

Plenário
(em virtude de)
apreciação de
CDMAM - M
CVT-OK

ARQUIVADO



DESARQUIVADO

CÂMARA DOS DEPUTADOS
(DO SR. FÁBIO FELDMANN)

ASSUNTO:

Dispõe sobre a conversão nacional do Franco-Poincaré, para indenização de vítima de acidente aeronáutico, de perda ou dano de bagagem, e dá outras providências.

DESPACHO: DEF. DO CONS., MEIO AMB. E MINORIAS = VIAÇÃO E TRANSPORTES = CONST. E JUSTIÇA E DE RED. - ART. 24, II.

A O A R Q U I V O

em 25 de agosto de 1993 6358/02

DISTRIBUIÇÃO

- Ao Sr. _____, em _____ 19____
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em _____ 19____
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em _____ 19____
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em _____ 19____
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em _____ 19____
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em _____ 19____
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em _____ 19____
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em _____ 19____
- O Presidente da Comissão de _____

PROJETO N.º
4029 DE 1993



CÂMARA

CÂMARA DOS DEPUTADOS



PROJETO DE LEI Nº 4.029, DE 1993

(DO SR. FÁBIO FELDMANN)

Dispõe sobre a conversão nacional do Franco-Poincaré, para indenização de vítima de acidente aeronáutico, de perda ou dano de bagagem, e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO - ART. 24, II)

GER 3.21.01.007-8 (MAI/92)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A conversão em moeda nacional das quantias estabelecidas na Convenção de Varsóvia, de 12 de outubro de 1929, modificada pelo Protocolo de Haia, de 28 de setembro de 1955, para efeito de indenização decorrente de responsabilidade civil do transportador será feita pelo Banco Central do Brasil com base na cotação à vista do ouro, com título de 900 (novecentos) milésimos, apurada na Bolsa de Londres no dia do pagamento da indenização.

Parágrafo único. Na hipótese de cotação de ouro com outro título, o Banco Central do Brasil efetivará os cálculos para estabelecimento do valor equivalente ao do ouro definido neste artigo.

Art. 2º Os limites de responsabilidade civil estabelecidos na Convenção de Varsóvia modificada pelo



Protocolo de Haia estendem-se, para o transportador brasileiro em transporte internacional:

- a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização trabalhista;
- b) aos passageiros gratuitos que viajem por cortesia;
- c) às bagagens registradas das pessoas descritas nas alíneas a e b.

Art. 3º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1.986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I - O art. 248 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.. 248. Os limites de indenização, previstos neste capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa do transportador ou de seus prepostos.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo, e a culpa, quando faltaram com o dever objetivo de cuidado, caracterizando imperícia, negligência ou imprudência.

§ 2º O demandante deverá provar, em ação de rito ordinário, no caso de dolo ou culpa dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

§ 3º";



II - O art. 254 passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 254

Parágrafo único. O responsável deverá efetuar, no prazo estabelecido no artigo anterior, depósito judicial que garanta o pagamento da indenização aos interessados, com recursos próprios ou com os provenientes do seguro.";

III - O art. 255 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 255. Esgotado o prazo a que se referem os arts. 253 e 254, se não houver o responsável ou a seguradora efetuado o pagamento ou o depósito judicial, poderá o interessado promover, judicialmente, em ação de rito sumaríssimo, a reparação do dano.

§ 1º A propositura de ação de indenização, com fundamento no art. 248, não exclui o responsável ou a seguradora dos deveres estabelecidos nesta seção.

§ 2º A ação a que se refere o caput é independente daquela proposta com fundamento em dolo ou culpa do transportador ou de seus prepostos (art. 248).";

IV - O caput do art. 257 passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 91.150 UFIR (noventa e uma mil, cento e cinquenta Unidades Fiscais de Referência), e, no caso de atraso do transporte, a 911 UFIR (novecentas e onze Unidades Fiscais de Referência)."



V - O caput do art. 260 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente da distribuição, 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 2.200 UFIR (duas mil e duzentas Unidades Fiscais de Referência), na data do pagamento, em relação a cada passageiro.";

VI - O caput do art. 262 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 262. No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se ao valor correspondente a 45 UFIR (quarenta e cinco Unidades Fiscais de Referência) por quilo, na data do pagamento, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de tarifa suplementar, se for o caso (arts. 239, 241 e 244).";

VII - Os incisos I e II do art. 269 passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 269

I - para aeronaves com peso máximo de 1.000 (mil) quilogramas, à importância correspondente a 91.150 UFIR (noventa e uma mil, cento e cinquenta Unidades Fiscais de Referência);

II - para aeronaves com peso superior a 1.000 (mil) quilogramas, à quantia correspondente a 91.150 UFIR (noventa e uma mil, cento e cinquenta Unidades Fiscais de Referência), acrescida de 1/10 (um décimo) do valor de cada UFIR (Unidade Fiscal de Referência) por quilograma que exceder a 1.000 (mil).";



VIII - O inciso I do art. 272 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 272

I - o dano resultar de dolo ou culpa do explorador ou de seus prepostos;

.....";

IX - O inciso I do art. 278 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 278

I - se o abalroamento resultar de dolo ou culpa específica do explorador ou de seus prepostos;

.....";

X - O parágrafo único do art. 279 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 279.

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 foi ilimitada, por ter sido provado que o dano foi causado por dolo ou culpa (§ 1º do art. 248).";



XI - O art. 318 passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 10 (dez) anos a partir do evento."

Art. 4º Fica assegurado à vítima sobrevivente de desastre aeronáutico ou em caso de morte, a seus sucessores, pessoalmente ou por meio de procurador, acesso irrestrito a todas as informações pertinentes ao inquérito realizado pela autoridade aeronáutica competente.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revogam-se o art. 287 da Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e demais disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Os acidentes aeronáuticos têm provocado tragédias que chocam pelo número de vítimas, pela brutalidade do fato e pela situação difícil em que ficam as famílias dos acidentados ou dos mortos.

Ao estudarmos essa questão, com a inestimável colaboração da Associação dos Pilotos da VARIG e do Dr. Renato Guimarães Júnior, concluímos que, no Brasil, as soluções



indenizatórias não são adequadas e fogem do padrão e da precisão com que outros países salvaguardam o direito das vítimas.

Dois exemplos: (1) - as famílias dos 137 mortos no desastre da VASP em Fortaleza, em junho de 1982, só no final de outubro de 1989, mais de sete anos depois, conseguiram obter decisão em primeira instância; (2) - a viúva de um Comissário de Bordo da VARIG, de Niterói, premida pelas emergências ocasionadas pela morte do esposo, teve de dar, em janeiro de 1987, e por menos do que quatro salários mínimos da época, quitação por ínfima indenização, renunciando assim a todos os demais direitos que lhe eram assegurados no Brasil, desde 1929, pela Convenção de Varsóvia.

Devido a imprecisões do Código Brasileiro de Aeronáutica e ao recente casuísmo do Decreto nº 97.505/89, objeto dos Requerimentos de Informações 419 e 520 desta Casa ao Executivo, as famílias das vítimas, no Brasil, são forçadas a fazer acordos irrisórios com as seguradoras ou a enfrentar anos e anos em demandas judiciais complexas. Por outro lado, as autoridades do Ministério da Aeronáutica cercam as investigações sobre as causas do acidente com incompreensível sigilo - exatamente o oposto do que ocorre nas nações mais avançadas, que entendem a transparência na apuração das responsabilidades como vital para maior segurança de voo.

O Projeto de Lei que submetemos ao Congresso Nacional pretende sanar deficiências legais no que toca a responsabilidade civil do transportador.

O seu artigo primeiro restabelece a vigência, no campo do direito interno, das disposições da Convenção de Varsóvia sobre o limite de responsabilidade civil do transportador e fixa as bases para a conversão em moeda nacional dos valores estipulados para limite de



responsabilidade em acidentes aeronáuticos em vôos internacionais, deturpada que foi pelo Decreto nº 97.505/89. Este último adota o Direito Especial de Saque do FMI como unidade de conta para o valor de indenização. Ocorre que o Protocolo internacional que institui tal unidade não está em vigor por não ter atingido ainda o número necessário de ratificações de países signatários. O Ministro Francisco Resek, do Supremo Tribunal Federal, no último julgamento naquela Corte sobre a matéria, abandonou seu reconhecido comedimento e reservou palavras muito duras sobre a insólita mecânica que o Decreto nº 97.505/89 abraçou:

"Não constitui direito positivo no Brasil... simplesmente não entrou em vigor... Surge esta raridade: francos-ouro ou franco-Poincaré que são convertidos... através dos direitos especiais de saque... é como uma ponte que conduzisse ao mesmo lado do rio. Para que usar esse instrumento, se pode perfeitamente fazer a conversão direta de cada franco-ouro da indenização em moeda nacional corrente?... É apenas carente de sentido... Não faz sentido, é ridículo..." (Unânime, Rec. Ext. 113.498-4, RT 633/211-217.

O art. 2º estende a responsabilidade do transportador aos tripulantes, seus empregados e passageiros gratuitos em vôos internacionais, em equiparação ao que já existia no plano doméstico.

O art. 3º introduz modificações no Código Brasileiro de Aeronáutica, a saber:

a) retira do texto da lei a expressão "culpa grave", no título referente à responsabilidade civil. Com efeito, a mencionada expressão, que se retira agora dos arts. 248, 272, 278 e 279, não se sustenta, e sequer deveria ter



sido inserida na Lei. De há muito já não se distingue entre "níveis" ou graus de culpa, para efeitos de indenização; tal distinção pertence, mesmo, ao passado de nosso Direito Civil. É imperioso que qualquer violação ao dever objetivo de cuidado justifique uma indenização maior aos interessados, ainda mais no campo da aviação civil, no qual não se toleram quaisquer atos de imperícia, imprudência ou negligência. Ademais, a expressão "culpa grave", como hoje colocada, é equivalente ao dolo e, portanto, ociosa. Por outro lado, procuramos não deixar margem a dúvidas, no sentido de que a ação judicial, fundada no art. 248 da Lei, deve ser rito ordinário, em face da complexidade das questões envolvidas - e este esclarecimento nunca é por demais, ainda levando-se em consideração a ação de rito sumaríssimo que é deferida para o caso da indenização decorrente da responsabilidade objetiva e inafastável do transportador;

b) para a hipótese do art. 254, exige-se que seja efetuado um depósito judicial, como garantia efetiva de que os interessados na indenização, que ainda não tenham se habilitado (pelos motivos previstos na lei), não se vejam frustrados no seu direito;

c) ao art. 255, a par da adequação do caput em relação à alteração proposta ao artigo anterior, acrescentam-se dois parágrafos, no sentido de não se confundirem - em prejuízo do interessado - as indenizações, uma consequência da responsabilidade objetiva do transportador (e que, por isso mesmo, pode ser cobrada por intermédio de uma ação que se propõe mais rápida), e a outra, decorrente de eventual dolo ou culpa do transportador ou de seus prepostos, e que se constitui, portanto, num acréscimo indenizatório, que pode ou não ser concedido ao interessado, em virtude do desfecho de uma ação judicial que será, pela sua natureza, demorada;



d) no art. 318, propõe-se uma dilação do prazo dentro do qual se poderá propor a ação de indenização, o que se justifica, tendo em vista que as investigações e conclusão sobre os acidentes são, de regra, extremamente demoradas.

e) estabelece valores mais adequados para as indenizações previstas nos artigos 257, 260, 262 e 269, bem como adota a Unidade Fiscal de Referência como unidade de conta e atualização monetária.

Finalmente, o art. 4º assegura àqueles que têm interesse particular legítimo - a vítima sobrevivente ou seus herdeiros, - acesso a todas as informações do inquérito sobre o acidente, injustificadamente mantidas em sigilo pela autoridade aeronáutica.

Sala das Sessões, 10/08/93

Dep. Fábio Feldmann



CÂMARA DOS DEPUTADOS

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - Cel



LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

*Dispoe sobre o Código Brasileiro de
Aeronautica.*

TITULO VIII

Da Responsabilidade Civil

CAPITULO I

Da Responsabilidade Contratual

Seção I

Disposições Gerais

Art. 246. A responsabilidade do transportador (arts. 123, 124 e 222, paragrafo unico), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (arts. 233, 234, § 1º, 245), está sujeita aos limites estabelecidos neste Título (art. 257, 260, 262, 269 e 277).

Art. 247. E nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite de indenização inferior ao previsto neste Capitulo, mas a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que continuará regido por este Código (art. 10).

Art. 248. Os limites de indenização, previstos neste Capitulo, 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 Capitulo, honorários e despesas judiciais.

Art. 250. O responsável que pagar a indenização desonera-se em relação a quem a receber (arts. 253 e 281, paragrafo unico).

Parágrafo unico. 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 Capitulo, 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 art. 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 (art. 250).



CÂMARA DOS DEPUTADOS

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PFLA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - Cel



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 arts. 253 e 254, se não houver o responsável ou a seguradora efetuado o pagamento, poderá o interessado promover, judicialmente, pelo procedimento sumaríssimo (art. 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 para 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, conse-



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeL**



qüente 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 a carga aérea (arts. 262 a 266).

Seção V

Da Responsabilidade por Danos a 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 (arts. 239, 241 e 244).

CAPITULO III

*Da Responsabilidade para
com Terceiros na Superfície*

Art. 268. O explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em voo, 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 voo 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 voo 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 1000 (um mil) quilogramas, a importância correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN (Obrigações do Tesouro Nacional);

II — para aeronaves com peso superior a 1000 (um mil) quilogramas, a 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 (Obrigações do Tesouro Nacional) por quilograma que exceder a 1.000 (um mil).

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PFLA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEL**



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 (arts. 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 (arts. 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 duas ou mais aeronaves, em voo em manobra na superfície, e os produzidos às pessoas ou coisas a bordo, por outra aeronave em voo.

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 a 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;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeL"**



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 arts. 257, 260 e 262, relativos a pessoas e coisas a bordo, elevados ao dobro;

II — aos limites fixados no art. 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 duas ou mais aeronaves;

II — por 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 art. 248).

CAPITULO 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.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeL"**



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 abalroamento 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 art. 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 abalroamento, 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, decorrente 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 (art. 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 (art. 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 judicial deverão encerrar-se no prazo de 2 (dois) anos.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PFLA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeL"**



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.

.....

.....



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PFLA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeL"**



DECRETO Nº 97.505, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1989

*Estabelece normas e critérios para a
conversão do franco-ouro Poincaré.*

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o inciso IV do art. 84, da Constituição e na conformidade do disposto no art. 287 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica),

D E C R E T A :

Art. 1º Ficam aprovadas as normas e critérios anexos ao presente Decreto, a serem aplicados na conversão do franco-ouro Poincaré, constante da Convenção de Varsóvia, de 1929, e no Protocolo de Haia, de 1955, em moeda nacional.

Parágrafo único. Critério idêntico será aplicado às demais Convenções de Direito Aéreo que adotarem o franco-ouro como unidade monetária.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 13 de fevereiro de 1989; 168º da Independência e 101º da República.

JOSE SARNEY

Octávio Júlio Moreira Lima

ANEXO AO DECRETO Nº 97.505, DE 13 DE FEVEREIRO
DE 1989

Normas e Critérios para a Conversão do Franco-Ouro Poincaré

Critérios Básicos

Os valores em franco-ouro estabelecidos na Convenção de Varsóvia e no Protocolo de Haia são convertidos em «Direitos Especiais de Saque» — DES do Fundo Monetário Internacional, de acordo com a seguinte tabela:

Artigos da Convenção de Varsóvia	Artigos do Protocolo de Haia	Convenção de Varsóvia Franco-Ouro	Protocolo de Haia Franco-Ouro	DES
22.1	—	125.000	—	= 8.300
—	22.1	—	250.000	= 16.600
22.2	22.2	250	250	= 17
22.3	23.3	5.000	5.000	= 332

1 — Os valores em francos mencionados na Convenção de Varsóvia e no Protocolo de Haia serão considerados como referentes a uma unidade monetária consistente em sessenta e cinco miligramas e meio de ouro fino de novecientos milésimos.

2 — Os valores indicados no item anterior em DES considerar-se-ão que se referem ao DES como definido pelo Fundo Monetário Internacional. A conversão desses valores para a moeda nacional, no caso de processo judicial, será feita de acordo com o valor da moeda nacional em DES, calculando-se esse valor na conformidade do método de avaliação aplicado pelo Fundo Monetário Internacional para as suas operações e transações, e em vigor na data do julgamento.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - Cel



3 — Na hipótese de a conversão do DES ser declarada em moeda outra que não a brasileira, a conversão do DES em moeda brasileira se fará partindo da conversão do DES nessa outra moeda a qual, por sua vez, será convertida em moeda brasileira pela taxa *oficial* de câmbio (valor de compra da moeda estrangeira).

4 — Para efeito das demais Convenções de Direito Aéreo que adotarem o franco-ouro como unidade monetária, na forma definida no item anterior, e em vigor no território nacional, a conversão será feita na base de 15 (quinze) francos para 1 (um) DES, fazendo-se a conversão do DES em moeda brasileira, pela acima determinada.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
OF.Nº 019/95

Brasília, 01 de fevereiro de 1995.

EXMO. SR.

DEPUTADO INOCÊNCIO OLIVEIRA

D.D.PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

BRASÍLIA - DF

Senhor Presidente,

Nos termos do parágrafo único do Art.105, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, solicito o desarquivamento do Projeto de Lei nº 4.029/93, de minha autoria, que "dispõe sobre a conversão nacional do franco-ouro Poincaré, para indenização de vítima de acidente aeronáutico, de perda ou dano de bagagem, e dá outras providências".

Atenciosamente,


Deputado FABIO FELDMANN

Presidência	254
Data: 02/02/95	10:15h
Helena	4370



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4029, DE 1993.

Dispõe sobre a conversão nacional do Franco-Poincaré, para indenização de vítima de acidente aeronáutico, de perda ou dano de bagagem, e dá outras providências.

Autor: Deputado Fábio Feldmann

Relator: Deputado Nan Souza

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 4029, de 1993, tem por objetivos restabelecer a vigência dos atos internacionais que regulam os limites indenizatórios da responsabilidade civil em acidentes aéreos, por morte ou dano pessoal a passageiro e por perda ou avaria a bagagem registrada ou em custódia do passageiro, bem como corrigir imperfeições existentes no Código Brasileiro de Aeronáutica - Lei nº 7565/86, relacionadas com este tema.

No que toca à conversão, o projeto em estudo estabelece que cabe ao Banco Central do Brasil realizá-la com base na cotação do ouro verificada na Bolsa de Mercadorias de Londres, no dia do pagamento da indenização.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Quanto aos aperfeiçoamentos do Código Brasileiro de Aeronáutica, propõe modificações no art. 248 (caput e §§ 1º e 2º), art. 254 (inclusão de parágrafo único), art. 255 (caput, com inclusão dos §§ 1º e 2º), art. 257 (caput), art. 260 (caput), art. 262 (caput), art. 269 (incisos I e II), art. 272 (inciso I), art. 278 (inciso I), art. 279 (parágrafo único) e art. 318.

Assegura indenizações aos tripulantes, aos demais empregados da companhia transportadora e a passageiro que viajar por cortesia e, ainda, amplo acesso da vítima ou de seus sucessores às informações do inquérito realizado pela autoridade competente.

Nesta Comissão, primeira a se manifestar, não foram apresentadas emendas ao citado projeto de lei.

II - VOTO DO RELATOR

Os acordos internacionais em vigor, aos quais o Brasil é aderente, são a Convenção de Varsóvia para unificação de certas regras relativas a transporte aéreo internacional, de 1929, e o Protocolo de Haia, de 1955, que modifica a Convenção de Varsóvia.

O primeiro estipula em 125.000 francos franceses, unidade monetária constituída por 65,5 miligramas de ouro com título de 900 milésimos - Franco-Poincaré, o limite de indenização de responsabilidade do transportador por lesão ou morte de passageiro. Para bagagem registrada o limite é de 250 Francos Poincaré por quilograma e para bagagem sob custódia do passageiro é de 5000 francos Poincaré. Já o acordo firmado em Haia aumenta o limite de responsabilidade para 250.000 francos Poincaré por passageiro, mantendo inalterados os valores para bagagens.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

As normas para conversão do Franco-Poincaré em moeda nacional foram estabelecidas no Decreto nº 97505/89, conforme previsto no art. 287 da Lei nº 7565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica. Na realidade, o citado decreto adota a conversão do Franco Poincaré em Direitos Especiais de Saque nos valores aprovados em outro acordo internacional, firmado em Montreal, em 1975, o qual, assinado e ratificado pelo Brasil, ainda não entrou em vigor por não ter sido atingido o número necessário de ratificações por países signatários.

Segundo o disposto no Decreto nº 97505/89, os herdeiros de vítima fatal em vôo internacional têm direito a receber, em valores de maio de 1994, aproximadamente CR\$ 31.540.000,00 (20.220,00 URV) pela sua morte, acrescidos de Cr\$ 32.000,00 (20,50 URV) por quilograma de bagagem registrada e de Cr\$ 630.000,00 (400,00 URV) pela bagagem de mão. Pela forma de conversão proposta no art. 1º do projeto de lei em estudo, forma que o Supremo Tribunal Federal entende ser a justa e legal, os herdeiros teriam direito a cerca de Cr\$ 240.000.000,00 (153.850,00 URV), Cr\$ 240.000,00 (155,00 URV) e Cr\$ 4.750.000,00 (3.040,00 URV) pelas mesmas indenizações acima indicadas.

Do ponto de vista do usuário do transporte aéreo, o projeto de lei cria uma situação muito mais favorável que a determinada pela atual legislação. Enquanto que esta determina, em caso de morte, um valor de indenização que permitiria, tão somente, a compra de um automóvel de porte médio, a desejada pelo Autor possibilitaria a aquisição de um apartamento de cerca de 200 m² nas capitais mais caras do País. Note-se que uma reparação que permita comprar um imóvel como o acima exemplificado não é, absolutamente, descomedida.

O art. 2º vem beneficiar os funcionários da companhia transportadora que também sejam vitimados, bem como os passageiros que utilizem os serviços sem o respectivos contrato de transporte, por liberalidade do transportador, em vôos internacionais.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

As modificações propostas ao Código Brasileiro da Aeronáutica contemplam aspectos relativos à responsabilidade contratual do transportador; ao procedimento extrajudicial para recebimento da indenização; à responsabilidade do transportador por dano a passageiro, a sua bagagem e a carga; à responsabilidade para com terceiros na superfície e ao prazo prescricional para ação por danos previstos na legislação.

Tratam essas modificações de matéria de direito civil, como eliminação de níveis de culpa para fins de indenização, estabelecimento dos ritos de ações para provar culpa, dolo ou para demandar pagamento decorrente da responsabilidade objetiva do transportador, dilatação do prazo prescricional quando o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou de seu causador. Todas as modificações propostas beneficiam o usuário dos serviços de transportes, exceto as que dizem respeito a dano causado a terceiros na superfície. As demandas que porventura se façam necessárias para recebimento da indenização tornar-se-iam menos demoradas e onerosas para os interessados.

Entendo que tanto o que se propõe para reparação em sinistros em vôos internacionais como as modificações propostas à Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986, aperfeiçoam as relações de consumo e direitos do consumidor. Por estas razões, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.029, de 1993.

Sala da Comissão, em de de 199 .

Deputado NAN SOUZA
Relator

40134010.025



CÂMARA DOS DEPUTADOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

CABINETE DO PRESIDENTE

Of. TP nº 90/97

Brasília, 06 de maio de 1997.

Defiro. Apense-se o PL nº 1.349/95 do PL nº 4.029/93. Oficie-se à Comissão Requerente e, após, publique-se.

Em 20/05/97

PRESIDENTE

Senhor

Conforme requerimento do relator, Deputado Chicão Brígido, em anexo, solicito a V. Exa. as providências necessárias à apensação do Projeto de Lei nº 1.349/95 - do Sr. Celso Russomanno - que "altera dispositivos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que 'dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica' e dá outras providências" ao Projeto de Lei nº 4.029/93 - do Sr. Fábio Feldmann - que "dispõe sobre a conversão nacional do Franco Poincaré, para indenização de vítima de acidente aeronáutico, perda ou dano de bagagem, e dá outras providências", por tratar de matéria análoga", nos termos dos artigos 142 e 143 do Regimento Interno.

Atenciosamente,

Deputado **RICARDO IZAR**
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **MICHEL TEMER**
Presidente da Câmara dos Deputados

Lote: 71

Caixa: 195

PL N° 4029/1993

26

SECRETARIA - GERAL DA F

Recebido

Car. 12 *Prima* n.º 1672

Data: 7/5/92 Hora: 17:08

Ass: 100 Ponto: 5620



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E
MINORIAS**

**REQUERIMENTO
(Do Sr. Chicão Brígido)**

Solicita a tramitação conjunta dos
Projetos de Lei nºs 4.029/93 e 1.349/95.

Senhor Presidente:

Estando em tramitação, neste órgão técnico, os Projetos de Lei nºs 4.029/93 e 1.349/95, respectivamente, do Deputado Fábio Feldmann, que "dispõe sobre a conversão nacional do Franco-Poincaré, para indenização de vítima de acidente aeronáutico, de perda ou dano de bagagens, e dá outras providências", e do Deputado Celso Russomanno, que "altera dispositivos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica e dá outras providências", na qualidade de Relator deste último, solicito a V. Exa., que se digne requerer a S. Exa. o Presidente da Câmara dos Deputados a tramitação conjunta das referidas proposições, nos termos dos arts. 142 e 143 do Regimento Interno, por tratarem de matéria correlata.

Sala das Sessões, em 06 de maio de 1997.


Deputado CHICÃO BRÍGIDO
Relator

SGM/P nº 422

Brasília, 20 de maio de 1997.

Senhor Presidente,

Em atenção ao Ofício nº 90/97, de 6 de maio de 1997, contendo solicitação de apensação do Projeto de Lei nº 1.349/95, que *altera dispositivos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica e dá outras providências*, ao Projeto de Lei nº 4.029/93, que *dispõe sobre a conversão nacional do Franco Poincaré, para indenização de vítima de acidente aeronáutico, perda ou dano de bagagem, e dá outras providências*, comunico a Vossa Excelência o deferimento do pedido, nos termos regimentais.

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de elevado apreço e distinta consideração.


MICHEL TEMER
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **RICARDO IZAR**

Presidente da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e
Minorias

N E S T A



CÂMARA DOS DEPUTADOS

DIRETORIA LEGISLATIVA
ASSESSORIA LEGISLATIVA

ORIGEM: Deputado **LUCIANO PIZZATTO**

TIPO DE TRABALHO: ESTUDO TÉCNICO

ASSUNTO: PL nº 4029/93 - Dispondo sobre indenização a vítimas de acidente aeronáutico e modificações da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

ASSESSOR: Antonio Osller Malagutti

DATA: 5 de julho de 1996



1 - INTRODUÇÃO

O presente estudo tem por finalidade analisar o Projeto de Lei nº 4.029, de 1993, do Exmo. Sr. Deputado Fábio Feldmann, que *"dispõe sobre a conversão nacional do franco-Poincaré, para indenização de vítima de acidente aeronáutico, de perda ou dano de bagagem, e dá outras providências"*.

A iniciativa da proposição tem pontos bastante oportunos se se observar que alguns aspectos da legislação existente têm necessidade de serem reparados.

De início se constata uma certa incoerência na conversão dos valores a serem pagos pelos transportadores aéreos, como indenização de responsabilidade civil, o que tem levado à interposição de recurso legal até no Supremo Tribunal Federal. Também o Código Brasileiro de Aeronáutica apresenta indexação de valores de indenização em índices já abolidos da realidade econômica do País.

Para atingir o objetivo proposto, são enfocados três aspectos básicos: (1) conversão em moeda nacional do franco-poincaré, (2) modificações à Lei nº 7.565, de 19/12/86, e (3) aspectos gerais relacionados à investigação de acidentes aeronáuticos.

Como conclusão do estudo, será feita uma síntese, com algumas recomendações gerais relativas aos artigos do Projeto.

O estudo será efetuado dentro do que prevê o campo temático da Comissão de Defesa Nacional, conforme o Art. 32, V, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

2 - CONVERSÃO EM MOEDA NACIONAL DO FRANCO-OURO OU POINCARÉ

2.1 - Análise da legislação citada.

2.1.1 - Com o Projeto de Lei nº 4.029, de 1993, em seu Art. 1º, o Sr. Deputado Fábio Feldmann pretende disciplinar a conversão em moeda nacional das quantias estabelecidas na Convenção de Varsóvia, de 12 de outubro de 1929, modificada pelo Protocolo de Haia, de 22 de setembro de 1955, em francos-ouro, ou Poincaré, referentes a indenização decorrente de responsabilidade civil do transportador aéreo.

2.1.2 - Segundo a citada Convenção de Varsóvia, em seu Art. 22, inciso 1, a responsabilidade do transportador com relação a cada passageiro se limita à soma de 125.000 (cento e vinte e cinco mil) francos-Poincaré. Já o Art. 22, inciso 4, considera o franco integrado por 65,5 (sessenta e cinco e meio) miligramas de ouro, com o título de 900 (novecentos) milésimos.

2.1.3 - Pelo Protocolo de Haia, em seu Art. 11, inciso 1, a indenização acima foi majorada para 250.000 (duzentos e cinquenta mil) francos por passageiro, sendo que o



inciso 5 desse artigo mantém a mesma quantidade de ouro, com a mesma titulação, por franco. Esse Protocolo demonstra-se ineficaz, quando se verifica que os Estados Unidos, país que, à época, já detinha vasta parcela do transporte aéreo, não chegou a ratificá-lo, e estabeleceu para a sua aviação civil o valor de 75.000 (setenta e cinco mil) dólares como indenização por passageiro.

2.1.4 - Posteriormente, pelo Protocolo da Guatemala, de 1971, pretendeu-se sanar algumas deficiências dos acordos anteriores, mormente no que se refere à responsabilidade civil do transportador. Assim, no seu Art. 8º, estabelece que a responsabilidade máxima por morte ou lesões, de cada passageiro, passa a ser de 1.500.000 (um milhão e quinhentos mil) francos pelo conjunto de reclamações, qualquer que seja o título. Esse valor, na data do Protocolo, equivalia ao montante de 100.000 (cem mil) dólares americanos. Contudo, essa inovação, a mais importante do acordo, encontrou especiais dificuldades, já que supunha um grande aumento de valor das indenizações. Esse Protocolo nunca chegou a entrar em vigor, e atualmente se crê que ainda demorará a entrar devido à não-uniformidade de critérios de conversibilidade do franco-ouro, pelos diversos países signatários, de modo a manter o valor da época.

2.1.5 - Em 25 de setembro de 1975, em Montreal, foram assinados os Protocolos Adicionais nº 1, 2, 3 e 4, como emendas à Convenção de Varsóvia e Protocolos de Haia e da Guatemala. O nº 1, referente à Convenção de Varsóvia original, estabelece a responsabilidade do transportador em 8.300 (oito mil e trezentos) direitos especiais de saque (DES). Entretanto, para os países não-membros do Fundo Monetário Internacional (FMI), e cuja lei não permita a aplicação da conversão pelos DES, continua valendo o valor inicial de 125.000 unidades monetárias, equivalentes a 65,5 mg de ouro de 900 milésimos cada, a serem convertidas na moeda nacional, de acordo com a lei do país.

2.1.6 - O Protocolo Adicional nº 2, referente à Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo de Haia, estabelece as mesmas condições anteriores, para os valores de 16.600 (dezesesseis mil e seiscentos) DES, e de 250.000 unidades monetárias (francos).

2.1.7 - O Protocolo Adicional nº 3, referente à Convenção de Varsóvia modificada pelos Protocolos de Haia e da Guatemala, estabelece a responsabilidade do transportador em 100.000 (cem mil) DES, para o conjunto de reclamações. Entretanto, para aqueles países que não forem membros do FMI, e cujas leis não permitirem aplicar a conversão pelos DES, fica fixado o valor de 1.500.000 unidades monetárias por passageiro, cada uma correspondendo a 65,5 mg de ouro de 900 milésimos, sendo a conversão para a moeda nacional de acordo com a lei do próprio país.

2.1.8 - Os Protocolos Adicionais citados, embora firmados por todos os representantes dos países membros da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), em 1975, ainda não chegaram a entrar em vigor, por não terem sido ratificados pelo número mínimo exigido de países signatários. No Brasil, mesmo tendo sido aprovados pelo Decreto Legislativo nº 22, de 1977, não constituem lei pelo motivo acima.

2.1.9 - Com a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), em seu Art. 287, ficou previsto que: *"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".

2.1.10 - O Decreto nº 97.505, de 13 de fevereiro de 1989, em cumprimento do que prescreve o Art. 287 da Lei nº 7.565, veio estabelecer "*normas e critérios para a conversão do franco-ouro Poincaré*". Para essa conversão adotou o valor estipulado pela Convenção de Varsóvia, com a modificação introduzida pelo Protocolo de Haia, e sua cotação em DES estabelecida pelos Protocolos Adicionais nº 1 e 2 (itens 2.1.5 e 2.1.6, acima).

2.1.11 - No Recurso Extraordinário 113.498-4, RJ - 17.12.87, DJU 29.4.88, o STF manifestou-se contrário à indenização devida por acidente com base em DES em vez de francos-ouro, ou Poincaré, conforme previsto no Protocolo de Haia, porque os valores estabelecidos em DES baseavam-se nos Protocolos Adicionais, de Montreal, que ainda não se constituem em direito positivo, no Brasil, por falta de quórum mínimo de ratificação, e reconheceu que os apelantes estariam tendo um grande prejuízo financeiro se adotada a conversão por essa norma.

2.2 - Considerações gerais

Da análise da legislação acima citada podem-se verificar vários fatos relevantes, ligados à responsabilidade civil do transportador aéreo:

2.2.1 - o Brasil firmou e ratificou a Convenção de Varsóvia, de 12.10.29, que instituiu o valor de 125.000 francos-ouro ou Poincaré, como indenização individual, por morte ou lesão grave, e esse acordo continua vigente;

2.2.2 - o Brasil firmou e ratificou o Protocolo de Haia, de 22 de setembro de 1955, que majorou aquele valor inicial para 250.000 francos-ouro, e esse protocolo continua vigente;

2.2.3 - o Brasil firmou, mas não ratificou, o Protocolo da Guatemala, de 8 de março de 1971, que majorou os valores anteriores para 1.500.000 francos-ouro, equivalentes a 100.000 dólares americanos, naquela data, porém esse protocolo não está vigente por falta de quórum mínimo de países a ratificá-lo, até o presente;

2.2.4 - o Brasil firmou e ratificou, também, os Protocolos Adicionais nº 1, 2, 3 e 4, de Montreal, de 25 de setembro de 1975, que pretenderam desatrelar as indenizações da unidade monetária franco-ouro e vinculá-las aos direitos especiais de saque (DES), unidade monetária criada pelo Fundo Monetário Internacional, sendo que para cada acordo citado nos itens anteriores foi estabelecido um valor correspondente:

- Protocolo Adicional nº 1: 8.300 DES (ou 125.000 francos-ouro);
- Protocolo Adicional nº 2: 16.300 DES (ou 250.000 francos-ouro);
- Protocolo Adicional nº 3: 100.000 DES (ou 1.500.000 francos-ouro);
- Protocolo Adicional nº 4: valores referidos a bagagens e cargas;

porém esses protocolos não estão vigentes devido à falta de quórum mínimo de países a ratificá-los, até o presente;



2.2.5 - a Lei nº 7.565, Código Brasileiro de Aeronáutica, no Art. 287, incumbiu o Poder Executivo de regulamentar a conversão em moeda nacional das quantias indenizatórias estabelecidas nas Convenções Internacionais;

2.2.6 - o Governo, com o Decreto nº 97.505, regulamentou o Art. 287 da Lei nº 7.565 estipulando as normas e critérios para a conversão do franco-ouro Poincaré, porém adotou os valores previstos pelos Protocolos Adicionais nº 1 e 2, de Montreal (ainda não-vigentes), como conversão para os valores convencionados nos acordos de Varsóvia e Haia (vigentes, mas desatualizados);

2.2.7 - se se considerar os valores referentes ao Protocolo de Haia, com cálculos simples, pode-se ter uma idéia aproximada das grandezas monetárias envolvidas:

- 250.000 francos-ouro, a 65,5 mg de ouro por franco, por indenização; ou
- 16,375 kg ou 526,527 onças de ouro (900 milésimos); ou
- 183.800 dólares americanos, ou 131.300 DES; ou
- 100.000 DES, pelo Protocolo da Guatemala (ainda não-vigente).

2.3 - Conclusões

2.3.1 - O Brasil firmou e ratificou, salvo o Protocolo da Guatemala, os acordos internacionais (convenções e protocolos) até agora negociados no campo do transporte aéreo civil, que envolvem obrigações indenizatórias para os transportadores, em caso de morte e lesões a passageiros, e extravios e danos a bagagens, embora alguns desses acordos não estejam ainda vigentes;

2.3.2 - desde a firma do primeiro acordo, os valores estabelecidos para as indenizações foram sendo atualizados, de modo a manter um nível equivalente ao inicial;

2.3.3 - o franco-ouro ou Poincaré, foi adotado numa época em que o padrão-ouro prevalecia nos negócios internacionais, pela sua estabilidade;

2.3.4 - quando esse padrão deixou de apresentar uma estabilidade satisfatória, procurou-se determinar uma nova unidade monetária que não apresentasse grandes flutuações e que pudesse vir a ser aceita pela maioria dos países signatários dos acordos, chegando-se, então, aos direitos especiais de saque (DES), do FMI;

2.3.5 - pelo Protocolo da Guatemala, de 1971, ainda não-vigente, o montante máximo previsto para indenização passou a ser de 1.500.000 francos, cuja conversão, na época, chegava a 100.000 dólares americanos;

2.3.6 - pelos Protocolos Adicionais de Montreal, de 1975, ainda não-vigentes, foi acordado que a unidade monetária das indenizações deixaria de ser o franco-ouro e passaria a ser o DES, sendo que: para os valores referentes à Convenção de Varsóvia o montante seria de 8.300 DES, por passageiro; para os do Protocolo de Haia, de 16.600 DES, e para os do Protocolo da Guatemala, de 100.000 DES;



2.3.7 - o Decreto nº 97.505, de 1989, estabeleceu como valor limite para indenização aquele previsto no Protocolo de Haia, de 1955, vigente, com a conversão prevista pelos Protocolos Adicionais nº 1 e 2, de 1975, ainda não-vigentes, conquanto o Brasil já tivesse firmado o Protocolo da Guatemala, de 1971, embora ainda não-vigente.

3- MODIFICAÇÕES À LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

O Art. 3º do Projeto de Lei em consideração propõe modificações a serem introduzidas em vários artigos da Lei nº 7.565, sendo que o ilustre Professor Octanny Silveira da Mota, do Instituto Tecnológico da Aeronáutica, estudioso de Direito Aeronáutico, elaborou aprofundado estudo, em que são comentados todos os tópicos da proposição.

Assim, em consonância com a argumentação contida no estudo realizado pelo citado professor, e na análise realizada até aqui, julgamos que poderiam ser adotados os seguintes procedimentos quanto ao Projeto:

3.1 - Art. 248: manter o texto da Lei atual, apenas revogando o § 1º;

3.2 - Art. 254: manter o texto da Lei atual;

3.3 - Art. 255: manter o texto da Lei atual;

3.4 - Art. 257: modificar, eliminando a referência à UFIR (Unidade Fiscal de Referência), pela atual previsão de sua próxima extinção, e estabelecer um valor fixo, em Reais;

3.5 - Art. 260: modificar, seguindo a orientação anterior, contida no item 3.4;

3.6 - Art. 262: modificar, seguindo a orientação anterior, contida no item 3.4;

3.7 - Art. 269, incisos I e II: modificar, seguindo a orientação contida no item 3.4;

3.8 - Art. 272, inciso I: manter o texto da Lei atual;

3.9 - Art. 278, inciso I: manter o texto da Lei atual;

3.10 - Art. 279, parágrafo único: manter o texto da Lei atual;

3.11 - Art. 318: manter o texto atual, ou então adaptá-lo para o texto seguinte: "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 for divulgado o relatório da investigação do acidente em causa, e se estenderá pelo prazo de 2 (dois) anos".



4 - CONSIDERAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

Na Justificação do Projeto de Lei nº 4.029, de 1993, foi mencionado que *"as autoridades do Ministério da Aeronáutica cercam as investigações sobre as causas do acidente com incompreensível sigilo - exatamente o oposto do que ocorre nas nações mais avançadas, que entendem a transparência na apuração das responsabilidades como vital para maior segurança de voo"*. Em face dessa assertiva, buscamos junto ao citado Ministério os esclarecimentos relativos às investigações de acidentes aeronáuticos.

O Decreto nº 87.249, de 7 de junho de 1982, que dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), no § 1º do Art. 1º, estabeleceu a norma norteadora da condução das ações e procedimentos do Sistema: *"para efeito deste Decreto, as atividades de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos são as que envolvem as tarefas relacionadas com a finalidade de evitar perdas de vida e de material, decorrentes de acidentes aeronáuticos"*.

Desse modo, a investigação de acidente aeronáutico conduzida pelo SIPAER possui, doutrinária e filosoficamente, o fim único e exclusivo de apurar fatores contribuintes de um acidente para, de imediato, aplicar seus ensinamentos na prevenção de novos acidentes.

Os elementos de investigação dos fatores contribuintes apenas esclarecem a pesquisa realizada, em face dos critérios estabelecidos. Esses elementos formarão a base para a elaboração de um Relatório Final de Acidente, e podem ser suportados por fatos concretos ou hipotéticos. No Relatório Final são estabelecidas recomendações específicas e objetivas, aplicáveis ao caso real, com a única finalidade de se prevenir novos acidentes.

O Relatório Final de Acidente, após concluída a investigação, é documento ostensivo, de conhecimento de qualquer interessado. Esse documento não tem como finalidade apurar culpa ou responsabilidade, uma vez que seu objetivo é apenas a segurança de voo.

O resguardo do sigilo das fontes de conhecimento dos elementos de investigação é de suma importância para a segurança de voo, pois as informações fornecidas voluntariamente por testemunhas poderão vir a ser ocultadas aos investigadores se os registros das investigações puderem vir a ser utilizadas para fins disciplinares, administrativos, cíveis e criminais. A própria Organização de Aviação Civil Internacional tem demonstrado sua preocupação quanto ao uso desses registros para outros fins que não a prevenção de acidentes.

O Ministério da Aeronáutica, em documento normativo, estabeleceu que quando no curso de uma investigação de acidente houver indícios de crime ou contravenção, o órgão investigador mandará instaurar, em paralelo, inquérito policial militar ou administrativo, ou, ainda, solicitará à autoridade policial a abertura de competente inquérito policial. Note-se que as investigações policiais ou administrativas são realizadas em total independência, e em separado das investigações de acidentes aeronáuticos.



Sabe-se que as autoridades policiais, ou mesmo as judiciais, por si sós, nem sempre estão estruturadas para proceder às investigações necessárias, por falta de elementos técnicos. Contudo, o próprio SIPAER poderá fornecer esses elementos, ou então outros peritos, na área aeronáutica, poderão ser convocados.

Do exposto, verificamos que os trabalhos desenvolvidos pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos não se assemelham àqueles desenvolvidos pelos órgãos de segurança pública, como também não possuem caráter judicial, com vistas à apuração de responsabilidade civil ou criminal. Suas atividades estão voltadas aos mecanismos de prevenção de acidentes aeronáuticos, a fim de promover o aumento da segurança de voo, no País.

5 - RECOMENDAÇÕES GERAIS

5.1 - Quanto ao Art. 1º

Esse artigo mantém o valor da indenização conforme o previsto na Convenção de Varsóvia, modificada pelos Protocolos de Haia, porém baseado no padrão-ouro, ora em desuso. Por outro lado, de acordo com o artigo 287 da Lei nº 7.565, o Executivo estabeleceu, com o Decreto nº 97.505, os valores atualizados pelos Protocolos de Montreal. Embora esses Protocolos não estejam formalmente em vigor, o Brasil firmou-os e ratificou-os, mostrando, assim, estar plenamente de acordo com os valores neles previstos. Desse modo, julgamos que o art. 1º do PL não deva prosperar.

5.2 - Quanto ao Art. 2º

Do mesmo modo que para o transporte aéreo nacional, consideramos justo aplicar as mesmas normas para o internacional, no caso de tripulantes, diretores, empregados e passageiros gratuitos e suas respectivas bagagens.

Assim, o texto do art. 2º, como proposto, seria justo que fosse adotado.

5.3 - Quanto ao Art. 3º

Julgamos que devesse haver alteração apenas nos arts. 254, 257, 260, 262 e 269, da Lei nº 7.565, de forma a adotar novos valores, em Reais. Os valores em UFIR propostos, se transformados para Reais, estão exagerados.

Já o art. 318 poderia ser melhorado, porém sua alteração não é essencial.

5.4 - Quanto ao Art. 4º

Pelo que foi exposto no item 4, deste estudo, considerando que as investigações realizadas pelas autoridades aeronáuticas não se assemelham às diligências desenvolvidas pelos órgãos policiais, bem como não possuem caráter judicial, para efeito de apuração de responsabilidade civil ou criminal, mas têm o fim exclusivo de Segurança de Voo, para o que o sigilo é fundamental, julgamos que o art. 4º, conforme proposto, deva ser rejeitado.

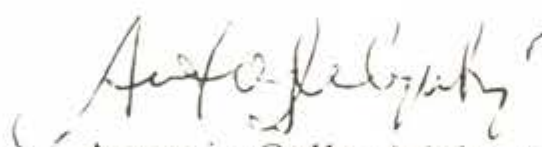


5.5 - Quanto ao Art. 6º

Esse art. do PL só deve ser adotado (revogação do art. 287 da Lei nº 7.565) se for mantido o art. 1º do PL.

5.6 - Por tudo que foi exposto, julgamos que, embora o PL tenha pontos importantes a serem considerados, como, por exemplo, a supressão dos valores em UFIR, constantes dos arts. da Lei nº 7.565, e a adoção de valores em Reais, no geral sua modificação será tão extensa que qualquer substitutivo o desfigurará em muito. Portanto, salvo melhor juízo, achamos que o PL nº 4.029/93 deva ser rejeitado.

Brasília - DF, 5 de julho de 1996


Antonio Osller Malagutti
Assessor Legislativo



ANEXO AO ESTUDO

LEGISLAÇÃO CONSULTADA

1. "Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional", firmada em Varsóvia em 12 de outubro de 1929, conhecida com o nome de "Convenção de Varsóvia";

2. "Convenção de Varsóvia modificada em Haia, em 1955", firmada em 22 de setembro de 1955, conhecida como "Protocolo de Haia";

3. "Convenção de Varsóvia modificada em Haia, em 1955, e na Cidade da Guatemala, em 1971", firmada em 8 de março de 1971, conhecida como "Protocolo da Guatemala";

4. "Protocolos Adicionais nº 1, 2, 3 e 4, que modificam a Convenção de Varsóvia, de 1929", firmados em Montreal, em 25 de setembro de 1975;

5. Decreto Legislativo nº 22, de 1979;

6. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica);

7. RE 113.498-4, RJ - 17.12.87, DJU 29.4.88;

8. Decreto nº 97.505, de 13 de fevereiro de 1989;

9. Lei nº 7.730, de 31 de janeiro de 1989 (que extinguiu a OTN);

10. Decreto nº 87.249, de 7 de junho de 1982 (dispõe sobre o SIPAER).



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

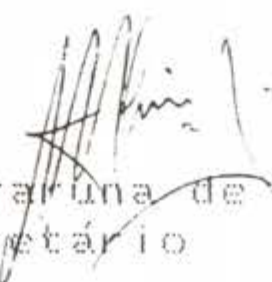


TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.029 / 93

Nos termos do Art. 119, caput, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo Art. 19, I, da Resolução Nº 10/91, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 22/09/93, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 29 de setembro de 1993.


Aurenilton Araruna de Almeida
Secretário



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS



TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.029/93

Nos termos do Art. 119, caput, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura e divulgação na ordem do Dia das Comissões, prazo para recebimento de emendas(5 Sessões), no período de 30 / 03 /95 a 07 / 04 /95. Findo o prazo de cinco sessões, não foram recebidas emendas.

Sala da Comissão, em 07 de abril de 1995.


Aurenilton Araruna de Almeida
Secretário



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.029/93

Nos termos do Art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura e divulgação, na Ordem do Dia das Comissões, de prazo para recebimento de emendas (5 sessões), no período de 31/05/99 a 08/06/99. Findo o prazo, não foram recebidas emendas.

Sala da Comissão, em 09 de junho de 1999.

Aurenilton Araruna de Almeida
Secretário



CÂMARA DOS DEPUTADOS

1

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.029, DE 1993.

(Apensados os Projetos de Lei nº 1.349/95; 2.195/96; 3.898/00 e 6.358/02)

Dispõe sobre a conversão nacional do Franco-Poincaré, para indenização de vítima de acidente aeronáutico, de perda ou dano de bagagem, e dá outras providências.

Autor: Deputado Fábio Feldmann

Relator: Deputado Luiz Bittencourt

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 4.029, de 1993, tem dois objetivos: regular a conversão do Franco-Poincaré - moeda usada nos atos internacionais que tratam dos limites indenizatórios da responsabilidade civil de transportador aéreo internacional - para a moeda nacional, bem como corrigir o que o Autor considera imperfeições existentes na Lei nº 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica relacionadas com este tema.

No que toca à conversão do Franco-Poincaré em moeda brasileira, o projeto em estudo estabelece, no art.1º, que cabe ao Banco Central do Brasil realizá-la, no dia do pagamento da indenização, com base na cotação do ouro verificada na Bolsa de Mercadorias de Londres.

No art. 2º, propõe que os limites das indenizações sejam garantidos aos tripulantes da aeronave, aos demais empregados da companhia transportadora e aos passageiros que viajem por cortesia nos vôos internacionais.



FD48604520

102



Quanto às modificações no Código Brasileiro de Aeronáutica contidas no art. 3º do projeto, propõe: a retirada da expressão "culpa grave" dos arts. 248, 272, 278 e 279; a obrigatoriedade do transportador efetuar depósito judicial a fim de garantir recursos para o pagamento de indenizações, no novo parágrafo único do art. 254; o ritmo sumaríssimo para a ação de recebimento da indenização e a independência dela em relação à ação de indenização que pode intentada, no caso de dolo ou culpa provados do transportador ou do seu preposto, na nova redação do art. 255 e seus incisos; a dilação do prazo para propor ação de indenização, no art. 318; e, o estabelecimento de novos valores e de nova unidade de conta e atualização monetária para as indenizações previstas nos arts. 257, 260, 262 e 269.

Propõe ainda, no art. 4º, assegurar acesso irrestrito à vítima sobrevivente e aos sucessores de vítima fatal às informações das investigações efetuadas pela autoridade competente.

A proposição em estudo foi apresentada em agosto de 1993 pelo Deputado Fábio Feldmann, tendo sido despachada às Comissões de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, de Viação e Transporte e de Constituição e Justiça e de Redação. Ao final da 49ª, da 50ª e da 51ª Legislaturas a proposição foi arquivada em virtude do que dispõe o art. 105 do Regimento Interno, mas tem sido desarquivada, a cada vez, por despacho da Mesa Diretora.

O Projeto de Lei nº 1.349/95, que "altera dispositivos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica" e dá outras providências", apensado em maio de 1997, propõe: a vinculação dos limites fixados para as indenizações previstas nos arts. 257, 260, 262 e 269 da Lei nº 7.565/86 a múltiplos do valor do salário mínimo; a continuidade da responsabilidade do transportador por perdas e danos, nos casos de atraso no transporte, mesmo feito o pagamento da indenização prevista; a impressão dos valores das indenizações nos bilhetes de passagem, de forma ostensiva; a responsabilidade dos órgãos de proteção e defesa do consumidor pela fiscalização do cumprimento da lei, ou seja do pagamento das indenizações nos valores fixados, e pela fiscalização dos transportadores, no que toca à contratação obrigatória de seguro para cobrir as indenizações.



FD48604520



CÂMARA DOS DEPUTADOS

O Projeto de Lei nº 2.195/96, que "estipula novos valores para a indenização decorrente de dano à bagagem nos serviços de transporte aéreo e rodoviário de passageiros", propõe, no art. 1º, valores para indenização de dano à bagagem de passageiro de transportadora rodoviária, e, no art. 2º, nova redação para o art. 260 da Lei nº 7.565/86, para fixar o valor do limite da indenização em R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais) por volume da bagagem.

O Projeto de Lei nº 3.898/00, que "dispõe sobre a indenização por danos morais decorrente do extravio, ou da perda definitiva de bagagem", e o Projeto de Lei nº 6.358/02, que "estabelece indenização por dano moral decorrente do extravio ou da perda definitiva de bagagem" têm redação dos respectivos dispositivos idêntica, salvo alguns erros de datilografia, mas diferem no número de artigos, pois o que é art. 2º na primeira proposição, passa a ser parágrafo único do art. 1º no segundo projeto. Propõem, basicamente: tipificar como dano moral ao passageiro a privação de seus pertences, em razão de extravio ou perda definitiva de sua bagagem; estabelecer graduação para as indenizações por dano moral, segundo o prazo de atraso na devolução; tipificar como crime a danificação voluntária ou o extravio de bagagem entregue a transportador, e estabelecer a respectiva pena.

Não foram apresentadas emendas ao projeto de lei principal, nem a quaisquer das proposições apensadas.

II - VOTO DO RELATOR

A Convenção de Varsóvia para unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, de 1929, e o Protocolo de Haia que a modifica, de 1955, são os acordos internacionais em vigor, nos quais estão estabelecidos valores que limitam as indenizações por responsabilidade civil do transportador aéreo internacional. Houve duas outras conferências diplomáticas para modificação da Convenção de Varsóvia: uma, na cidade de Guatemala, em 1971, cujo protocolo eleva os valores estabelecidos em Varsóvia e em Haia, e outra, em Montreal, em 1975, que substitui o Franco-Poincaré, como unidade de conta, por Direitos Especiais de Saque - DES, instrumento financeiro



FD48604520



CÂMARA DOS DEPUTADOS

internacional, cujo valor reflete uma ponderação das principais moedas conversíveis. Os documentos resultantes das duas últimas conferências ainda não estão em vigor, pois não foram atingidos os respectivos mínimos de ratificações. O Brasil é signatário da Convenção de Varsóvia e de todos os protocolos que a modificam. Exceto o firmado na Guatemala, todos os demais atos foram aprovados pelo Congresso Nacional e ratificados pelo Governo.

A Convenção estipula o limite de indenização de responsabilidade do transportador por lesão ou morte de passageiro em 125.000 francos - unidade monetária francesa de 1928, com paridade estabelecida em 65,5 miligramas de ouro com título de 900 milésimos, ou Franco-Poincaré. Para bagagem registrada, o limite é de 250 francos por quilograma e para bagagem sob custódia do passageiro é de 5.000 francos. O acordo firmado em Haia aumenta o limite de responsabilidade para 250.000 francos por passageiro, mantendo inalterados os valores para bagagens. O Protocolo de Guatemala, firmado em 1971, além de diversas inovações simplificadoras no campo do transporte aéreo internacional, também aprovou o aumento do limite para 1.500.000 Francos-Poincaré por danos ao passageiro. Este valor foi calculado de forma que sua conversão em moeda americana se situasse no nível aproximado de 100.000 dólares. Em 1975, foi realizada, em Montreal, outra conferência diplomática para modificação da Convenção de Varsóvia. Pelos Protocolos nº 1, 2 e 3, de Montreal, os 125.000 francos de Varsóvia são substituídos por 8.300 DES, os 250.000 francos de Haia por 16.600 DES e 1.500.000 francos de Guatemala por 100.000 DES, para indenizações por morte. No caso de bagagens, ficaram estabelecidos os valores de 17 DES por quilograma, para a registrada, e 332 DES, para a acompanhada.

Todas estas modificações mostram que o problema de se atingir um acordo sobre o assunto é complexo. Os valores adotados em Varsóvia representavam, desde a entrada em vigor da Convenção, aproximadamente 8.300 dólares para passageiros e 17 dólares por quilo de bagagem registrada, considerada a paridade da moeda americana (35 dólares por onça de ouro fino) estabelecida em 1934. Estes valores eram baixos quando confrontados com indenizações arbitradas em numerosos casos, sobretudo pela justiça norte-americana, que, freqüentemente, não aceitava os limites da Convenção. O resultado das discussões sobre o assunto foi a duplicação estabelecida em Haia. Este novo valor ainda não satisfazia os Estados Unidos, que não assinaram o



FD48604520



Protocolo de Haia, e chegaram até a denunciar a Convenção em 1966, voltando a aderir posteriormente. Naquele mesmo ano, por pressão dos Estados Unidos, foi celebrado um acordo entre os transportadores membros da Associação Internacional de Transporte Aéreo - IATA, sem validade diplomática, mediante o qual as indenizações por acidentes em vôos internacionais iniciados, terminados ou com alguma escala nos Estados Unidos teriam como limite 75.000 dólares. Este limite, exclusivo para os Estados Unidos, mostrou que os vigentes nos acordos diplomáticos estavam, definitivamente, defasados.

A Conferência de Guatemala, em 1971, atualizou os valores de Haia para 1.500.000 francos Poincaré. Na verdade este valor foi calculado de forma que o limite se situasse ao redor de 100.000 dólares. Se, por um lado, o Protocolo de Guatemala logrou estabelecer um limite realista, já que o de Haia (aproximadamente 16.600 dólares) estava bem abaixo da média de reparações determinadas judicialmente por responsabilidade civil, por outro falhou ao manter a referência ao Franco-Poincaré. Na ocasião da conferência, o preço do ouro no mercado livre já estava dissociado do oficial e, no entanto, utilizou-se a paridade do dólar para calcular os 1.500.000 francos correspondentes a 100.000 dólares. Esta vinculação ao franco-ouro viria a se tornar um complicador para o estabelecimento do valor da indenização em qualquer moeda nacional, devido ao regime de câmbio flutuante que vigora desde então e a flutuações na cotação do metal, como "commodity" que é. Por isso, uma reparação pode ter valor diverso de outra paga pouco tempo antes, dependendo do comportamento das variáveis acima citadas.

As normas para conversão do Franco-Poincaré em moeda nacional foram estabelecidas no Decreto nº 97.505/89, conforme previsto no art. 287 da Lei nº 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica. O citado decreto substitui o Franco Poincaré por Direitos Especiais de Saque nos valores aprovados no Protocolo nº 2 firmado em Montreal, em 1975, o qual, assinado e ratificado pelo Brasil, ainda não entrou em vigor por não ter sido atingido o número necessário de ratificações. Segundo o disposto no Decreto nº 97.505/89, os herdeiros de vítima fatal em vôo internacional têm direito a receber, no início de junho de 2003, os seguintes valores, aproximadamente: R\$ 69.900,00 (sessenta e nove mil e novecentos reais) pela sua morte (obtidos pelo produto de 16.600 DES pela cotação de 4,21 reais), acrescidos de R\$ 71,00 (setenta e um reais) por quilograma de bagagem registrada (obtidos pelo produto de 17 DES



FD48604520

123



pela sua cotação) e R\$ 1.398,00 (mil trezentos e noventa e oito reais) pela bagagem de mão (332 DES multiplicados por R\$ 4,21). Depreende-se, portanto, que a regulamentação brasileira adota o que estabelece o Protocolo nº 2 de Montreal, ainda que este não esteja em vigor como norma internacional. Cabe salientar que outros países também adotam esta conduta, havendo, ainda, os que adotam o Protocolo nº 3, por terem ratificado o Protocolo de Guatemala, de 1971, o que eleva o limite para 100.000 (cem mil) Direitos Especiais de Saque em vôos sob suas respectivas bandeiras.

Pela forma de conversão proposta no art. 1º do projeto de lei em estudo, os herdeiros teriam direito, também no início de junho de 2003, a cerca de R\$ 512.200,00 (quinhentos e doze mil e duzentos reais) pela morte do passageiro (obtidos pelo produto de 474,295 onças-troy de ouro com título de 0,999 pela cotação londrina de 364,50 dólares e pela cotação do dólar de 2,963 reais), mais R\$ 512,00 (quinhentos e doze reais) por quilograma de bagagem registrada (obtidos pelo produto de 0,474295 onça-troy pelas mesmas cotações anteriores) e R\$ 10.240,00 (dez mil duzentos e quarenta reais) pela bagagem de mão (obtidos pelo produto de 9,48606 onças-troy pelas cotações acima utilizadas).

Do ponto de vista do usuário do transporte aéreo, o projeto de lei cria uma situação muito mais favorável que a determinada pela atual legislação. Enquanto esta determina, em caso de morte, um valor de indenização que permitiria a compra de um automóvel nacional de luxo, como um Audi A3 equipado com turbo, ou uma caminhonete Mitsubishi L200 ou uma Ford F-250 mais simples, a desejada pelo Autor possibilitaria a aquisição de um confortável apartamento de cerca de 250 m² nas mais caras capitais do País. Note-se que o valor de reparação pela morte de uma pessoa, o qual permita comprar um imóvel como o acima exemplificado, não é, absolutamente, descabido de sentido. Além de ser mais favorável para o usuário, esta conversão é a que a justiça tem entendido como correta, pelos julgados nossos tribunais.

O art. 2º pretende estender os limites indenizatórios para os tripulantes e funcionários da companhia transportadora, bem como para os passageiros que utilizem os serviços sem o respectivo contrato de transporte, por liberalidade do transportador, vitimados em vôos internacionais. São extensões com as quais concordamos, principalmente quanto a diretores, funcionários ou



FD48604520



passageiros que viajam de graça, seja por algum direito ou por liberalidade do transportador.

As modificações propostas ao Código Brasileiro da Aeronáutica contemplam aspectos relativos à responsabilidade civil do transportador; ao procedimento extrajudicial para recebimento da indenização; à responsabilidade para com terceiros na superfície e ao prazo prescricional para ação por danos previstos na legislação. Tratam essas modificações de matéria de direito civil, como a eliminação de níveis de culpa para fins de indenização, o estabelecimento dos ritos de ações para provar culpa ou dolo, ou para demandar pagamento decorrente da responsabilidade objetiva do transportador, a dilatação do prazo prescricional, quando o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou de seu causador. Por conseguinte, serão analisadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, quanto ao mérito. Afigura-se-nos claro, contudo, que as alterações propostas à Lei nº 7.565/86, exceto as que dizem respeito a dano causado a terceiros na superfície, protegem o usuário dos serviços de transportes e seus sucessores, pois as demandas que porventura se façam necessárias para recebimento da indenização tornar-se-iam menos demoradas e onerosas.

Desse modo, entendemos que tanto o que se propõe no Projeto de Lei nº 4.029/93 para reparação em sinistros em vôos internacionais, bem como as modificações propostas à Lei nº 7.565/86, voltadas para o transporte aéreo doméstico, aperfeiçoam as relações de consumo e os direitos do consumidor.

O Projeto de Lei nº 1.349/95, propõe o atrelamento de novos valores dos limites de responsabilidade referidos em diversos artigos na Lei nº 7.565/86 ao reajuste do salário mínimo, o que entendemos como inapropriado. Ademais, o projeto de lei principal contém todas modificações propostas neste apensado. Julgamos oportuno o que determina os art. 2º e 4º desta proposição, em termos de proteção ao consumidor.

O Projeto de Lei nº 2.195/96, contém, no seu art. 1º, matéria relativa a transporte rodoviário, restando ao art. 2º dispor sobre valor de limite de responsabilidade por dano à bagagem por meio de alteração do art. 260 da Lei nº



FD48604520

12



7.565/86, para estabelecimento do valor da indenização na unidade monetária do País, com o que concordamos.

Os Projetos de Lei nº 3.898/00 e nº 6.358/02 procuram atender a direito inscrito na Constituição da República, a saber, o de indenização por dano moral. Para isto, tipifica o extravio ou perda definitiva da bagagem de passageiro e cria o crime de dano voluntário e extravio de bagagem entregue a transportadora. Entendemos que a matéria objeto desta proposição não se insere no campo de proteção e defesa das relações de consumo almejado pelo projeto de lei principal - conversão de moeda e fixação de limites para indenização de passageiro de transporte aéreo.

Entendemos necessário proceder a pequenos ajustes no projeto de lei de forma a corrigir algumas imperfeições, bem como incorporar dispositivos dos projetos de lei apensados, conforme detalhado em seguida.

No nosso entender a conversão pode ser feita por qualquer instituição financeira autorizada a operar com câmbio, e não apenas pelo Banco Central do Brasil. A imposição de que os cálculos sejam feitos pelo Banco Central burocratiza o pagamento da indenização, o que julgamos ser contrário aos interesses do consumidor vitimado ou de seus sucessores. Assim, propomos nova redação para o art. 1º e seu parágrafo do projeto de lei em comento. A unidade de conta proposta - Unidade Fiscal de Referência - para os valores das indenizações previstas nos arts. 257, 260, 262 e 269 não é apropriada para tal. A aprovação do projeto de lei com a redação originalmente adotada não resultaria em benefício para as vítimas ou seus sucessores. Para corrigir tal imperfeição, e fazer com que os usuários de transporte aéreo doméstico sejam efetivamente protegidos, julgamos necessário substituir os valores expressos em Unidades Fiscais de Referências por valores em reais. Também entendemos ser necessário modificar a cláusula revogatória do projeto, pois o art. 287 da Lei nº 7.565/86 deve nela permanecer, porém remetendo a forma de conversão para a lei, em lugar de regulamento do Poder Executivo. Julgamos conveniente inserir o art. 2º do Projeto de Lei nº 1.349 como parágrafo do art. 257, assim como incorporar a aplicação das penalidades previstas no Código de Proteção e Defesa do Consumidor, contida no parágrafo único do art. 4º do supracitado projeto, no art. 299.



FD48604520

4 w



CÂMARA DOS DEPUTADOS

9

Por estas razões, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.029, de 1993, dos apensados Projeto de Lei nº 1.349, de 1995, e Projeto de Lei nº 2.195, de 1996, e pela rejeição dos apensados Projeto de Lei nº 3.898, de 2000, e Projeto de Lei nº 6.358, de 2002, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, 26 de junho de 2003


Deputado Luiz Bittencourt
Relator

30662200.089



FD48604520



COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.029, DE 1993

Dispõe sobre a conversão nacional do Franco-Poincaré, para indenização de vítima de acidente aeronáutico, de perda ou dano de bagagem, e dá outras providências.

Autor: Deputado Fábio Feldmann

Relator: Deputado Luiz Bittencourt

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A conversão em moeda nacional das quantias estabelecidas na Convenção de Varsóvia, de 12 de outubro de 1929, modificada pelo Protocolo de Haia, de 28 de setembro de 1955, para efeito de limite de indenização decorrente de responsabilidade civil do transportador, será feita por instituição financeira autorizada a operar com câmbio de moedas, com base na média das cotações à vista do ouro com título de 900 (novecentos) milésimos, apurada na Bolsa de Metais de Londres na véspera do dia do pagamento da indenização.

Parágrafo único. Na hipótese de cotação de ouro com outro título, a instituição financeira efetivará os cálculos para estabelecimento do valor equivalente ao do ouro definido neste artigo.



FD48604520

Handwritten signature



Art. 2º Os limites de responsabilidade civil estabelecidos na Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo de Haia estendem-se, para o transportador brasileiro em transporte internacional:

- a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo da eventual indenização trabalhista;
- b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia;
- c) às bagagens registradas das pessoas descritas nas alíneas "a" e "b".

Art. 3º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I - o art. 248 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 248. Os limites de indenização previstos neste capítulo não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa do transportador ou de seus prepostos.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo, e a culpa, quando faltaram com o dever objetivo de cuidado, caracterizando imperícia, negligência ou imprudência.

§ 2º O demandante deverá provar, em ação de rito ordinário, no caso de dolo ou culpa dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

§ 3º
.....";

II - o art. 254 passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 254.
.....



FD48604520



Parágrafo único. O responsável deverá efetuar, no prazo estabelecido no artigo anterior, depósito judicial que garanta o pagamento da indenização aos interessados, com recursos próprios ou com os provenientes do seguro.";

III - O art. 255 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 255. Esgotado o prazo a que se referem os arts. 253 e 254, se não houver o responsável ou a seguradora efetuado o pagamento ou o depósito judicial, poderá o interessado promover, judicialmente, em ação de rito sumaríssimo, a reparação do dano.

§ 1º A propositura de ação de indenização, com fundamento no art. 248, não exclui o responsável ou a seguradora dos deveres estabelecidos nesta seção.

§ 2º A ação a que se refere o "caput" é independente daquela proposta com fundamento em dolo ou culpa do transportador ou de seus prepostos (art. 248).";

IV - o art. 257 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, a R\$ 95.000,00 (noventa e cinco mil reais),e, no caso de atraso do transporte, a R\$ 95,00 (noventa e cinco reais)

Parágrafo único. No caso de atraso de transporte, o pagamento da indenização não exime o transportador da responsabilidade por perdas e danos.";

V - o art. 260 passa a vigorar com a seguinte redação:

" 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 a R\$ 2.300,00 (dois mil e trezentos reais), em relação a cada passageiro."



FD48604520



VI - o art. 262 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 262. No caso de atraso, perda destruição ou avaria de carga ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se a R\$ 45,00 (quarenta e cinco reais), por quilograma, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor, e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (arts. 239, 241 e 244).";

VII - os incisos I e II do art. 269 passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 269.

I - para aeronaves com peso máximo de 1.000 (mil) quilogramas, a R\$ 95.000,00 (noventa e cinco mil reais);

II - para aeronaves com peso superior a 1.000 (mil) quilogramas, a R\$ 95.000,00 (noventa e cinco mil reais), acrescidos de R\$ 0,10 (dez centavos de real) por quilograma que exceder a 1.000 (mil).";

VIII - O inciso I do art. 272 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 272.

I - o dano resultar de dolo ou culpa do explorador ou de seus prepostos;

.....";

IX - O inciso I do art. 278 passa a vigorar com a seguinte redação:

"art. 278.

.....

I - se o albaroamento resultar de dolo ou culpa específica do explorador ou de seus prepostos;

.....";



FD48604520



X - o parágrafo único do art. 279 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 279.

Parágrafo único. A pessoa que sofrer danos, ou 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 (§ 1º do art. 248).";

X - o art. 287 passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 estabelecida em lei.";

XI - o "caput" do art. 299 passa a vigorar com a seguinte redação:

"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, sem prejuízo das sanções administrativas cabíveis, nos termos do art. 56 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990:"

XII - o art. 318 passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 10 (dez) anos a partir do evento."



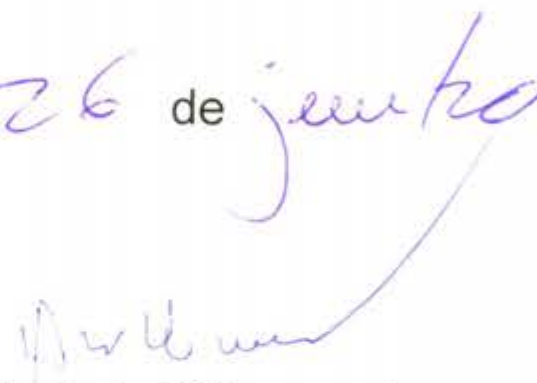
FD48604520



Art. 4º Fica assegurado à vítima sobrevivente de desastre aeronáutico ou, em caso de morte, a seus sucessores, pessoalmente ou por meio de procurador, acesso irrestrito às informações pertinentes ao inquérito realizado pela autoridade aeronáutica competente.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 26 de junho de 2003.


Deputado Luiz Bittencourt



FD48604520



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.029, DE 1993

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.029/1993 e dos Projetos de Lei nºs 1.349/1995 e 2.195/1996, apensados, com substitutivo, e pela rejeição dos Projetos de Lei nºs 3.898/2000 e 6.358/2002, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Luiz Bittencourt.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Givaldo Carimbão - Presidente, Nelson Bornier, Julio Lopes e Luiz Alberto - Vice-Presidentes, Alex Canziani, Ann Pontes, Anselmo, Casara, Davi Alcolumbre, Fernando Gabeira, Janete Capiberibe, José Borba, Júnior Betão, Luciano Zica, Luiz Bittencourt, Miguel Arraes, Pastor Reinaldo, Sarney Filho, Leonardo Monteiro, Marcelo Guimarães Filho, Ronaldo Vasconcellos e Silas Brasileiro.

Sala da Comissão, em 6 de agosto de 2003.

Deputado GIVALDO CARIMBÃO
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.029, DE 1993
SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Dispõe sobre a conversão nacional do Franco-Poincaré, para indenização de vítima de acidente aeronáutico, de perda ou dano de bagagem, e dá outras providências.

Autor: Deputado Fábio Feldmann

Relator: Deputado Luiz Bittencourt

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A conversão em moeda nacional das quantias estabelecidas na Convenção de Varsóvia, de 12 de outubro de 1929, modificada pelo Protocolo de Haia, de 28 de setembro de 1955, para efeito de limite de indenização decorrente de responsabilidade civil do transportador, será feita por instituição financeira autorizada a operar com câmbio de moedas, com base na média das cotações à vista do ouro com título de 900 (novecentos) milésimos, apurada na Bolsa de Metais de Londres na véspera do dia do pagamento da indenização.



Parágrafo único. Na hipótese de cotação de ouro com outro título, a instituição financeira efetivará os cálculos para estabelecimento do valor equivalente ao do ouro definido neste artigo.

Art. 2º Os limites de responsabilidade civil estabelecidos na Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo de Haia estendem-se, para o transportador brasileiro em transporte internacional:

- a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo da eventual indenização trabalhista;
- b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia;
- c) às bagagens registradas das pessoas descritas nas alíneas "a" e "b".

Art. 3º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I - o art. 248 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 248. Os limites de indenização previstos neste capítulo não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa do transportador ou de seus prepostos.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo, e a culpa, quando faltaram com o dever objetivo de cuidado, caracterizando imperícia, negligência ou imprudência.

§ 2º O demandante deverá provar, em ação de rito ordinário, no caso de dolo ou culpa dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

§ 3º",

II - o art. 254 passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:



"Art. 254.

Parágrafo único. O responsável deverá efetuar, no prazo estabelecido no artigo anterior, depósito judicial que garanta o pagamento da indenização aos interessados, com recursos próprios ou com os provenientes do seguro."

III - O art. 255 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 255. Esgotado o prazo a que se referem os arts. 253 e 254, se não houver o responsável ou a seguradora efetuado o pagamento ou o depósito judicial, poderá o interessado promover, judicialmente, em ação de rito sumaríssimo, a reparação do dano.

§ 1º A propositura de ação de indenização, com fundamento no art. 248, não exclui o responsável ou a seguradora dos deveres estabelecidos nesta seção.

§ 2º A ação a que se refere o "caput" é independente daquela proposta com fundamento em dolo ou culpa do transportador ou de seus prepostos (art. 248)."

IV - o art. 257 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, a R\$ 95.000,00 (noventa e cinco mil reais), e, no caso de atraso do transporte, a R\$ 95,00 (noventa e cinco reais)

Parágrafo único. No caso de atraso de transporte, o pagamento da indenização não exime o transportador da responsabilidade por perdas e danos."

V - o art. 260 passa a vigorar com a seguinte redação:

" 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 a R\$ 2.300,00 (dois mil e trezentos reais), em relação a cada passageiro."

VI - o art. 262 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 262. No caso de atraso, perda destruição ou avaria de carga ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se a R\$ 45,00 (quarenta e cinco reais), por quilograma, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor, e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (arts. 239, 241 e 244).";

VII - os incisos I e II do art. 269 passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 269.

I - para aeronaves com peso máximo de 1.000 (mil) quilogramas, a R\$ 95.000,00 (noventa e cinco mil reais);

II - para aeronaves com peso superior a 1.000 (mil quilogramas), a R\$ 95.000,00 (noventa e cinco mil reais), acrescidos de R\$ 0,10 (dez centavos de real) por quilograma que exceder a 1.000 (mil).";

VIII - O inciso I do art. 272 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 272.

I - o dano resultar de dolo ou culpa do explorador ou de seus prepostos;

.....";

IX - O inciso I do art. 278 passa a vigorar com a seguinte redação:

"art. 278.



I - se o albaroamento resultar de dolo ou culpa específica do explorador ou de seus prepostos;

.....",

X - o parágrafo único do art. 279 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 279.

Parágrafo único. A pessoa que sofrer danos, ou 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 (§ 1º do art. 248).";

X - o art. 287 passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 estabelecida em lei.";

XI - o "caput" do art. 299 passa a vigorar com a seguinte redação:

"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, sem prejuízo das sanções administrativas cabíveis, nos termos do art. 56 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990:"

XII - o art. 318 passa a vigorar com a seguinte redação:



"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 10 (dez) anos a partir do evento."

Art. 4º Fica assegurado à vítima sobrevivente de desastre aeronáutico ou, em caso de morte, a seus sucessores, pessoalmente ou por meio de procurador, acesso irrestrito às informações pertinentes ao inquérito realizado pela autoridade aeronáutica competente.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 06 de agosto de 2003.

Deputado **GIVALDO CARIMBÃO**
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.029, DE 1993

(APENSADOS OS PROJETOS DE LEI Nº 1.349/95, Nº 2.195/96, Nº 3.898/00, Nº 6.358/02 e Nº 1.688/03)

Dispõe sobre a conversão nacional do Franco Poincaré, para indenização de vítima de acidente aeronáutico, de perda ou dano de bagagem, e dá outras providências.

Autor: Deputado FÁBIO FELDMANN

Relator: Deputado NEUTON LIMA

I - RELATÓRIO

Encontram-se sob exame desta Comissão os Projetos de Lei nº 4.029, de 1993, do Deputado Fábio Feldmann, nº 1.349, de 1995, do Deputado Celso Russomanno, nº 2.195, de 1996, do Deputado Padre Roque, nº 3.898, de 2000, do Deputado José Carlos Coutinho, nº 6.358, de 2002, do Deputado José Carlos Coutinho, e nº 1.688, de 2003, do Deputado Bonifácio de Andrada.

A proposição mais antiga tem por finalidade regular a conversão, para a moeda nacional, do Franco-Poincaré - moeda prevista na Convenção de Varsóvia para emprego nas indenizações relativas à responsabilidade civil do transportador aéreo internacional. A par disso, pretende alterar alguns dispositivos do Código Brasileiro de Aeronáutica, de sorte a retirar do texto o conceito de "culpa grave", obrigar o transportador a efetuar depósito judicial com o intuito de garantir recursos para o pagamento de indenizações, estabelecer ritos mais céleres para os processos indenizatórios, e fixar novos valores e unidades de conta e atualização monetária para os valores das indenizações. Finaliza, determinando que a vítima de acidente aéreo, ou seu



832961F601

Handwritten signature or mark



sucessor, em caso de morte, tenha acesso irrestrito às informações decorrentes das investigações levadas a efeito pela autoridade competente.

O Projeto de Lei nº 1.349/95 altera artigos do Código Brasileiro de Aeronáutico, de sorte a estabelecer novos valores para os limites de indenização por responsabilidade civil do transportador aéreo, nos casos de morte ou lesão (750 salários mínimos), atraso do transporte (10 salários mínimos), perda, destruição ou avaria de bagagem (20 salários mínimos por volume de bagagem) e atraso, perda, destruição ou avaria de carga desacompanhada (meio salário mínimo por quilo). A proposição ainda determina que os bilhetes de passagem tragam impressos os valores de indenização a que os passageiros teriam direito.

O Projeto de Lei nº 2.195, de 1996, fixa valores para indenização por dano causado à bagagem no transporte rodoviário interestadual ou internacional (R\$ 250,00, nos casos de avaria e R\$ 500,00 nos casos de extravio ou destruição) e estipula novo limite para a responsabilidade civil do transportador aéreo no caso de destruição, perda ou avaria da bagagem (R\$ 1.500,00 por volume).

O Projeto de Lei nº 3.898, de 2000, dispõe que o passageiro de qualquer modalidade de transporte sofre dano moral quando lhe privam de seus pertences em virtude de extravio ou perda definitiva da bagagem. Ainda, define valores de indenização por dano moral, acrescentando as circunstâncias em que tais valores podem ser majorados ou diminuídos.

O Projeto de Lei nº 6.358, de 2002, tem dispositivos idênticos aos do Projeto de Lei nº 3.898, de 2000. Ambos foram apresentados pelo mesmo autor, Deputado José Carlos Coutinho.

O Projeto de Lei nº 1.688, de 2003, fixa que a multa aplicada pelo órgão competente à empresa de transporte, na hipótese de perda, extravio ou estrago da bagagem transportada por via aérea, será cobrada em dobro se a parte prejudicada for autoridade ou servidor em serviço oficial.

Não foram apresentadas emendas à proposição principal, nem a quaisquer dos projetos apensados.

É o relatório.



832961F601

24



II - VOTO DO RELATOR

Trata-se de matéria complexa e interessante, que em sua extensão aborda normas derivadas da legislação aplicável ao transporte aéreo internacional, direitos dos usuários, a atualização e a conversão de valores indenizatórios e, ainda, o conceito de culpa no tocante à responsabilidade civil do transportador.

Já de início, cumpre dizer que novos ventos abraçam a aviação comercial, visto que acaba de entrar em vigor, exatamente no último dia 3 de novembro, a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em 28 de maio de 1999, em Montreal. Essa convenção vem consolidar, modernizando-a, extensa legislação referente ao transporte aéreo internacional produzida nos últimos setenta e cinco anos. Saem de cenário a famosa "Convenção de Varsóvia", de 1929, e seus vários instrumentos conexos. Mais de trinta Estados já ratificaram a Convenção de Montreal e o Brasil, um de seus signatários, espera-se, em breve também o fará. Em vista disso, nova leitura há que ser feita das propostas em exame.

Não há mais lugar, decerto, para discussão em torno dos valores, em moeda nacional, de limite de indenização decorrente de responsabilidade civil do transportador no transporte aéreo internacional. Conquanto o País ainda não tenha ratificado o supracitado Instrumento, seria escusado adotar-se novo rito para conversão dos valores fixados na Convenção de Varsóvia, se é iminente, também em ares pátrios, sua superação pelas novas regras.

Cumpre salientar que, em Montreal, promoveu-se notável aumento dos limites de indenização, consolidando-se os Direitos Especiais de Saque - DES como unidade monetária de referência. Basta dizer que o limite de indenização por morte ou lesão corporal de passageiro, no tocante à responsabilidade objetiva, saltou de dezesseis mil e seiscentos DES para cem mil DES, cerca de quatrocentos e seis mil reais. A preocupação que amparava a proposta da adoção do Franco-Poincaré (elevação dos valores pagos às vítimas) deixa de fazer sentido, portanto.

Outra sugestão que se torna inoportuna é a extensão, a tripulantes e passageiros que viajam gratuitamente, dos limites de



832961F601



responsabilidade previstos na legislação internacional. Com efeito, já no artigo 1º da Convenção de Montreal, recepciona-se esse mandamento.

No que concerne à atualização dos valores dos limites de indenização que se acham inscritos no Código Brasileiro de Aeronáutica, nada melhor do que se tomar como parâmetro as importâncias definidas em Montreal, favorecendo o entendimento geral acerca da questão e, ao mesmo tempo, evitando que se crie disparidade entre o tratamento oferecido aos usuários do transporte doméstico e o oferecido aos do transporte internacional. Para esclarecimento, relacionamos os limites presentes na Convenção de Montreal: (i) indenização por morte ou lesão de passageiro - 100.000 DES; (ii) indenização por atraso no transporte de pessoa - 4.150 DES por passageiro; (iii) indenização por destruição, perda, avaria ou atraso da bagagem - 1.000 DES por passageiro; (iv) indenização por destruição, perda, avaria ou atraso da carga - 17 DES por quilograma.

No que respeita à qualificação da culpa para efeito de imposição de limite de indenização, acredita-se que o conceito de "culpa grave", de fato, já não deveria ter lugar em nossa legislação aeronáutica. Em virtude do avançado estágio tecnológico e gerencial em que se acha a aviação comercial, e do elevado grau de capacitação do pessoal que, hoje, nela presta serviço, não mais se admite que episódios de negligência, imprudência ou imperícia sejam tolerantemente admitidos. Recorrendo, novamente, à Convenção de Montreal, encontra-se respaldo para essa posição. Diz-se, ali, que o *"transportador não será responsável pelos danos previstos no número 1 do Artigo 17 (dano causado em caso de morte ou lesão de passageiro), na medida em que exceda 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, se prova que: a) o dano não se deveu a negligência ou a outra ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, ou; b) o dano se deveu unicamente a negligência ou a outra ação ou omissão indevida de um terceiro."* Em outras palavras, o limite só se aplica se provado que o transportador não teve culpa, cabendo a ele mesmo produzir essa prova - a chamada "inversão do ônus da prova".

Outra questão trazida à baila pela matéria em exame é a liberação, às vítimas de acidente aéreo ou a seus sucessores, do acesso às informações constantes da investigação levada a cabo pela Autoridade Aeronáutica.



832961F601



Embora já discutida anteriormente neste órgão técnico, vale reiterar que a providência pode comprometer a funcionalidade de um sistema que visa, primordialmente, a evitar futuros acidentes ou incidentes aéreos de natureza semelhante. De fato, a preocupação primeira da Autoridade Aeronáutica é preventiva, e a investigação que leva a efeito é demorada, minuciosa, circunstanciada, de maneira que todos os possíveis fatores que conduziram ao desastre aeronáutico sejam conhecidos. Não se busca necessariamente atribuir culpas, mas descobrir e entender as causas que motivaram o acidente.

Parece claro que a liberação precipitada de dados e informações pode perturbar as investigações, criar, eventualmente, falsas expectativas junto aos interessados e, não menos importante, inibir depoimentos espontâneos de quem tenha alguma responsabilidade pelo fato ou conhecimento de algo que tenha contribuído para sua ocorrência.

Melhor, portanto, que o inquérito policial, se instalado, e o aeronáutico corram separadamente, como acontece mundo afora.

Importante, a despeito do que foi dito, que amparo imediato seja oferecido às vítimas ou suas famílias e que o valor das indenizações referentes à responsabilidade objetiva do transportador seja elevado, de sorte que a demanda por informações produzidas na investigação aeronáutica deixe de se tornar tão premente.

Dois outros temas, ainda, são submetidos ao escrutínio desta Comissão. A fixação de indenização por dano moral, decorrente de extravio ou perda de bagagem na execução de contrato de transporte aéreo, e o tratamento diferenciado, em se cuidando da aplicação de multas e demais penalidades, às situações em que sejam constatados extravio ou perda de bagagem de autoridade ou servidor em missão oficial.

Neste caso, injustificável se proceder com assimetria no trato dos pertences dos passageiros, seja em razão de sua posição social seja da espécie de viagem que realizam. Naquele, mais apropriado que a tarefa continue a cargo da Justiça, analisando caso a caso e estipulando os valores convenientes, quando assim entender certo.

Postos esses argumentos, votamos pela aprovação dos Projetos de Lei nº 4.029, de 1993, nº 2.195, de 1996, e nº 1.349, de 1995, e do



832961F601

Handwritten signature or mark



CÂMARA DOS DEPUTADOS



substitutivo apresentado pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, na forma do substitutivo anexo, e pela rejeição dos Projetos de Lei nº 3.898, de 2000, nº 6.358, de 2002, e nº 1.688, de 2003.

Sala da Comissão, em 3 de dezembro de 2003.


Deputado NEUTON LIMA
Relator

2003_8573_Neuton Lima.065



832961F601



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 4.029/93, Nº 2.195/96 e Nº 1.349/95

Dispõe sobre os limites de indenização previstos no Título VIII - Da Responsabilidade Civil - do Código Brasileiro de Aeronáutica, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei modifica os limites de indenização previstos no Título VIII - Da Responsabilidade Civil - do Código Brasileiro de Aeronáutica, substitui, na referida lei, o conceito "culpa grave" por "culpa", para efeito de inaplicabilidade dos limites de responsabilidade civil, eleva o prazo de prescrição para ação interposta por quem não tinha conhecimento do dano ou da identidade do responsável, determina o adiantamento, aos habilitados, de parcela da indenização relativa à responsabilidade civil do transportador e fixa sistemática para revisão dos valores de indenização que propõe.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 248. Os limites de indenização previstos neste capítulo não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa do transportador ou de seus prepostos. (NR)

§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo, e, a culpa, quando faltaram com o dever objetivo de cuidado, caracterizando imperícia, negligência ou imprudência. (NR)



832961F601

M.



§ 2º O demandante, em ação de rito ordinário, deverá provar, no caso de dolo ou culpa dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções. (NR)

....."

"Art. 252.

§ 1º Na hipótese de morte ou lesão de passageiro ou tripulante, o responsável deverá adiantar, à vítima ou a quem a represente, no prazo de até 7 (sete) dias, pagamento proporcional às despesas prementes, que não será inferior a 5% (cinco por cento) da quantia estabelecida no art. 257. (AC)

§ 2º Para efeito do que dispõe o § 1º deste artigo, todo passageiro que embarque em empresa aérea nacional ou estrangeira que explore transporte aéreo público no Brasil é obrigado a fornecer ao transportador nome completo de uma pessoa, com número de telefone para contato, que possa, em seu lugar, receber o pagamento adiantado. (AC)

§ 3º O pagamento adiantado não constitui reconhecimento de responsabilidade, devendo seu valor ser reembolsado a quem o haja efetuado:

I - na hipótese prevista na alínea a do § 1º do art. 256;
(AC)

II - quando se prove que aquele que recebeu o adiantamento não é pessoa habilitada a receber a indenização. (AC)"

"Art. 253. Nos 30 (trinta) dias seguintes ao término do prazo previsto no caput do artigo anterior, o responsável deverá efetuar ao habilitado o respectivo pagamento, com recursos próprios ou com os provenientes do seguro (art. 250), dele deduzindo a quantia já paga a título de adiantamento, exceto se quem a houver recebido não for pessoa habilitada à indenização. (NR)"



832961F601

Assinatura manuscrita



"Art. 255....."

§ 1º A propositura de ação de indenização, com fundamento no art. 248, não exclui o responsável ou a seguradora dos deveres estabelecidos nesta seção. (AC)

§ 2º A ação a que se refere o "caput" é independente daquela proposta com fundamento em dolo ou culpa do transportador ou de seus prepostos (art. 248). (AC)"

"Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, a R\$ 410.000,00 (quatrocentos e dez mil reais), e, no caso de atraso do transporte, a R\$ 17.000,00 (dezessete mil reais), por passageiro. (NR)

....."

"Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente da destruição, perda, ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ou, ainda, do atraso da bagagem despachada, ocorridos durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se a R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), em relação a cada passageiro. (NR)"

"Art. 262. No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se a R\$ 70,00 (setenta reais), por quilograma, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor, e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (arts. 239, 241 e 244). (NR)"

"Art. 269."



832961F601



CÂMARA DOS DEPUTADOS



I - para aeronaves com peso máximo de 1.000 (mil) quilogramas, a R\$ 410.000,00 (quatrocentos e dez mil reais); (NR)

II - para aeronaves com peso superior a 1.000 (mil) quilogramas, a R\$ 410.000,00 (quatrocentos e dez mil reais), acrescidos de R\$ 0,40 (quarenta centavos de real) por quilograma que exceder a 1.000 (mil). (NR)

....."

"Art. 272.

I - o dano resultar de dolo ou culpa do explorador ou de seus prepostos; (NR)

....."

"Art. 278.

I - se o abalroamento resultar de dolo ou culpa específica do explorador ou de seus prepostos; (NR)

....."

"Art. 279.

Parágrafo único. A pessoa que sofrer danos, ou 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 (§ 1º do art. 248). (NR)"

"Art. 318. Se o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou da identidade do responsável, o prazo começará a



832961F601

[Assinatura manuscrita]



CÂMARA DOS DEPUTADOS



correr da data em que tiver conhecimento, mas não poderá ultrapassar 5 (cinco) anos a partir do evento. (NR)"

Art. 3º As quantias estabelecidas para efeito de limite de responsabilidade civil no transporte aéreo doméstico serão revistas no primeiro dia útil do ano subsequente ao da entrada em vigor desta lei, e assim sucessivamente, a cada dois anos, de forma que mantenham paridade com as quantias fixadas nas Convenções Internacionais de que o Brasil faça parte, observada a sistemática prevista no art. 287 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Art. 4º Esta lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 3 de dezembro de 2003.


Deputado NEUTON LIMA
Relator

2003_8573_Neuton Lima.065





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES



PROJETO DE LEI Nº 4.029, DE 1993
(apensados os PLs nº 1.349/95, 2.195/96, 3.898/00, 6.358/02 e 1.688/03)

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.029/93, dos de nºs 1.349/95 e 2.195/96, apensados, e do substitutivo da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, com subemenda, e pela rejeição dos Projetos de Lei nºs 3.898/00, 6.358/02 e 1.688/03, apensados, nos termos do parecer relator, Deputado Neuton Lima.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Wellington Roberto - Presidente, Giacobbo, Pedro Chaves e Neuton Lima - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Aracely de Paula, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Devanir Ribeiro, Domiciano Cabral, Hélio Esteves, Humberto Michiles, Lael Varella, Leônidas Cristino, Marcelo Teixeira, Mário Negromonte, Mauro Lopes, Philemon Rodrigues, Romeu Queiroz, Tadeu Filippelli, Telma de Souza e Francisco Garcia.

Sala da Comissão, em 28 de abril de 2004


Deputado **WELLINGTON ROBERTO**
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.029, DE 1993
(apensados os PLs nº 1.349/95, 2.195/96, 3.898/00, 6.358/02 e
1.688/03)

SUBEMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

Dispõe sobre os limites de indenização previstos no Título VIII - Da Responsabilidade Civil - do Código Brasileiro de Aeronáutica e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei modifica os limites de indenização previstos no Título VIII - Da Responsabilidade Civil - do Código Brasileiro de Aeronáutica, substitui, na referida lei, o conceito "culpa grave" por "culpa", para efeito de inaplicabilidade dos limites de responsabilidade civil, eleva o prazo de prescrição para ação interposta por quem não tinha conhecimento do dano ou da identidade do responsável, determina o adiantamento, aos habilitados, de parcela da indenização relativa à responsabilidade civil do transportador e fixa sistemática para revisão dos valores de indenização que propõe.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 248. Os limites de indenização previstos neste capítulo não se aplicam, se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa do transportador ou de seus prepostos. (NR)



§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo, e, a culpa, quando faltaram com o dever objetivo de cuidado, caracterizando imperícia, negligência ou imprudência. (NR)

§ 2º O demandante, em ação de rito ordinário, deverá provar, no caso de dolo ou culpa dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções. (NR)

....."

"Art. 252.

§ 1º Na hipótese de morte ou lesão de passageiro ou tripulante, o responsável deverá adiantar, à vítima ou a quem a represente, no prazo de até 7 (sete) dias, pagamento proporcional às despesas prementes, que não será inferior a 5% (cinco por cento) da quantia estabelecida no art. 257. (AC)

§ 2º Para efeito do que dispõe o § 1º deste artigo, todo passageiro que embarque em empresa aérea nacional ou estrangeira que explore transporte aéreo público no Brasil é obrigado a fornecer ao transportador nome completo de uma pessoa, com número de telefone para contato, que possa, em seu lugar, receber o pagamento adiantado. (AC)

§ 3º O pagamento adiantado não constitui reconhecimento de responsabilidade, devendo seu valor ser reembolsado a quem o haja efetuado:

I - na hipótese prevista na alínea a do § 1º do art. 256; (AC)

II - quando se prove que aquele que recebeu o adiantamento não é pessoa habilitada a receber a indenização. (AC)"

"Art. 253. Nos 30 (trinta) dias seguintes ao término do prazo previsto no caput do artigo anterior, o responsável deverá efetuar ao habilitado o respectivo pagamento, com recursos próprios ou com os provenientes do seguro (art. 250), dele deduzindo a quantia já paga a título de adiantamento, exceto se quem a houver recebido não for pessoa habilitada à indenização. (NR)"



"Art. 255....."

§ 1º A propositura de ação de indenização, com fundamento no art. 248, não exclui o responsável ou a seguradora dos deveres estabelecidos nesta seção. (AC)

§ 2º A ação a que se refere o "caput" é independente daquela proposta com fundamento em dolo ou culpa do transportador ou de seus prepostos (art. 248). (AC)"

"Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, a R\$ 410.000,00 (quatrocentos e dez mil reais), e, no caso de atraso do transporte, a R\$ 17.000,00 (dezessete mil reais), por passageiro. (NR)

....."

"Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente da destruição, perda, ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ou, ainda, do atraso da bagagem despachada, ocorridos durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se a R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), em relação a cada passageiro. (NR)"

"Art. 262. No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se a R\$ 70,00 (setenta reais), por quilograma, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor, e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (arts. 239, 241 e 244). (NR)"

"Art. 269."

I - para aeronaves com peso máximo de 1.000 (mil) quilogramas, a R\$ 410.000,00 (quatrocentos e dez mil reais); (NR)



II - para aeronaves com peso superior a 1.000 (mil quilogramas), a R\$ 410.000,00 (quatrocentos e dez mil reais), acrescidos de R\$ 0,40 (quarenta centavos de real) por quilograma que exceder a 1.000 (mil). (NR)

....."

"Art. 272.

I - o dano resultar de dolo ou culpa do explorador ou de seus prepostos; (NR)

....."

"Art. 278.

I - se o abalroamento resultar de dolo ou culpa específica do explorador ou de seus prepostos; (NR)

....."

"Art. 279.

Parágrafo único. A pessoa que sofrer danos ou 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 (§ 1º do art. 248). (NR)"

"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 5 (cinco) anos a partir do evento. (NR)"



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Art. 3º As quantias estabelecidas para efeito de limite de responsabilidade civil no transporte aéreo doméstico serão revistas no primeiro dia útil do ano subsequente ao da entrada em vigor desta lei, e assim sucessivamente, a cada dois anos, de forma que mantenham paridade com as quantias fixadas nas Convenções Internacionais de que o Brasil faça parte, observada a sistemática prevista no art. 287 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Art. 4º Esta lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 28 de abril de 2004


Deputado WELLINGTON ROBERTO
Presidente

PROPOSICAO : PL. 4029 / 93

DATA APRES.: 10/08/93

AUTOR : FABIO FELDMANN - PSDB/SP

Dispoe sobre a conversao nacional do franco-Poincare, para indenizacao de vitima de acidente aeronautico, de perda ou dano da bagagem, e da outras providencias.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEL**

DECRETO LEGISLATIVO Nº 31, DE 1963

Ratifica o Protocolo de Emenda da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, concluído em Haia, a 28 de setembro de 1955.

Art. 1º É ratificado o Protocolo, concluído em Haia a 28 de setembro de 1955, de emenda da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, firmada em Varsóvia, a 12 de outubro de 1929 e promulgada pelo Decreto nº 20.784, de 24 de novembro de 1932.

Art. 2º Este decreto legislativo entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Senado Federal, 12 de dezembro de 1963.

AURO MOURA ANDRADE

Presidente do Senado Federal.

DECRETO Nº 56.463 — DE 15 DE
JUNHO DE 1965

Promulga o Protocolo de emenda da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional.

O Presidente da República

Havendo o Congresso Nacional aprovado pelo Decreto Legislativo número 31, de 1963, o Protocolo concluído em Haia a 28 de setembro de 1955, de emenda da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, firmada em Varsóvia, a 12 de outubro de 1929 e promulgada, pelo Decreto número 20.784, de 24 de novembro de 1932;

E havendo sido depositado o respectivo Instrumento de ratificação junto ao Governo da Polónia a 16 de junho de 1964, decreta:

Que o mesmo, apenso por cópia ao presente decreto, seja executado e cumprido tão inviolavelmente como nele se contém:

Brasília, 15 de junho de 1965; 144º da Independência e 77.º da República.

H. CASTELLO BRANCO

Vasco da Cunha

Protocolo de Emenda da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional firmada em Varsóvia a 12 de outubro de 1929.

Os Governos abaixo assinados

Considerando que é desejável emendar a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, firmada



CÂMARA DOS DEPUTADOS

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEL"

em Varsóvia a 12 de outubro de 1929,
Convieram no seguinte:

CAPÍTULO I

Emendas a Convenção

Artigo I

No art. 1.º da Convenção:

a) a alínea 2 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

"2. Para os fins da presente Convenção, a expressão "transporte internacional" significa todo transporte em que, de acordo com o estipulado pelas partes, o ponto de partida e o ponto de destino, seja ou não interrupção de transporte, ou baldeação estejam situados no território de duas Altas Partes Contratantes, ou mesmo no de uma só, havendo escala prevista no território de outro Estado, mesmo que este não seja uma Alta Parte Contratante. O transporte sem tal escala entre dois pontos do território de uma só Alta Parte Contratante não é considerado internacional nos termos da presente Convenção".

b) a alínea 3 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

3. Para os fins da presente Convenção, considera-se, um só transporte, ainda quando executado, sucessivamente, por vários transportadores o que as partes ajustarem como uma única operação, seja num só contrato, seja numa série deles; e não perderá esse transporte o caráter de internacional pelo fato de que um só contrato, ou uma série deles, devam ser executados integralmente no território de um mesmo Estado".

Artigo II

No art. 2.º da Convenção:

A alínea 2 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

"2. A presente Convenção não se aplica ao transporte de correio e de encomenda postais".

Artigo III

No artigo 3 da Convenção:

a) a alínea 1 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

"1. No transporte de passageiros, deverá ser expedido um bilhete de passagem que contenha:

i) a indicação dos pontos de partida e destino;

ii) se os pontos de partida e destino estiverem situados no território da mesma Alta Parte Contratante e se uma ou mais escalas forem previstas no território de outro Estado, a indicação de uma destas escalas;

iii) uma declaração indicando que, se os passageiros empreenderem uma viagem no qual o ponto de destino ou uma escala se encontrem num país que não o de partida, o transporte pode ser regido pela Convenção de Varsóvia, que, em geral, limita a responsabilidade do transportador em caso de morte ou de lesão corporal, bem como em caso de perda ou avaria da bagagem".

b) a alínea 2 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

"2. O bilhete de passagem faz fé, salvo prova em contrário, da conclusão e das condições do contrato de transporte. A falta, irregularidade ou perda de bilhete não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará sujeito às regras da presente Convenção. Se, no entanto, com o consentimento do transportador, o passageiro embarcar sem que se haja expedido um bilhete de passagem, ou se do bilhete não constar a declaração exigida pelo parágrafo 1 iii), ao transportador não assistirá o direito de prevalecer-se das disposições do art. 22".

Artigo IV

No artigo 4 da Convenção :

a) as alíneas 1, 2 e 3 são suprimidas e substituídas pela seguinte disposição:

"1. No transporte de bagagem registrada, deve ser expedido um talão de bagagem que, se não estiver anexo ou incorporado a um bilhete de passagem que cumpra os requisitos do artigo 3, alínea 1.ª, deve conter:

i) a indicação dos pontos de partida e destino;

ii) se os pontos de partida e destino estiverem situados no território de uma só Alta Parte Contratante e havendo uma ou várias escalas previstas no território de outro Estado, a indicação de uma destas escalas;

iii) a declaração indicando que, se o ponto de destino ou de uma escala se encontrarem num país que não o de partida, o transporte poderá ser regido pela Convenção de Varsóvia que, em geral, limita a responsabilidade



CÂMARA DOS DEPUTADOS

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEL"

dade do transportador em caso de perda ou avaria da bagagem".

b) a alínea 4 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

"2. O talão de bagagem faz fé, salvo prova em contrário, do despacho da bagagem e das condições do contrato de transporte. A falta, irregularidade ou perda do talão de bagagem não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, o qual continuará sujeito às regras da presente Convenção. Entretanto, se o transportador aceitar bagagem sob sua custódia sem que haja sido expedido o respectivo talão, ou se este, quando não anexo ou incorporado a um bilhete de passagem, em conformidade com as disposições do artigo 3, alínea 1 iii), não contiver a declaração exigida pela alínea 1 iii) do presente artigo, o transportador não terá o direito de se prevalecer das disposições do artigo 22, alínea 2."

Artigo V

No artigo 6 da Convenção:

A alínea 3 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

"3. A assinatura do transportador deve ser aposta antes do embarque da mercadoria a bordo da aeronave".

Artigo VI

O artigo 8 da Convenção é suprimido e substituído pela seguinte disposição:

"O conhecimento aéreo deve mencionar:

a) a indicação dos pontos de partida e destino;

b) se os pontos de partida e destino estiverem situados no território da mesma Alta Parte Contratante e havendo uma ou várias escalas previstas no território de outro Estado, a indicação de uma destas escalas;

c) uma declaração indicando aos expedidores que, se o ponto de destino ou uma escala se encontrarem num país que não o de partida, o transporte pode ser regido pela Convenção de Varsóvia que, em geral, limita a responsabilidade dos transportadores em caso de perda ou avaria das mercadorias".

Artigo VII

O artigo 9º da Convenção é suprimido e substituído pela seguinte disposição:

"Se, com o consentimento do transportador, forem embarcadas mercadorias a bordo da aeronave sem o respectivo conhecimento aéreo, ou se este não contiver a declaração prescrita pelo art. 8º, alínea c), o transportador não assistirá o direito de se prevalecer das disposições do art. 22, alínea 2."

Artigo VIII

No art. 10 da Convenção —

a alínea 2 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

"2. Será responsável por qualquer dano que, em consequência de suas indicações e declarações irregulares, inexatas ou incompletas, venha a sofrer o transportador ou qualquer outra pessoa perante a qual este for responsável.

Artigo IX

No art. 15 da Convenção —

é acrescentada a alínea seguinte:

"3. Nada na presente Convenção impede a expedição de um conhecimento aéreo negociável."

Artigo X

A alínea do art. 20 da Convenção é suprimida.

Artigo XI

O art. 22 da Convenção é suprimido e substituído pelas seguintes disposições.

Artigo 22

1. No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador à importância de duzentos e cinquenta mil francos por passageiro. Se a indenização, segundo a lei do tribunal que conhecer da questão, puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o transportador, poderá o passageiro fixar em mais o limite da responsabilidade.

2. a) No transporte de mercadorias, ou de bagagem registrada, a responsabilidade do transportador é limitada à quantia de duzentos e cinquenta



CÂMARA DOS DEPUTADOS

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PFLA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - Cel

francos por quilograma, salvo declaração especial de "interesse na entrega", feita pelo expedidor no momento de confiar os volumes ao transportador, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedidor tinha na entrega.

b) Em caso de perda, avaria ou atraso de uma parte das mercadorias ou da bagagem registrada, ou de qualquer objeto nelas contido, somente o peso total do volume ou volumes em questão é tomado em consideração para determinar o limite de responsabilidade do transportador. Entretanto, quando a perda, avaria ou atraso de uma parte das mercadorias ou da bagagem registrada, ou de algum objeto nelas contido, atingir o valor de outros volumes compreendidos no mesmo talão de bagagem ou no mesmo conhecimento aéreo, o peso total deste volumes deve ser tomado em consideração para determinar o limite de responsabilidade.

3. Quanto aos objetos que o passageiro conservar sob sua guarda, limita-se a cinco mil francos por passageiro a responsabilidade do transportador.

4. Os limites estabelecidos pelo presente artigo não poderão impedir o tribunal de conceder ainda, em conformidade com sua lei, uma quantia correspondente ao total ou a parte das despesas e outras custas que o processo haja acarretado ao demandante. A disposição precedente não será aplicada quando o montante da indenização concedida, excluídas as despesas e outras custas do processo, não exceder a soma que o transportador tenha oferecido, por escrito, ao demandante, dentro de um prazo de seis meses a contar do fato causador dos danos, ou antes do início da ação se esta for posterior a esse prazo.

5. As quantias indicadas em francos no presente artigo consideram-se referentes a uma unidade monetária constituída de sessenta e cinco miligramas e meia de ouro, ao título de novecentos milésimos de metal fino. Estas somas se poderão converter, em números redondos, na moeda nacional de cada país. A conversão destas somas em moedas nacionais, que não a moeda-ouro será efetuada, em caso

de ação judicial, segundo o valor-ouro destas moedas na data do julgamento."

Artigo XII

No art. 23 da Convenção, a disposição existente passa a ser a alínea 1ª, e a seguinte alínea 2 é acrescentada:

"2. A alínea 1ª do presente artigo não se aplica às cláusulas relativas à perda ou dano decorrente da natureza ou vício próprio das mercadorias transportadas."

Artigo XIII

No art. 25 da Convenção —

as alíneas 1 e 2 são suprimidas e substituídas pela seguinte disposição:

"Os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se for provado que o dano resulta de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos cometidas com a intenção de causar dano, ou temerariamente e com consciência de que provavelmente causaria dano; com a condição de que, em caso de uma ação ou omissão de prepostos, seja igualmente provado que este agiram no exercício de suas funções."

Artigo XIV

Depois do art. 25 da Convenção, é inserido o seguinte artigo:

"Artigo 25 A

1. Se for intentada uma ação contra um preposto do transportador, por motivo de um dano mencionado na presente Convenção, este preposto, se provar que agiu no exercício de suas funções, poderá se prevalecer dos limites de responsabilidade que podem ser invocados pelo transportador em virtude do art. 22.

2. O montante total da indenização que, neste caso, pode ser obtido do transportador e de seus prepostos não deve exceder os referidos limites.

3. As disposições das alíneas 1 e 2 do presente artigo não se aplicam se for provado que o dano resulta de uma ação ou omissão do preposto, cometida com a intenção de causar dano, ou temerariamente e com consciência de que provavelmente causaria dano."



CÂMARA DOS DEPUTADOS

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS C6

Artigo XV

No art. 26 da Convenção —

a alínea 2 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

"2. Em caso de avaria, deverá o destinatário encaminhar o seu protesto ao transportador logo após a verificação da avaria, isto é, o mais tardar, dentro do prazo de sete dias para a bagagem e de quatorze dias para as mercadorias, a contar do respectivo recebimento. O protesto pelo atraso deverá ser feito, o mais tardar, dentro de vinte e um dias a contar daquele em que a bagagem, ou mercadoria, haja sido posta à disposição do destinatário.

Artigo XVI

O art. 34 da Convenção é suprimido e substituído pela seguinte disposição:

"As disposições dos arts. 3º a 9º, inclusive, relativas a títulos de transporte não são aplicáveis ao transporte efetuado em circunstâncias extraordinárias, fora de qualquer operação normal de exploração aérea.

Artigo XVII

Depois do art. 40 da Convenção é inserido o seguinte artigo:

"Artigo 40 A

1. No art. 37, alínea 2 e no art. 40, alínea 1ª, a expressão "Alta Parte Contratante" significa "Estado". Em todos os demais casos a expressão "Alta Parte Contratante" significa um Estado cuja ratificação ou adesão à Convenção tenha entrado em vigor e cuja denúncia não tenha entrado em vigor.

2. Para os fins da Convenção, a palavra "território" significa não somente o território metropolitano de um Estado, mas também todos os territórios representados por este Estado no plano internacional."

CAPÍTULO II

Ambito de aplicação da convenção emendada

Artigo XVIII

A Convenção, emendada pelo presente Protocolo, se aplicará ao transporte internacional definido no artigo primeiro da Convenção se os pontos

de partida e destino se situarem no território de dois Estados partes no presente Protocolo, ou no território de um só Estado parte no presente Protocolo, se houver uma escala prevista no território de outro Estado.

CAPÍTULO III

Disposições Protocolares

Artigo XIX

Para as Partes no presente Protocolo, a Convenção e o Protocolo serão considerados e interpretados como um único instrumento, e serão designados "Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955".

Artigo XX

Até a data de sua entrada em vigor, em conformidade com as disposições do artigo XXII, alínea 1ª, o presente Protocolo permanecerá aberto à assinatura por qualquer Estado que tenha ratificado a Convenção ou que a ela tenha aderido, bem como a qualquer Estado que tenha participado da Conferência na qual se adotou este Protocolo.

Artigo XXI

1. O presente Protocolo será submetido à ratificação dos Estados signatários.

2. A ratificação do presente Protocolo por parte de um Estado que não seja parte na Convenção importa adesão à Convenção emendada pelo presente Protocolo.

3. Os instrumentos de ratificação serão depositados junto ao Governo da República Popular da Polónia.

Artigo XXII

1. Logo que trinta Estados signatários tiverem ratificado o presente Protocolo, este entrará em vigor entre tais Estados no nonagésimo dia após o depósito do trigesimo instrumento de ratificação. Para cada um dos Estados que o ratificarem depois desta data, entrará em vigor no nonagésimo dia após o depósito do seu instrumento de ratificação.

2. Imediatamente após sua entrada em vigor, o presente Protocolo será registrado junto à Organização das Nações Unidas pelo Governo da República Popular da Polónia.

Artigo XXIII

1. Após sua entrada em vigor, o presente Protocolo será aberto à ade-



CÂMARA DOS DEPUTADOS

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS"

são de qualquer Estado não signatário.

2. A adesão ao presente Protocolo por parte de um Estado que não é parte na Convenção importa adesão à Convenção emendada pelo presente Protocolo.

3. A adesão se efetuará pelo depósito de um instrumento de adesão junto ao Governo da República Popular da Polónia, e produzirá seus efeitos no nonagésimo dia após a data deste depósito.

Artigo XXIV

1. Qualquer parte no presente Protocolo poderá denunciá-lo mediante notificação dirigida ao Governo da República Popular da Polónia.

2. A denúncia produzirá seus efeitos seis meses após a data do recebimento, pelo Governo da República Popular da Polónia, da respectiva notificação.

3. Para as partes no presente Protocolo, a denúncia da Convenção por uma delas, de acordo com o artigo 39, não deve ser interpretada como denúncia da Convenção emendada pelo presente Protocolo.

Artigo XXV

1. O presente Protocolo se aplicará a todos os territórios representados, no plano internacional, por um Estado parte no Protocolo, com exceção dos territórios a respeito dos quais se tenha feito uma declaração, em conformidade com a alínea 2 do presente artigo.

2. Qualquer Estado poderá, no momento do depósito do seu instrumento de ratificação ou adesão, declarar que sua aceitação do presente Protocolo não se aplica a um ou a vários dos territórios que representa no plano internacional.

3. Qualquer Estado poderá posteriormente notificar o Governo da República Popular da Polónia de que o presente Protocolo se aplicará a um ou mais territórios a respeito dos quais tenha feito uma declaração, de acordo com o estipulado na alínea 2 do presente artigo. Esta notificação produzirá seus efeitos no nonagésimo dia após a data de seu recebimento por este Governo.

4. Qualquer Estado parte no presente Protocolo poderá, em conformidade com as disposições do artigo XXIV, alínea 1ª, denunciá-lo separadamente para um ou todos os territórios que representa no plano internacional.

Artigo XXVI

O presente Protocolo não poderá ser objeto de reservas. Entretanto, um Estado poderá, a qualquer momento, declarar mediante notificação dirigida ao Governo da República Popular da Polónia, que a Convenção emendada pelo Protocolo não se aplicará ao transporte de pessoas, mercadorias e bagagem efetuado por suas autoridades militares, a bordo de aeronaves matriculadas neste Estado, e cuja capacidade total tenha sido reservada por estas autoridades ou por conta destas.

Artigo XXVII

O Governo da República Popular da Polónia notificará imediatamente aos Governos de todos os Estados signatários da Convenção ou do presente Protocolo, de todos os Estados partes da Convenção ou no presente Protocolo, e de todos os Estados membros da Organização de Aviação Civil Internacional ou da Organização das Nações Unidas, bem como à Organização de Aviação Civil Internacional:

a) qualquer assinatura do presente Protocolo e a data desta assinatura;

b) o depósito de todo instrumento de ratificação do presente Protocolo ou de adesão, e a data deste depósito;

c) a data da entrada em vigor do presente Protocolo, em conformidade com a alínea 1ª do artigo XXII;

d) o recebimento de qualquer notificação de denúncia e a data do recebimento;

e) o recebimento de qualquer declaração ou notificação feita em virtude do artigo XXV e a data do recebimento; e

f) o recebimento de qualquer notificação feita em virtude do artigo XXVI e a data do recebimento.

Em fé do que os Plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados, assinaram o presente Protocolo.

Feito na Haia aos vinte e oito dias do mês de setembro do ano de mil novecentos e cinquenta e cinco, em três textos autênticos redigidos nas línguas francesa, inglesa e espanhola. Em caso de divergência, fará fé o texto em língua francesa, língua em que foi redigida a Convenção.

O presente Protocolo será depositado junto ao Governo da República Popular da Polónia, aonde, em conformidade com as disposições do artigo XX, ficará aberto à assinatura, e



CÂMARA DOS DEPUTADOS

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - Cel.

este Governo enviará cópias autenticadas do presente Protocolo aos Governos de todos os Estados membros da Organização de Aviação Civil Internacional ou da Organização das Nações Unidas, de todos os Estados signatários da Convenção ou do presente Protocolo, bem como à Organização de Aviação Civil Internacional.

Bélgica
Brasil
Egito
El Salvador
França
Grécia
Hungria
Irlanda
Israel
Itália
Laos
Liechtenstein
Luxemburgo
México
Noruega
Países-Baixos
Filipinas
Polónia
Portugal
República Federal da Alemanha
Rumânia
Suécia
Suíça
Tchecoslováquia
U.R.S.S.
Venezuela.

DECRETO N. 20.784 — DE 14 DE DEZEMBRO DE 1931

Aprova o Regulamento da Ordem dos Advogados Brasileiros

.....

.....