mercadoria.
3. A assinatura do transportador e a do expedidor podem ser impressas ou substituídas por um carimbo.
4. Se a pedido do expedidor, o transportador passa a carta de porte aéreo, é considerado, até prova em contrário, como agindo por conta do expedidor.

#### Artigo 7º

Quando há mais de um volume:

- a) O transportador de mercadorias tem o direito de pedir ao expedidor a passagem de cartas de porte aéreo diferentes;
- b) O expedidor tem o direito de pedir ao transportador a entrega de diferentes recibos, quando sejam utilizados outros meios previstos no n.º 2 do [artigo 5º](#).

#### Artigo 8º

A carta de porte aéreo e o recibo da mercadoria devem conter:

- a) A indicação dos pontos de partida e de destino;
- b) Se os pontos de partida e de destino estão situados no território de uma só Alta Parte Contratante e se uma ou várias escalas estiverem previstas no território de um outro Estado, a indicação de uma dessas escalas;
- c) A indicação do peso das mercadorias.

#### Artigo 9º

O incumprimento das disposições dos [artigos 5º a 8º](#) não afectará nem a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará a regular-se pelas normas da presente Convenção, incluindo as relativas à limitação de responsabilidade.

#### Artigo 10º

1. O expedidor é responsável pela exactidão das indicações e declarações relativas à mercadoria inscritas por ele ou em seu nome na carta de porte aéreo, assim como por aquelas que são fornecidas e feitas por ele ou em seu nome ao transportador para que sejam inscritas no recibo da mercadoria ou para que se incluam no registo conservado por outros meios previstos no n.º 2 do [artigo 5º](#).
2. O expedidor assume a responsabilidade por qualquer prejuízo sofrido pelo transportador ou por qualquer outra pessoa em relação à qual o transportador seja responsável, em consequência das indicações e declarações irregulares, inexactas ou incompletas feitas por ele ou em seu nome.
3. Sob reserva das disposições dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, o transportador assume a responsabilidade por qualquer prejuízo sofrido pelo expedidor ou por qualquer outra pessoa em relação à qual o expedidor seja responsável, em consequência das indicações e declarações irregulares, inexactas ou incompletas inscritas por ele ou em seu nome no recibo da mercadoria ou no registo conservado por outros meios previstos no n.º 2 do [artigo 5º](#).

#### Artigo 11º

1. Tanto a carta de porte aéreo como o recibo da mercadoria fazem fé, até prova em contrário, da conclusão do contrato, do recebimento da mercadoria e das condições do transporte neles contidas.
2. Todas as indicações da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria relativas ao peso, dimensões e embalagens da mercadoria, assim como ao número de volumes, fazem fé, até prova em contrário; as relativas à quantidade, volume e estado da mercadoria não fazem prova contra o transportador, salvo se a verificação tiver sido por ele feita na presença do expedidor e anotada na carta de porte aéreo ou se se tratar de indicações relativas ao estado aparente da mercadoria.

#### Artigo 12º

1. O expedidor tem o direito, com a condição de executar todas as obrigações resultantes do contrato de transporte, de dispor da mercadoria, já retirando-a no aeródromo de partida ou de destino, já retendo-a durante a viagem por ocasião de uma aterragem, já fazendo-a entregar no lugar de destino ou durante a viagem a pessoa diferente do destinatário inicialmente designado, já pedindo o seu retorno ao aeródromo de partida, desde que o exercício desse direito não traga prejuízo nem ao transportador nem aos outros expedidores e com obrigação de reembolsar as despesas daí resultantes.
2. No caso de ser impossível a execução das ordens do expedidor, o transportador deve imediatamente avisá-lo.
3. Se o transportador se conforma com as ordens de disposição do expedidor, sem exigir a produção do exemplar da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria entregue a este, será responsável, salvo o seu recurso contra o expedidor, pelo prejuízo que este facto pode causar àquele que regularmente se encontra de posse da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria.
4. O direito do expedidor cessa no momento em que começa o do destinatário, conforme o [artigo 13º](#). Se, todavia, o destinatário recusa a mercadoria, ou não pode ser alcançada, o expedidor readquire o seu direito de disposição.

#### Artigo 13º

1. Salvo se o expedidor tiver exercido o seu direito nos termos do [artigo 12º](#), o destinatário tem o direito, desde a chegada da mercadoria ao ponto de destino, de pedir ao transportador que lhe entregue a mercadoria mediante o pagamento do montante dos créditos e mediante a execução das condições de transporte.
2. Salvo estipulação em contrário, o transportador deve avisar o destinatário logo que a mercadoria chegue.
3. Se a perda da mercadoria é reconhecida pelo transportador ou se, expirado o prazo de sete dias depois da data em que deveria chegar, a mercadoria não chegou, fica o destinatário autorizado a fazer valer contra o transportador os direitos resultantes do contrato de transporte.

#### Artigo 14º

O expedidor e o destinatário podem fazer valer todos os direitos que lhe são respectivamente conferidos pelos [artigos 12º](#) e [13º](#), cada um em seu próprio nome, quer o façam no seu próprio interesse quer no interesse de outrem, com a condição de executarem as obrigações que o contrato de transporte impõe.

#### Artigo 15º



1. Os artigos 12º, 13º e 14º, não afectam nem as relações do expedidor e do destinatário entre si, nem as relações de terceiros cujos direitos provêm já do transportador, já do destinatário.
2. Todas as cláusulas derogando as estipulações dos artigos 12º, 13º e 14º devem ser inscritas na carta de porte aéreo ou no recibo da mercadoria.

#### Artigo 16º

1. O expedidor é obrigado a fornecer as informações e a juntar os documentos que, antes da entrega da mercadoria ao destinatário, sejam necessários ao cumprimento das formalidades aduaneiras, administrativas ou policiais. O expedidor é responsável para com o transportador por todos os prejuízos que possam resultar da ausência, insuficiência ou irregularidade dessas informações e documentos, salvo em caso de culpa por parte do transportador ou dos seus propositos.

1. O transportador não está obrigado a verificar a exactidão ou suficiência dessas informações e documentos.

#### Capítulo III - Responsabilidades do transportador

#### Artigo 17º

O transportador é responsável pelo prejuízo superveniente em caso de morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal sofrida por um viajante quando o acidente que causou o prejuízo se produziu a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque ou desembarque.

#### Artigo 18º

1. O transportador é responsável pelo dano proveniente da destruição, perda ou avaria de bagagens registadas quando o evento que causou o prejuízo se produziu durante o transporte aéreo.

2. O transportador é responsável pelo dano proveniente da destruição, perda ou avaria de mercadorias quando o evento que causou o prejuízo se produziu durante o transporte aéreo.

3. Todavia, o transportador não será responsável se provar que a destruição, perda ou avaria da mercadoria se deve exclusivamente a um ou mais dos seguintes factos:

a) Natureza ou vício próprio da mercadoria;

b) Embalagem defeituosa da mercadoria por uma pessoa diferente do transportador ou dos seus propositos;

c) Acto de guerra ou conflito armado;

d) Acto de autoridade pública executado em conexão com a entrada, saída ou trânsito da mercadoria.

4. O transporte aéreo, para os efeitos das alíneas anteriores, compreende o período durante o qual as bagagens ou mercadorias se encontram à guarda do transportador, quer num aeródromo, quer a bordo de uma aeronave, quer em qualquer outro lugar, em caso de aterragem fora de um aeródromo.

5. O período de transporte aéreo não compreende nenhum transporte terrestre, marítimo ou fluvial efectuado fora de um aeródromo. Todavia, quando um tal transporte é efectuado em execução do contrato de transporte aéreo para efeito de carregamento, entrega ou transbordo, presume-se, salvo prova em contrário, que qualquer dano resulta de um facto sobrevindo durante o transporte aéreo.

#### Artigo 19º

O transportador é responsável pelo prejuízo dum atraso no transporte aéreo de viajantes, bagagens ou

mercadorias.

#### Artigo 20º

No transporte de passageiros e de bagagens e em caso de dano resultante de atraso no transporte de mercadorias, o transportador não é responsável se prova que ele e os seus propositos tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo ou que lhe era impossível tomá-las.

#### Artigo 21º

1. No transporte de passageiros e de bagagens, se o transportador fizer a prova de que foi culpa da pessoa lesada que causou o dano ou para ele contribuiu, o tribunal poderá, de harmonia com as disposições da sua própria lei, afastar ou atenuar a responsabilidade do transportador.
2. No transporte de mercadorias, o transportador é exonerado, no todo ou em parte, da sua responsabilidade se fizer a prova de que foi a culpa da pessoa que reclama a indemnização ou da pessoa de quem ela faz derivar os seus direitos que causou o dano ou para ele contribuiu.

#### Artigo 22º

1. No transporte de pessoas a responsabilidade da entidade transportadora relativa a cada passageiro é limitada à quantia de duzentos e cinquenta mil francos. No caso em que, segundo a lei do tribunal que se ocupa do assunto, a indemnização pode ser fixada em forma de pagamentos periódicos, o capital desses pagamento não pode ultrapassar esse limite. Contudo, por acordo especial com a entidade transportadora, o passageiro poderá fixar um limite de responsabilidade mais elevado.
2.
  - a) No transporte de bagagens registadas, a responsabilidade da entidade transportadora não poderá exceder duzentos e cinquenta francos por quilo, salvo se houver declaração especial do valor, feita pelo expedidor no momento da entrega do volume à entidade transportadora e mediante o pagamento de uma taxa suplementar , caso seja necessário, Neste caso a entidade transportadora será obrigada a pagar até ao montante da soma declarada, a menos que se prove que esta é superior ao valor real no momento da entrega;
  - b) No transporte de mercadorias, a responsabilidade do transportador está limitada à quantia de 17 direitos especiais de saque por quilograma, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feito pelo expedidor no momento de confiar o volume ao transportador e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Nesse caso, será o transportador obrigado a pagar até ao limite da quantia declarada, salvo se provar que ela é superior ao interesse real do expedidor na entrega.
  - c) Em caso de perda, avaria ou detenção de uma parte das bagagens registadas ou das mercadorias ou de qualquer objecto que elas contenham, somente será considerado o peso total do ou dos volumes em causa para determinação do limite da responsabilidade da entidade transportadora. Contudo, quando a perda, avaria ou detenção de uma das partes das bagagens registadas ou das mercadorias ou de um objecto aí contido afecta o valor de outros volumes compreendidos no mesmo boletim da bagagem ou na mesma guia de transporte aéreo, o peso total desses volumes será tomado em consideração para determinar o limite da responsabilidade.
3. No que diz respeito aos objectos que o passageiro conserva à sua guarda, a responsabilidade da entidade transportadora não excede cinco mil francos por passageiro.
4. Os limites fixados pelo presente artigo não têm por efeito tirar ao tribunal a faculdade de conceder

além disso, conforme as suas próprias leis, uma quantia corresponde à totalidade ou a uma parte dos custos e outras despesas do processo em que incorre o requerente. A disposição precedente não se aplica quando o montante de indemnização concedida, à exclusão dos custos e outras despesas do processo, não ultrapassa a soma que a entidade transportadora ofereceu por escrito ao requerente num prazo de seis meses a contar do facto que causou os danos ou antes da instauração do processo, se esta for posterior a este prazo.

5. As quantias indicadas em francos no presente artigo são consideradas como referentes a uma unidade monetária constituída por sessenta e cinco miligramas e meio de ouro de lei de noventa milésimas. Estas quantias podem ser convertidas em qualquer moeda nacional, em números redondos. A conversão destas quantias noutras moedas nacionais que não sejam moeda-ouro efectuar-se-á, em caso de processo judicial, de acordo com o valor-ouro dessas moedas na data do julgamento.

6. As quantias indicadas em direitos especiais de saque são consideradas em relação ao direito especial de saque tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional. A conversão dessas quantias em moedas nacionais efectuar-se-á, em caso de instância judicial, segundo o valor dessas moedas expresso em direitos especiais de saque à data da sentença.

O valor, em direito especial de saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que seja membro do Fundo Monetário Internacional é calculado segundo o método de valoração utilizado pelo Fundo Monetário Internacional à data da sentença para as suas próprias operações e transacções.

O valor, em direito especial de saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que não seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado segundo o método determinado por essa Alta Parte Contratante .

Todavia, os Estados que não sejam membros do Fundo Monetário Internacional e cuja lei não permita aplicar a disposição da alínea b) do n.º 2 do [artigo 22º](#) podem, no momento da ratificação ou da adesão ou posteriormente, declarar que o limite de responsabilidade do transportador nas acções judiciais propostas no seu território é fixado na quantia de duzentas e cinquenta unidades monetárias por quilograma, correspondendo esta unidade monetária a 65,5 mg de ouro fino de 900/1000. Esta quantia pode ser convertida em moeda nacional em números redondos. A conversão desta quantia em moeda nacional efectuar-se-á de acordo com a lei do Estado interessado.

#### Artigo 23º

1. Toda a cláusula tendente a exonerar o transportador da sua responsabilidade ou estabelecer um limite inferior ao que está fixado na presente Convenção é nula e de nenhum efeito, mas a nulidade dessa cláusula não envolve a nulidade do contrato, que continua sujeito às disposições da presente Convenção.

2. A alínea 1 do presente artigo não se aplica às cláusulas referentes à perda ou dano resultante da natureza ou de defeito próprio das mercadorias transportadas.

#### Artigo 24º

1. No transporte de passageiros e de bagagens, qualquer acção de responsabilidade, qualquer que seja o seu fundamento, só pode ser exercida nas condições e com os limites previstos na presente Convenção, sem prejuízo da determinação das pessoas com legitimidade para a acção e dos seus direitos respectivos.

2. No transporte de mercadorias, qualquer acção de responsabilidade, qualquer que seja o seu fundamento, quer se fundamente na presente Convenção, quer num contrato ou acto ilícito ou em qualquer outra causa, não pode ser exercida senão nas condições e com os limites de responsabilidade previstos na presente Convenção, sem prejuízo da determinação das pessoas com legitimidade para a acção e dos seus direitos respectivos. Estes limites de responsabilidade constituem limites máximos e não podem ser ultrapassados quaisquer que sejam as circunstâncias que estejam na origem da responsabilidade.

#### Artigo 25º

No transporte de passageiros e de bagagens, os limites de responsabilidade previstos no [artigo 22º](#) não se aplicam se se provar que o dano resulta de acto ou omissão do transportador ou dos seus propositos, quer com a intenção de provocar dano, quer temerariamente e com a consciência de que o dano resultaria provavelmente de um acto ou omissão, contando que, no caso de acto ou omissão dos propositos, terá também de se provar que estes agiram no exercício das suas funções.

#### Artigo 25ºA

1. Se é intentada uma acção contra um agente da entidade transportadora por danos a que se refere a presente Convenção, esse agente, se provar que agiu no exercício das suas funções, poderá fazer valer os limites de responsabilidade que a entidade transportadora pode invocar em virtude do [artigo 22º](#).
2. O montante total da indemnização que neste caso se pode obter da entidade transportadora e dos seus agentes não deve ultrapassar os citados limites.
3. No transporte de passageiros e de bagagens, as disposições dos nºs 1 e 2 do presente artigo não se aplicam se se provar que o dano resulta de um acto ou omissão do proposito, seja com a intenção de provocar o dano, seja temerariamente e com consciência de que o dano resultaria provavelmente desse acto ou omissão.

#### Artigo 26º

1. O recebimento das bagagens e mercadorias pelo destinatário sem protesto constituirá presunção, salvo em contrário, de que as mercadorias foram entregues em bom estado e de harmonia com o título de transporte.
2. Em caso de deterioração, o destinatário deve apresentar à entidade transportadora uma reclamação, logo após a descoberta da mencionada deterioração ou, o mais tardar, num prazo de sete dias para as bagagens e de catorze dias para as mercadorias, a contar da data da sua entrega. Em caso de atraso, a reclamação deverá ser feita o mais tardar, vinte e um dias depois do dia em que a bagagem ou a mercadoria terão sido entregues ao destinatário.
3. Todo o protesto deve ser feito por reserva no título de transporte ou por outro escrito expedido no prazo previsto para esse protesto.
4. Na falta de protesto dentro dos prazos previstos, todas as acções contra o transportador são irrecebíveis, salvo o caso de fraude por parte deste.

#### Artigo 27º

Em caso de morte do devedor, a acção de responsabilidade, nos limites previstos pela presente Convenção, exerce-se contra os seus sucessores.

#### Artigo 28º

1. A acção de responsabilidade deve ser intentada, à escolha do autor, no território de uma das Altas Partes Contratantes, quer no tribunal do domicílio do transportador, da sede principal da sua exploração

ou do lugar onde ele possui um estabelecimento por intermédio do qual o contrato foi concluído, quer no tribunal do lugar de destino.

2. O processo será regulado pela lei do tribunal competente.

#### Artigo 29º

1. A acção de responsabilidade deve ser intentada, sob pena de prescrição, no prazo de dois anos a contar da chegada ao destino ou no dia em que a aeronave deveria ter chegado ou da interrupção do transporte.

2. A forma de contagem do prazo é determinada pela lei do tribunal competente.

#### Artigo 30º

1. Nos casos de transporte regulados pela definição da alínea 3) do [artigo 1º.](#), a executar por diversos transportadores sucessivos, cada transportador que aceita viajantes, bagagens ou mercadorias fica sujeito às regras estabelecidas por esta Convenção e é considerado uma das partes contratantes do contrato de transporte, no que esse contrato se refira à parte do transporte efectuado sob a sua fiscalização.

2. No caso de um tal transporte, o viajante ou os seus representantes não poderão recorrer senão contra o transportador que efectuou o transporte no decurso do qual se produziu o acidente ou o atraso, salvo o caso de o primeiro transportador, por expressa estipulação ter assumido a responsabilidade por toda a viagem.

3. Se se trata de bagagens ou de mercadorias, o expedidor terá recurso contra o primeiro transportador e o destinatário que tem direito à entrega contra o último e, um e outro poderão, além disso, actuar contra o transportador que efectuou o transporte no decurso do qual se produziram a destruição, perda, avaria ou atraso. Esses transportadores serão solidariamente responsáveis para com o expedidor e o destinatário.

#### Artigo 30ª

A presente Convenção não prejudica de qualquer modo a questão de saber se a pessoa considerada responsável, de acordo com as suas disposições, tem ou não o direito de regresso contra qualquer outra pessoa.

#### Capítulo IV - Disposições relativas aos transportes combinados

#### Artigo 31º

1. No caso de transportes combinados efectuados parte por via aérea e parte por qualquer outro meio de transporte, as estipulações da presente Convenção não se aplicam senão ao transporte aéreo e desde que este obedeça às condições do [artigo 1.º.](#)

2. Nada na presente Convenção impede as partes, no caso de transportes combinados, de inserir no título de transporte aéreo condições relativas a outros meios de transporte, contanto que as estipulações da presente Convenção sejam respeitadas no que diz respeito ao transporte por via aérea.

#### Capítulo V - Disposições gerais e finais

#### Artigo 32º

São nulas todas as cláusulas do contrato de transporte e todas as convenções particulares anteriores ao prejuízo pelas quais as partes tenham derogado as regras da presente Convenção quer por uma determinação da lei aplicável, quer por uma modificação das leis de competência. Todavia, no transporte de mercadorias as cláusulas de arbitragem são admitidas, dentro dos limites da presente Convenção, quando a arbitragem deve efectuar-se nos lugares de competência dos tribunais previstos no artº 28.º, alínea 1).

#### Artigo 33º

Sob reserva do disposto no n.º 3 do artigo 5º, nada na presente Convenção pode impedir o transportador de recusar a conclusão de um contrato de transporte ou de estabelecer regulamentos que não estejam em contradição com as disposições da presente Convenção.

#### Artigo 34º

As disposições dos artigos 3º a 8º, inclusive, relativas aos títulos de transporte, não se aplicam ao transporte efectuado em circunstâncias extraordinárias fora de toda a operação normal de exploração aérea.

#### Artigo 35º

Quando na presente Convenção se fala de dias, trata-se de dias correntes e não de dias úteis.

#### Artigo 36º

A presente Convenção é redigida em francês, num só exemplar, que ficará depositado nos arquivos do Ministério dos Negócios Estrangeiros da Polónia e de que uma cópia autenticada será transmitida por solicitude do Governo Polaco ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

#### Artigo 37º

1. A presente Convenção será ratificada. Os instrumentos de ratificação serão depositados nos arquivos do Ministério dos Negócios Estrangeiros da Polónia, que notificará o depósito ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.
2. Desde que a presente Convenção tenha sido ratificada por cinco das Altas Partes Contratantes entrará em vigor entre elas no nonagésimo dia depois do depósito da Quinta ratificação. Posteriormente entrará em vigor entre as Altas Partes Contratantes que a tiverem ratificado e a Alta Parte Contratante que depositar o seu instrumento de ratificação no nonagésimo dia após o seu depósito.
3. Pertencerá ao Governo da República da Polónia notificar ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes a data da entrada em vigor da presente Convenção, assim como a data do depósito de cada ratificação.

#### Artigo 38º

1. A presente Convenção, depois da sua entrada em vigor, ficará aberta à adesão de todos os Estados.
2. A adesão será efectuada por notificação dirigida ao Governo da República Polaca, que dela dará conhecimento ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.
3. A adesão produzirá os seus efeitos a partir do nonagésimo dia seguinte ao da notificação feita ao

Governo da República da Polónia.

#### Artigo 39º

1. Cada uma das Altas Partes Contratantes poderá denunciar a presente Convenção por notificação feita ao governo da República da Polónia que dela dará imediato conhecimento ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.
2. A denúncia produzirá os seus efeitos seis meses após a notificação da denúncia e somente em relação à parte que a ela tenha procedido.

#### Artigo 40º

1. As Altas Partes Contratantes poderão, no momento da assinatura, do depósito das ratificações ou da sua adesão, declarar que a aceitação que dão à presente Convenção não se aplica a todas ou a parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato ou a qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade ou a qualquer outro território sob suserania.
2. Poderão por consequência, aderir posteriormente em separado em nome de todos ou de parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato, ou qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade, ou qualquer outro território sob suserania excluídos assim da sua declaração inicial.
3. Poderão também, conformando-se com as suas disposições, denunciar a presente Convenção separadamente ou por todos ou por parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato, ou qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade, ou qualquer outro território sob suserania.

#### Artigo 40ºA

1. No [artigo 37º](#), alínea 2, e no [artigo 40º](#), alínea 1, a expressão Alta Parte Contratante significa Estado. Em todos os outros casos a expressão Alta Parte Contratante significa um estado cuja ratificação ou adesão à Convenção tenha entrado em vigor e cuja denúncia da mesma não tenha tido efeito.
2. Para os efeitos da Convenção, a palavra território significa não somente o território metropolitano de um Estado, mas também os territórios cujas relações exteriores sejam da responsabilidade desse Estado.

#### Artigo 41º

Cada uma das Altas Partes Contratantes terá a faculdade, decorridos dois anos após a entrada em vigor da presente Convenção, de promover a reunião de uma nova Conferência internacional com o fim de procurar os melhoramentos que possam ser introduzidos na presente Convenção.

Dirigir-se-à para esse fim ao Governo da República Francesa que tomará as medidas necessárias para preparar essa Convenção.

A presente Convenção, feita em Varsóvia a 12 de Outubro de 1929, ficará aberta à assinatura até 31 de Janeiro de 1930.