

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.

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 sumarássimo 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.

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 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 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 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 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 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 Referência 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.

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, de de 2000.

Deputado Luiz Bittencourt
Relator

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.

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 da 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 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, de de 2003.

Deputado Luiz Bittencourt