

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