



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputada Enfermeira Ana Paula

PARECER DE PLENÁRIO PELAS COMISSÕES DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, DE VIAÇÃO E TRANSPORTES E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA AO PROJETO DE LEI Nº 5.031, DE 2024

PROJETO DE LEI Nº 5.031, DE 2024

Dispõe sobre os princípios, as diretrizes e o Comitê de Cooperação entre instituições públicas e privadas no âmbito do atendimento a vítimas e a familiares de vítimas de acidentes aéreos.

Autores: Deputados PADOVANI e BRUNO GANEM

Relatora: Deputada ENFERMEIRA ANA PAULA

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe, de autoria dos ilustres Deputados Padovani e Bruno Ganem, pretende estabelecer um Comitê de Cooperação para o atendimento a vítimas e familiares de acidentes aéreos. A proposta estabelece um fórum permanente de interlocução entre órgãos públicos e entidades privadas para garantir uma resposta tempestiva e humanizada após desastres aeronáuticos. Ademais, pretende-se que o referido Comitê atue, no período posterior a acidentes aéreos, como foro consultivo visando a melhorias regulatórias e legislativas pertinentes e disseminando boas práticas na matéria.

A proposição aplica-se a acidentes aeronáuticos em voos comerciais e em voos fretados ocorridos em território nacional, ainda que provenham ou se destinem ao exterior (art. 2º).



O art. 3º enumera nove princípios que regem o atendimento a vítimas e familiares: dignidade da pessoa humana, capacidade de resposta, tempestividade, eficiência, planejamento, segurança jurídica, economia processual, melhoria regulatória e razoabilidade.

O art. 4º estabelece cinco diretrizes orientadoras do atendimento: (I) atendimento individualizado e multidisciplinar às vítimas e familiares; (II) cooperação interinstitucional e interfederativa; (III) proteção e respeito à privacidade e aos dados pessoais; (IV) busca por soluções consensuais no âmbito administrativo; e (V) valorização de boas práticas e gestão do conhecimento adquirido. O § 1º define que o atendimento multidisciplinar abrange, no mínimo, psicólogos, assistentes sociais, defensores públicos e promotores de justiça. O § 2º esclarece que a cooperação interinstitucional e interfederativa se estabelece em bases voluntárias, respeitadas as competências constitucionais e legais de cada Poder, ente federado e órgão público.

O art. 5º institui, em caráter permanente, o Comitê de Cooperação para interlocução entre instituições públicas e privadas visando ao atendimento tempestivo, eficiente e humanizado. O Comitê atuará como foro de coordenação e comunicação entre as partes com responsabilidades institucionais relacionadas a acidentes aéreos (§ 1º), como repositório de boas práticas (§ 2º), e seus membros exercerão função considerada serviço público relevante não remunerado (§ 4º).

O art. 6º relaciona as instituições que integram o Comitê de Cooperação, estabelecendo a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) como coordenadora (inciso I). Integram também o Comitê: a Polícia Federal (inciso II); o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA (inciso III); o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA (inciso IV); o Ministério das Relações Exteriores (inciso V); as Defensorias Públicas estaduais (inciso VI); o Ministério Público dos Estados (inciso VII); as Secretarias de Segurança Pública estaduais (inciso VIII); os Corpos de Bombeiros Militares e a Defesa Civil dos Estados (inciso IX); os Tribunais de Justiça estaduais (inciso X); os representantes de empresas aéreas em operação no território nacional (inciso XI); e os serviços de registro civil (inciso XII). O § 1º permite que associações de vítimas e familiares legalmente constituídas indiquem representantes. Os §§ 2º, 3º e 4º estabelecem critérios de participação permanente ou *ad hoc* das instituições.



O art. 7º estabelece detalhada divisão de competências entre as instituições que compõem o Comitê, atribuindo tarefas específicas a cada órgão no contexto de acidentes aeronáuticos, incluindo: emissão de alertas, definição de diretrizes para preservação de evidências, identificação de vítimas, resgate, atendimento multidisciplinar a familiares, orientação jurídica, proposição de alvarás de cremação, instalação de postos avançados de registro civil, formalização de acordos extrajudiciais e comunicações internacionais. O § 1º determina que as instituições públicas expedirão normas infralegais para cumprimento dessas competências no prazo de 60 dias. O § 2º prevê que os familiares serão reunidos preferencialmente no município do acidente. O § 3º estabelece comunicação integrada via aplicativo de mensagens.

O art. 8º permite institucionalização adicional do Comitê por meio de acordo de cooperação técnica. O art. 9º determina que a ANAC elabore relatório após cada acidente, indicando mudanças regulamentares e legislativas necessárias. O art. 10 é a cláusula de vigência da norma.

Na justificação, os parlamentares embasam a proposição na necessidade de institucionalizar a experiência bem-sucedida de atendimento aos familiares das vítimas do voo Voepass 2283, cujo acidente, em 9 de agosto de 2024, chocou o País. Na esteira da tragédia, a Câmara dos Deputados instalou Comissão Externa para debater inovações legislativas, políticas públicas e investimentos no âmbito da aviação civil nacional. Nas audiências públicas realizadas pela Comissão, foi enfatizado o grau de êxito que instituições públicas e privadas lograram obter no atendimento a familiares de vítimas após a tragédia.

O projeto, de acordo com os autores, visa positivar no ordenamento jurídico brasileiro essa experiência bem-sucedida, respeitando o pacto federativo, as competências constitucionais e legais de cada instituição pública e os direitos de empresas privadas, aprimorando de forma permanente a cooperação e coordenação entre essas instituições no contexto pós-acidente aéreo. Por meio da autoridade coordenadora do Comitê, dizem, busca-se estabelecer sistema de melhoria contínua para disseminação de boas práticas.

O despacho inicial de tramitação determinou a distribuição da proposição às Comissões de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado; Relações Exteriores e de Defesa Nacional; Viação e Transportes e de Constituição e



Justiça e de Cidadania, esta para fins de análise de mérito e do disposto no art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

Na Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, em 17 de junho de 2025, foi apresentado o parecer do Relator, Dep. Allan Garcês (PP-MA), pela aprovação, com emendas e, no mesmo dia, aprovado o parecer. As emendas aprovadas foram as seguintes:

Emenda nº 1 (supressiva): suprimiu o inciso III do art. 6º, que previa a participação do Departamento de Controle do Espaço Aéreo no Comitê de Cooperação, renumerando os demais dispositivos.

Emenda nº 2 (modificativa): alterou a redação do inciso I do art. 7º para transferir à ANAC, como órgão coordenador do Comitê, a competência para emitir alerta inicial às demais instituições, no prazo máximo de 6 horas contado da notificação do acidente aéreo (a redação original atribuía essa competência ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo).

Em razão da aprovação de requerimento de urgência, nos termos do art. 155 do RICD, a proposição passou a ser apreciada diretamente pelo Plenário, independentemente da conclusão da instrução pelas demais Comissões permanentes.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

II.1 - Da constitucionalidade e juridicidade

Em razão da aprovação do requerimento de urgência, nos termos do art. 155 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a proposição passou a ser apreciada diretamente pelo Plenário, independentemente da conclusão da instrução pelas Comissões permanentes.

Nessa hipótese, o exame de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, que ordinariamente competiria à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do art. 54 do RICD, é realizado em Plenário, por substituição, conforme autorizado pelo art. 157 do mesmo diploma regimental.



Inicialmente, quanto à constitucionalidade formal da proposição, há três aspectos centrais a serem analisados: (i) a competência legislativa para tratar da matéria; (ii) a legitimidade da iniciativa para deflagrar o processo legislativo; e (iii) a adequação da espécie normativa utilizada à luz do que autoriza a Constituição Federal.

Sob esses parâmetros, observa-se que a matéria é de competência concorrente entre União, Estados e Distrito Federal, nos termos do art. 24, incisos I (direito civil, especialmente no que tange a reparação de danos) e XII (proteção e defesa da saúde, quanto ao atendimento multidisciplinar às vítimas), da Constituição Federal, estando circunscrita ao âmbito da competência da União para editar normas gerais sobre cooperação entre entes federativos e instituições no atendimento a vítimas de acidentes aéreos. A iniciativa parlamentar é legítima (art. 61, *caput*, da CF/88), uma vez que o tema não se insere no rol de iniciativas privativas e exclusivas previsto no texto constitucional, especialmente porque estabelece diretrizes gerais de cooperação voluntária, sem criar órgãos ou alterar estruturas administrativas de forma cogente. Por fim, revela-se adequada a veiculação da matéria por meio de lei ordinária, visto não haver exigência constitucional de lei complementar ou outro veículo normativo para disciplina do assunto.

Sob o prisma da constitucionalidade material, em termos gerais, o Projeto de Lei nº 5.031, de 2024, bem como as Emendas nº 1 e 2 adotadas pela Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, não contrariam princípios nem regras constitucionais, o que denota a validade da atividade legiferante do Congresso Nacional.

A proposição respeita o princípio da cooperação entre os entes federativos, previsto no art. 23, parágrafo único, da Constituição Federal, ao estabelecer bases voluntárias para a atuação conjunta de instituições federais, estaduais e privadas, conforme expressamente previsto no § 2º do art. 4º do projeto. Harmoniza-se, ainda, com o princípio da eficiência na administração pública (art. 37, *caput*, da CF/88), ao criar mecanismo permanente de coordenação e comunicação entre órgãos com responsabilidades relacionadas a acidentes aéreos, evitando duplicidade de esforços e garantindo tempestividade nas respostas.

Ademais, a proposição apresenta juridicidade, uma vez que inova no ordenamento jurídico ao instituir o Comitê de Cooperação em caráter permanente e ao



estabelecer princípios e diretrizes específicos para o atendimento a vítimas de acidentes aéreos, harmonizando-se com o ordenamento existente, especialmente com a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), o Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/1990) e a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/2018). A proposição observa o princípio da generalidade normativa, aplicando-se a todos os acidentes aeronáuticos em voos comerciais e fretados ocorridos em território nacional, e respeitam os princípios gerais do Direito.

Quanto à técnica legislativa, não há reparos a fazer, porquanto a proposição segue os ditames da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que estabelece normas para elaboração, redação, alteração e consolidação das leis. O projeto apresenta estrutura clara, com artigos bem delimitados, definições precisas (como a de atendimento multidisciplinar no § 1º do art. 4º), e adequada técnica de remissão legislativa.

II.2 – Do mérito

No âmbito da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN), reavaliamos a conveniência de um rol exaustivo de entidades listadas no Projeto de Lei, dado que a proposição em análise já estabelece o caráter de cooperação em bases voluntárias, respeitadas as competências constitucionais e legais de cada Poder constituído, ente federado e órgão público, bem como a convocação de entidades privadas com base em responsabilidades contratuais relacionadas à ocorrência de acidentes aéreos.

Assim, dota-se o Comitê de Cooperação de maior flexibilidade operacional para responder a casos concretos. A centralização de esforços e o papel de aprimoramento regulatório e legislativo, bem como de disseminação de boas práticas, mantêm-se por força da atribuição do papel de órgão coordenador de esforços do Comitê à autoridade de aviação civil.

Ademais, buscamos, no mesmo espírito de melhoria legislativa e regulatória que deve nortear o Comitê de que trata esta Lei, empreender significativa reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986) no que tange ao escopo desta Lei.



À época da crise do setor aéreo brasileiro, há quase duas décadas, Comissões Parlamentares de Inquérito dedicadas ao tema reconheceram os esforços brasileiros para equiparar as práticas internas às adotadas em países desenvolvidos, em termos de assistência dos transportadores a vítimas de acidentes aéreos e aos familiares delas. Tal esforço veio, em um primeiro momento, na adoção das recomendações feitas pela Organização de Aviação Civil Internacional em sua Circular nº 285-NA/166, incorporadas à Instrução de Aviação Civil – IAC nº 200-1001, de 2005, que dispõe sobre plano de assistência às vítimas de acidente aeronáutico e apoio a seus familiares.

Contudo, cabe notar que a matéria ainda padece de certa fragilidade legal, ancorada que está em mera instrução da autoridade aeronáutica, aprovada por portaria. Países como a Austrália e os Estados Unidos já tratam da matéria em nível de legislação ordinária, e postulamos que, no Brasil, esse também deveria ser o caso, dado que se trata de medidas inovadoras, as quais deveriam, por princípio de reserva legal, ser instituídas somente via processo legislativo, ainda que a legislação pátria comporte certa tolerância para com o poder normativo da autoridade regulamentadora.

Ante o exposto, apresentamos Substitutivo ao Projeto de Lei nº 5.031/2024.

No âmbito da Comissão de Viação e Transportes (CVT), cabe salientar que a proposta, bem como o Substitutivo apresentado, encontra perfeita aderência ao disposto na política de assistência a vítimas de acidentes aéreos e a seus familiares, desenvolvida pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU). Tanto no Anexo 9 (Facilitação) da Convenção de Chicago como no Manual de Assistência às Vítimas de Acidentes de Aeronaves e suas Famílias (Doc 9973 - OACI), evidencia-se que a coordenação adequada é fundamental para estabelecer resposta eficaz, tanto de curto quanto de longo prazo, às necessidades das vítimas de acidentes e de suas famílias. É exatamente isso o que busca a proposição.

De fato, apesar de a coordenação dos agentes públicos e privados que têm responsabilidade na condução das investigações, na comunicação de informações e na prestação de assistência às vítimas e familiares poder se dar com base em documentos legais esparsos na legislação vigente, é inequívoco que a consolidação de diretrizes e regras no plano de lei federal tem o condão de tornar mais rápidos e efetivos



os muitos procedimentos necessários após a ocorrência de um desastre aéreo. Sem essa unidade, corre-se o risco de haver descasamento de ações e conflitos de competência.

Assim, no que compete à CVT analisar, somos pela aprovação da matéria.

No âmbito da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), no que se refere ao mérito da proposição, a iniciativa legislativa é oportuna e necessária. O projeto institucionaliza e aperfeiçoa mecanismos de cooperação entre diversos órgãos públicos e empresas privadas para garantir atendimento humanizado, célere e eficiente às vítimas e familiares de vítimas de acidentes aéreos, preenchendo importante lacuna no ordenamento jurídico brasileiro. Ao estabelecer protocolos permanentes e coordenados de atuação, evita-se que o Estado brasileiro precise improvisar respostas em momentos de grave comoção nacional, assegurando que direitos fundamentais das vítimas e seus familiares sejam prontamente protegidos.

A proposição surge em contexto extremamente relevante. O trágico acidente do voo 2283 da Voepass Linhas Aéreas, ocorrido em 9 de agosto de 2024, vitimou 62 pessoas e evidenciou a necessidade de mecanismos institucionalizados de cooperação para o atendimento a familiares de vítimas. A experiência exitosa de articulação entre diversos órgãos públicos e a empresa aérea naquela ocasião demonstrou que a atuação coordenada e multidisciplinar é fundamental para minorar o sofrimento das famílias e garantir seus direitos. O projeto visa assegurar que essa experiência bem-sucedida não se perca, mas seja aperfeiçoada e perpetuada por meio de norma legal, garantindo que futuros acidentes recebam resposta estatal igualmente eficiente e humanizada.

A criação do Comitê de Cooperação, coordenado pela ANAC, permite que o Brasil disponha de estrutura permanente de articulação entre os diversos atores envolvidos no atendimento pós-acidente, incluindo órgãos de investigação, segurança pública, defesa do consumidor, assistência social e psicológica. O repositório de boas práticas previsto e o relatório de melhorias previstos pela proposição estabelecem mecanismo de aprendizado institucional contínuo, permitindo que cada tragédia contribua para o aperfeiçoamento dos protocolos de atendimento.

A proposição concretiza diversos direitos constitucionais fundamentais. Primeiramente, dá efetividade ao princípio da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III, da Constituição Federal), expressamente elencado como princípio



orientador no inciso I do art. 3º do projeto, ao assegurar que vítimas e familiares recebam atendimento individualizado, multidisciplinar e humanizado em momento de extrema vulnerabilidade.

Ademais, o Projeto protege o direito à privacidade e à proteção de dados pessoais, ao estabelecer como diretriz expressa "a proteção e o respeito à privacidade e aos dados pessoais das vítimas e das famílias de vítimas" e ao prever atendimento sigiloso. Ressalte-se, ainda, que a proposição respeita a independência funcional e a autonomia institucional de órgãos públicos, uma vez que a participação no Comitê de Cooperação se dá em bases voluntárias.

II.3. Conclusão do voto

Pelas razões expostas, no âmbito da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.031, de 2024, e das emendas 1 e 2 adotadas pela Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, na forma do Substitutivo anexo.

No âmbito da Comissão de Viação e Transportes, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.031, de 2024, e das emendas 1 e 2 adotadas pela Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, na forma do Substitutivo da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, somos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da matéria e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.031, de 2024, e das emendas 1 e 2 adotadas pela Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, na forma do Substitutivo da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

Sala das Sessões, em de de 2026.

Deputada ENFERMEIRA ANA PAULA
Relatora



SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.031, DE 2024

Dispõe sobre os princípios, as diretrizes e o Comitê de Cooperação entre instituições públicas e privadas no âmbito do atendimento a vítimas, a familiares de vítimas e a desaparecidos em acidentes aéreos; e altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), a fim de dispor sobre a responsabilidade do transportador para com a assistência a vítimas e aos familiares de vítimas e de desaparecidos, em caso de acidente ocorrido durante a execução de contrato de transporte aéreo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre os princípios, as diretrizes e o Comitê de Cooperação entre instituições públicas e privadas no âmbito do atendimento a vítimas e a familiares de vítimas e de desaparecidos em contexto de acidentes aéreos e altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), a fim de dispor sobre a responsabilidade do transportador para com a assistência a vítimas e aos familiares de vítimas e de desaparecidos em caso de acidente ocorrido durante a execução de contrato de transporte aéreo.

Art. 2º Esta Lei se aplica a acidentes aeronáuticos com pessoas desaparecidas ou com vítimas, fatais ou não fatais, em voos comerciais e em voos fretados ocorridos em território nacional, ainda que provenham ou se destinem ao exterior.

Art. 3º São princípios que regem o atendimento a vítimas e a familiares de vítimas e de desaparecidos no contexto de acidentes aéreos:

- I – dignidade da pessoa humana;
- II – capacidade de resposta;
- III – tempestividade;



- IV – eficiência;
- V – planejamento;
- VI – segurança jurídica;
- VII – economia processual;
- VIII – melhoria regulatória; e
- IX – razoabilidade.

Art. 4º São diretrizes que orientam o atendimento a vítimas e a familiares de vítimas e de desaparecidos no contexto de acidentes aéreos:

I – o atendimento individualizado, humanizado e multidisciplinar às vítimas e aos familiares das vítimas;

II – a cooperação interinstitucional e interfederativa;

III – a proteção e o respeito à privacidade e aos dados pessoais das vítimas e das famílias de vítima;

IV – a busca por soluções consensuais no âmbito administrativo;

V – a garantia de orientação jurídica e de acesso à Justiça;

VI – a valorização das boas práticas e gestão do conhecimento adquirido.

§ 1º Por atendimento multidisciplinar entende-se aquele que abrange, no mínimo, médicos, psicólogos, assistentes sociais, defensores públicos e promotores de justiça.

§ 2º Por cooperação interinstitucional e interfederativa entende-se aquela estabelecida em bases voluntárias, respeitadas as competências constitucionais e legais de cada Poder constituído, ente federado e órgão público.

Art. 5º Fica estabelecido, em caráter permanente e sob coordenação da autoridade de aviação civil, o Comitê de Cooperação para a interlocução entre instituições públicas e privadas, com vista ao atendimento tempestivo, eficiente e humanizado a vítimas e a familiares de vítimas e de desaparecidos em contexto de acidentes aéreos.



§ 1º O Comitê de Cooperação atuará como foro de coordenação e de comunicação entre as diversas Partes com responsabilidades institucionais ou contratuais relacionadas à ocorrência de acidentes aéreos.

§ 2º O Comitê de Cooperação também atuará como repositório de boas práticas no que se refere ao atendimento a vítimas e a familiares de vítimas e de desaparecidos, em contexto de acidentes aéreos, e como foro para a melhoria da regulação e das leis aplicáveis ao âmbito de sua competência.

§ 3º À Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), órgão coordenador do Comitê, cabe emitir convite a empresas e instituições que integrarão o referido Comitê, em caráter *ad hoc*, em razão de sua competência territorial ou jurisdicional ou de contrato de prestação de serviço de transporte aéreo em voos comerciais ou fretados, no prazo máximo de 6 (seis) horas, contado a partir do momento em que tenha sido notificada do acidente aeronáutico.

§ 4º Os órgãos públicos e as empresas privadas convidados para compor o Comitê de Cooperação indicarão um ou mais servidores ou empregados para atuarem na condição de representantes institucionais.

§ 5º A participação no Comitê de Cooperação será considerada serviço público relevante não remunerado.

§ 6º As associações de vítimas e de familiares de vítimas legalmente constituídas poderão indicar um ou mais representantes para acompanhamento das atividades do Comitê, a critério do órgão coordenador.

Art. 6º Institucionalização adicional do Comitê de Cooperação poderá ser proposta pelo seu órgão coordenador por meio de acordo de cooperação técnica, nos termos da normativa infralegal.

Art. 7º Após a conclusão das investigações de acidente aeronáutico, a Anac deverá, ouvidos integrantes *ad hoc* do Comitê de Cooperação, elaborar relatório indicando mudanças regulamentares e legislativas necessárias, se houver, a fim de sistematizar e disseminar boas práticas relacionadas ao objeto desta Lei.

Art. 8º O Título VIII da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescido da seguinte seção:

“SEÇÃO VI



DA RESPONSABILIDADE PARA COM A ASSISTÊNCIA A VÍTIMAS E AOS FAMILIARES DELAS, EM CASO DE ACIDENTE OCORRIDO DURANTE A EXECUÇÃO DE CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Art. 287-A. O transportador é responsável, em caso de acidente ocorrido durante a execução de contrato de transporte aéreo, por prestar assistência a vítimas e aos familiares delas, segundo o disposto nesta seção.

§ 1º A assistência deve ser prestada subsidiariamente pela autoridade aeronáutica, pela autoridade de aviação civil, pela administração aeroportuária e pelas autoridades públicas que tenham competência para tanto, na extensão de suas responsabilidades legais.

§ 2º A assistência a que se refere este artigo consiste em providências emergenciais ou continuadas, concomitantes ou ulteriores às ações de busca e salvamento, previstas no Título III, Capítulo III, Seção II, deste Código.

§ 3º Vítima é todo aquele que, a bordo da aeronave ou fora dela, sofre dano decorrente de morte ou lesão, causado por acidente ocorrido durante a execução de contrato de transporte aéreo, para o qual não tenha voluntariamente contribuído.

§ 4º Entende-se por familiar o cônjuge, ou companheiro, e a pessoa que com a vítima possua parentesco, na forma definida pelo Código Civil, sendo que os de grau de parentesco mais próximo excluem os de grau de parentesco mais distante.

§ 5º A assistência é devida ainda que o acidente decorra de caso fortuito, de motivo de força maior ou de culpa exclusiva da vítima, neste caso, limitada a seus familiares.

§ 6º A assistência não elide ou diminui a responsabilidade civil do transportador por danos previstos neste Título.

§ 7º É responsabilidade do transportador arcar com as despesas relacionadas à prestação de assistência, podendo pagá-las diretamente ou delas ressarcir os habilitados, imediatamente, após apresentação de nota fiscal.

Art. 287-B. É obrigação do transportador dispor de plano corporativo de assistência a vítimas de acidente aeronáutico e aos familiares delas, aprovado pela autoridade de aviação civil.

§ 1º O plano corporativo será subdividido em tantas partes quantas forem as cidades em que atue o transportador, devendo conter, conforme dispuser a autoridade de aviação civil, além de procedimentos previstos neste artigo, nomes, telefones e endereços de pessoas, instituições e órgãos públicos locais, por intermédio dos quais seja possível oferecer adequada assistência material, jurídica, médica e emocional a vítimas de acidente aeronáutico e aos familiares delas.



§ 2º Deve haver um responsável pela execução do plano corporativo em cada cidade em que atue o transportador, sob a coordenação de um responsável nacional, a quem compete tomar providências para suplementar a assistência provida em âmbito local, sempre que necessário.

§ 3º Devem estar previstos e minudenciados, no plano corporativo de assistência, os seguintes procedimentos, sem prejuízo de outros cujo cumprimento venha a ser exigido pela autoridade de aviação civil:

I – instalação de centro de assistência, segundo o disposto no art. 287-F;

II - localização e transporte, para o centro de assistência, daqueles que atuarão no apoio emergencial a vítimas e aos familiares delas, doravante denominada equipe de assistência emergencial;

III – instrução da equipe de assistência emergencial acerca de todos os fatos relevantes a respeito do acidente;

IV – provisão e acomodação da equipe de assistência emergencial;

V – provisão de informações às vítimas e aos familiares delas, relativas ao acidente e às medidas de assistência;

VI – transporte, recebimento e apoio material, jurídico, médico e emocional completo a vítimas, no centro de assistência ou fora dele;

VII – transporte e recebimento de familiares das vítimas, assim como apoio completo a eles, material, jurídico, médico e emocional, no centro de assistência ou fora dele;

VIII – recebimento, identificação e devolução, às vítimas ou aos familiares delas, dos pertences pessoais recuperados;

IX – acompanhamento do processo de identificação dos corpos das vítimas e auxílio aos familiares no desembarço legal desses corpos junto aos órgãos competentes;

X – auxílio logístico e jurídico aos familiares das vítimas para obtenção de cópias de boletim de ocorrência, declaração e certidão de óbito e quaisquer outros documentos por eles requeridos;

XI – traslado dos corpos das vítimas, para sepultamento em cidades indicadas pelos familiares;

XII – organização de visita dos familiares ao local do acidente, se estes o solicitarem e se as condições de segurança assim o permitirem;

XIII – assistência médica, psiquiátrica e psicológica emergencial e, quando requerida pelas vítimas e pelos familiares delas, assistência médica, psiquiátrica e psicológica continuada, pelo prazo de até dois anos ou, mediante decisão de perícia independente, indicada pelas partes, por prazo maior.

§ 4º Na pormenorização dos procedimentos que requeiram hospedagem e alimentação dos habilitados, devem ser indicados



preços locais de referência, por pessoa, para diária em hotel de categoria turística ou superior e para refeição em restaurante, obrigando-se o transportador pelo pagamento ou ressarcimento dessas despesas até o limite de cinquenta por cento acima dos preços locais de referência que haja indicado.

§ 5º O plano corporativo deve ser revisto sempre que sobrevenham fatos capazes de lhe alterar o conteúdo.

Art. 287-C. O transportador é obrigado a possuir o nome completo de todos os que embarcaram em sua aeronave e a solicitar, de cada pessoa embarcada, a indicação do nome de uma pessoa, preferencialmente familiar, com quem possa manter contato, em caso de acidente.

§ 1º A indicação do nome é voluntária, cabendo àquele que embarca fornecer as informações bastantes para que o transportador possa encontrar a pessoa indicada, com prontidão.

§ 2º A recusa da indicação deve ser feita mediante declaração assinada, em modelo fornecido pelo transportador.

§ 3º As informações fornecidas ao transportador são confidenciais, vedada sua utilização para outro propósito que não o de localizar a pessoa indicada, em caso de acidente.

Art. 287-D. É obrigação do transportador, tão logo saiba de acidente com sua aeronave:

I - pôr em execução seu plano corporativo de assistência a vítimas de acidente aeronáutico e aos familiares delas;

II - divulgar um número de telefone exclusivo para atendimento das chamadas dos familiares das vítimas;

III - notificar o fato às pessoas indicadas pelos que embarcaram, conforme disposto no *caput* do art. 287-C, e, na medida do possível, a todos os familiares das vítimas.

§ 1º Na hipótese de ter havido recusa da indicação prevista no *caput* do art. 287-C, o transportador envidará esforços para encontrar familiar da vítima, ou outra pessoa de sua convivência, quando a primeira alternativa não for possível, a fim de notificá-lo do acidente.

§ 2º A notificação de que trata o *caput* deste artigo deve ser feita por pessoas ou instituições habilitadas a prestar assistência a vítimas de acidentes, especialmente contratadas ou a serviço regular do transportador.

§ 3º A notificação deve ser feita pessoalmente, a menos que motivo fundamentado impeça o transportador de fazê-lo.

§ 4º O transportador deve ser capaz de notificar os familiares de vítima, sempre que possível, no idioma e de acordo com as tradições culturais e convicções religiosas deles.



§ 5º Tão logo seja feita a notificação, o transportador deve comunicar o fato à autoridade de aviação civil e à autoridade aeronáutica.

§ 6º Somente após a notificação do acidente ao maior número possível de familiares, é permitida a divulgação do nome de vítima.

§ 7º A notificação do acidente a estrangeiro, residente em outro país, somente deve ser feita após prévio contato com missão diplomática do respectivo Estado.

Art. 287-E. Ocorrendo acidente, o transportador deve fornecer à autoridade aeronáutica, à autoridade de aviação civil e à autoridade policial, no prazo de até três horas após ser requisitado, relação dos nomes de todas as pessoas que embarcaram em sua aeronave, assim como dos nomes das pessoas indicadas para contato, acompanhados das informações de que trata o § 1º do art. 266-C.

§ 1º Havendo vítima estrangeira, deve-se acionar os canais diplomáticos, para as providências cabíveis.

§ 2º Ocorrendo desídia ou impossibilidade de cumprimento da obrigação, pelo transportador, deve a autoridade aeronáutica assumir a responsabilidade pelas notificações de que trata o art. 287-C, assim como por tomar providências emergenciais de apoio a vítimas e a seus familiares, sem prejuízo das sanções cabíveis ao transportador.

§ 3º Podem a autoridade aeronáutica e a autoridade de aviação civil, se assim julgarem necessário, exigir de qualquer administração aeroportuária, no limite de suas competências, que auxilie o transportador em tudo quanto possa contribuir para a assistência às vítimas e aos familiares delas.

Art. 287-F. Para execução imediata do plano corporativo de assistência a vítimas de acidente aeronáutico e aos familiares delas, deve o transportador instalar centro de assistência em local de fácil acesso aos interessados, na cidade mais próxima da área do acidente, entre aquelas que constem de seu plano corporativo de assistência.

§ 1º No centro de assistência serão lotados tantos profissionais, próprios ou temporariamente contratados pelo transportador, quantos sejam necessários para tomar as providências emergenciais de apoio a vítimas e aos familiares delas.

§ 2º A desativação do centro de assistência está condicionada à satisfação de todas as necessidades emergenciais das vítimas e dos familiares delas.

Art. 287-G. A assistência médica, psiquiátrica ou psicológica, devida pelo transportador às vítimas de acidentes aeronáuticos e aos familiares delas, é considerada de caráter continuado se permanece após a desativação do centro de assistência.



§ 1º A assistência médica, psiquiátrica ou psicológica de caráter continuado deve ser oferecida por profissional escolhido pela vítima ou por familiares dela, entre aqueles que mantiverem vínculo com o transportador ou com empresa de assistência médica por ele contratada.

§ 2º A assistência médica, psiquiátrica ou psicológica também compreende a realização de exames e o fornecimento gratuito de medicamentos indispensáveis ao tratamento.

§ 3º O tratamento será encerrado após a declaração de alta do paciente ou após transcorridos dois anos desde seu início, sem prejuízo do disposto no inciso XIII, § 3º do art. 287-B.

§ 4º A assistência médica, psiquiátrica ou psicológica de caráter continuado prestada a vítimas ou aos familiares delas, no exterior, deve ter padrão compatível com a prestada no País.”

Art. 287-H. É direito das vítimas e dos familiares delas obter, periodicamente, informações e esclarecimentos relacionados à investigação do acidente, cabendo à autoridade aeronáutica prestá-los e, ao transportador, responsabilizar-se pelo deslocamento dos interessados ao local de reunião, assim como pela hospedagem deles, se necessária.”

Art. 9º Esta Lei entra em vigor decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

Sala das Sessões, em de de 2026.

Deputada ENFERMEIRA ANA PAULA
Relatora

