



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.452, DE 2007

(Da CPI – Crise do Sistema de Tráfego Aéreo)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica.

DESPACHO:

CONSTITUA-SE COMISSÃO ESPECIAL, CONFORME DETERMINA O ART. 34, II, DO RICD, TENDO EM VISTA A COMPETÊNCIA DAS SEGUINTE COMISSÕES DE MÉRITO:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;
DEFESA DO CONSUMIDOR;

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54, RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre alterações na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, relativas à Política de Desenvolvimento da Aviação Civil, ao limite de participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas, direitos dos passageiros nos casos de atrasos e cancelamentos de vôos, limites nos valores das multas a que estiverem sujeitas as empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo e prazos de prescrição de ações judiciais relacionadas a esses serviços.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 25-A, com a seguinte redação:

“Art. 25–A. O Poder Executivo encaminhará mensagem ao Congresso Nacional, até o dia 31 de dezembro do primeiro ano do mandato do Presidente da República, estabelecendo diretrizes e metas da Política Nacional de Aviação Civil a ser implementada nos quatro anos seguintes, contemplando o desenvolvimento da infra-estrutura aeronáutica e dos serviços previstos no art. 174 desta Lei.

Parágrafo único. A partir do ano de 2011, inclusive, a Mensagem a que se refere o caput será acompanhada de documento de avaliação do cumprimento dos objetivos expressos na Proposta de Política Nacional de Aviação Civil anterior.”

Art. 3º O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 181.

I –

II – pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

.....”

§ 1º

.....

§ 3º *Revogado.*

§ 4º *É permitida a aquisição por pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, de ações do aumento de capital, observado o disposto no inciso II deste artigo.”*
(NR)

Art. 4º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 221-A, com a seguinte redação:

“Art. 221-A. As relações de consumo e a proteção aos direitos dos usuários no âmbito da prestação dos serviços de transporte aéreo de passageiros e de carga reger-se-ão pelas disposições pertinentes constantes desta Lei, obedecendo, ainda, à Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil e à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor, e respectivas alterações posteriores, com a prevalência destas em caso de conflito.”

Art. 5º O art. 229 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 229. O serviço de transporte de passageiros deverá ser realizado no dia e horário previamente contratados, admitindo-se os seguintes limites para atrasos da partida ou interrupção ou atraso em aeroporto de escala, qualquer que seja o motivo:

I – trajetos de distância inferior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros): 2 (duas) horas;

II – trajetos de distância igual ou superior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros) e inferior a 3.000 km (três mil quilômetros): 3 (três) horas; e

III – trajetos de distância igual ou superior a 3.000 km (três mil quilômetros): 4 (quatro) horas.

§ 1º A inobservância do disposto no caput obrigará o transportador a providenciar o embarque do passageiro em outro voo, da própria ou de outra companhia, que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do correspondente bilhete de passagem.

§ 2º No caso de atraso em aeroporto de escala, os trajetos a que se referem os incisos I a III dizem respeito aos trechos restantes até o aeroporto final de destino.

§ 3º No caso de opção pelo passageiro de embarque em outro voo, todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer natureza, alimentação, hospedagem e acesso a meios de comunicação, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

§ 4º Para fins do disposto neste artigo, considera-se tempo de atraso aquele decorrido entre a hora prevista para a partida do voo e o instante em que se considerar iniciado o procedimento de embarque na aeronave.” (NR)

Art. 6º O art. 230 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 230. O cancelamento de voo deverá ser divulgado com a seguinte antecedência mínima em relação à data prevista da partida, vedada, a partir de então, a venda de bilhetes de passagens para este voo:

I – trajetos de distância inferior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros): 3 (três) horas;

II – trajetos de distância igual ou superior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros) e inferior a 3.000 km (três mil quilômetros): 1 (um) dia; e

III – trajetos de distância igual ou superior a 3.000 km (três mil quilômetros): 7 (sete) dias.

§ 1º O cancelamento de voo obrigará a transportadora :

I – a providenciar o embarque do passageiro em outro voo, da própria ou de outra companhia, que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, na mesma data de partida, se houver, ou restituirá de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do correspondente bilhete de passagem, caso a divulgação do cancelamento se dê com a antecedência mínima mencionada no caput deste artigo; ou

II – a indenizar o passageiro pelo dobro do valor do bilhete de passagem, além de cumprir o disposto no inciso anterior, caso a divulgação do cancelamento não se dê com a antecedência mínima mencionada no caput deste artigo.

§ 2º O transportador deverá informar ao passageiro as possibilidades de voo alternativas, da própria ou de outra empresa, juntamente com o aviso de cancelamento.

§ 3º Excetuam-se do disposto no caput os cancelamentos decorrentes de motivos imprevistos de força maior associados a problemas meteorológicos.” (NR)

Art. 7º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 231-A, com a seguinte redação:

“Art. 231-A. No caso de alteração de itinerário, em relação àquele estipulado no bilhete de passagem, todas as despesas daí decorrentes, inclusive transporte de qualquer natureza, alimentação,

hospedagem e acesso a meios de comunicação, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.”

Art. 8º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 231-B, com a seguinte redação:

“Art. 231-B. Caso se tenha procedido à venda de bilhetes de passagens para determinado voo de forma que compareçam para embarque passageiros em número superior ao de assentos disponíveis, a transportadora deverá ofertar aos usuários quantias pecuniárias sucessivamente mais elevadas em troca de desistências até que o número de desistentes iguale o de passageiros em excesso.

Parágrafo único. A execução do procedimento de que trata o caput não elide o cumprimento do art. 229.”

Art. 9º O art. 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 302. O valor da multa a ser aplicada pelo Órgão Regulador e sua gradação serão estabelecidos em regulamento a ser emitido por aquele órgão, observados os seguintes limites:

I – infrações referentes ao uso das aeronaves: até R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), incidente sobre pessoa física, e até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), incidente sobre pessoa jurídica;

II – infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves: até R\$ 10.000,00 (dez mil reais), incidente sobre pessoa física, e até R\$ 100.000,00 (cem mil reais), incidente sobre pessoa jurídica;

III – infrações imputáveis a concessionária, permissionária ou autorizatória de serviços aéreos: até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais);

IV – infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes: até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);

V – infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos: até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais); e

VI – infrações imputáveis a exploradores de infra-estrutura aeroportuária: até R\$10.000.000,00 (dez milhões de reais).

Parágrafo único. O Órgão Regulador discriminará as possíveis infrações correspondentes a cada uma das categorias de que tratam os incisos I a VI.” (NR)

Art. 10. O art. 317 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 317. Revogado.” (NR)

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As análises da Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga a crise do sistema de tráfego aéreo permitiram a identificação da necessidade de diversas alterações legais. Neste sentido, contou-se com contribuições variadas, todas devidamente registradas. Dentre elas, cumpre

destacar o Projeto de Lei nº 949, de 2007, de autoria do nobre Deputado Fernando Coruja, que “Cria o Estatuto de Defesa do Usuário do Transporte Aéreo e dá outras providências”, do qual se aproveitaram diversos dispositivos.

O art. 2º atribui ao Congresso Nacional o estabelecimento dos objetivos da Política Nacional de Aviação Civil, determinando que, para tal fim, o Poder Executivo enviará ao Poder Legislativo, a cada quatro anos, de maneira análoga à do Plano Plurianual, proposta com as definições de diretrizes e metas a serem perseguidas pelos órgãos responsáveis pela infraestrutura aeronáutica e pelos serviços aéreos no País.

O art. 3º eleva o limite de participação de pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, para 49% do capital social com direito a voto das empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo. Não há qualquer razão contrária a esta medida, na medida em que aumenta a possibilidade de investimentos no setor, sem se abrir mão da manutenção do controle daquelas empresas nas mãos de brasileiros.

A seguir, o art. 4º introduz a necessária referência à Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil e à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor, ambas posteriores ao Código Brasileiro de Aeronáutica, nos aspectos atinentes às relações de consumo e à proteção aos direitos dos usuários no âmbito da prestação dos serviços de transporte aéreo de passageiros e de carga.

O art. 5º, por sua vez, refina os critérios de caracterização de tempo mínimo de atraso de voo a partir do qual as transportadoras devem prestar assistência aos passageiros prejudicados, estabelecendo uma relação entre aquele tempo e a distância do trajeto contratado. Em conjunto com o disposto nos dois artigos seguintes, atualiza-se a norma vigente, conferindo maior exatidão quanto aos direitos dos usuários nas situações de atraso ou cancelamento de vôos e de mudanças imprevistas de itinerários. Por sua vez, o art. 8º introduz a obrigatoriedade, pelas empresas aéreas que empregarem o recurso do *overbooking*, de efetuar leilão dentre os passageiros, até que se elimine o excesso de demanda.

Já o art. 9º substitui a minudente especificação das infrações que sujeitam a multas os atores físicos e jurídicos do setor de aviação, previstas na atual redação do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pela remissão ao regulamento dessas infrações. Adicionalmente, introduzem-se limites para os valores, expressos em reais, das correspondentes multas. Somos de opinião de que as infrações devem estar previstas em resoluções infra-legais, dadas a necessária demora de tramitação de um projeto de lei e a impossibilidade de englobar em uma lista todas as infrações hoje existentes ou as que venham a surgir em função do desenvolvimento tecnológico.

Por fim, o art. 10 revoga o art. 317 do Código Brasileiro de Aeronáutica, suprimindo desta normativa a vigência de prazos de prescrição inaceitavelmente modestos para ações judiciais referentes a danos e cobranças de créditos.

Estamos certos de que estas iniciativas, fruto do trabalho desta Comissão Parlamentar de Inquérito, representam um primeiro e importante passo para a reformulação do marco legal da aviação civil do País.

Por todos estes motivos, contamos com o apoio de nossos Pares congressistas para a aprovação desta proposta.

Sala da Comissão, em 29 de novembro de 2007.

Deputado MARCELO CASTRO
Presidente

Deputado MARCO MAIA
Relator

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>
--

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO III DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

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

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

CAPÍTULO II DO SISTEMA AEROPORTUÁRIO

Seção I Dos Aeródromos

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

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

.....

TÍTULO VI DOS SERVIÇOS AÉREOS

CAPÍTULO I INTRODUÇÃO

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

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

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

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

§ 3º No contrato de serviços aéreos públicos, o empresário, pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave, obriga-se, em nome próprio, a executar determinados serviços aéreos, mediante remuneração, aplicando-se o disposto nos arts. 222 a 245 quando se tratar de transporte aéreo regular.

.....

CAPÍTULO III SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

.....

Art. 181. A concessão somente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

.....

CAPÍTULO VI

DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO NÃO-REGULAR

.....

Art. 221. As pessoas físicas ou jurídicas, autorizadas a exercer atividade de fomento da aviação civil ou desportiva, assim como de adestramento de tripulantes, não poderão realizar serviço público de transporte aéreo, com ou sem remuneração (arts. 267, § 2º; 178, § 2º e 179).

TÍTULO VII

DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

Parágrafo único. O empresário, como transportador pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

.....

CAPÍTULO II

DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I

Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, a transportador providenciará o embarque do passageiro, em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a quatro horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive o transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstenendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

.....

TÍTULO IX

DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

CAPÍTULO III DAS INFRAÇÕES

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - Infrações referentes ao uso das aeronaves:

- a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;
- b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;
- c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;
- d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;
- e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;
- f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;
- g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;
- h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;
- i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada.
- j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;
- k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;
- l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;
- m) trasladar aeronave sem licença;
- n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;
- o) realizar vôo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;
- p) realizar vôo com equipamento para levantamento aerofo-togramétrico, sem autorização do órgão competente;
- q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;
- r) realizar vôo sem o equipamento de sobrevivência exigido;
- s) realizar vôo por instrumentos com aeronave não homologada para esse tipo de operação;
- t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;
- u) realizar vôo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não-habilitado para tal;

v) operar aeronave com plano de vôo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;

w) explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;

x) operar radiofrequências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.

II - Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;

c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;

d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;

g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;

h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;

i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;

j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;

k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;

l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;

m) infringir regras, normas ou cláusulas de convenções ou atos internacionais;

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo;

o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;

q) operar a aeronave em estado de embriaguez;

r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;

s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;

t) operar aeronave deixando de manter fraseologia padrão nas comunicações radio-telefônicas;

u) ministrar instruções de vôo sem estar habilitado.

III - Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;

- c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;
- d) firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio ("pool") ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;
- e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;
- f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;
- g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;
- h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;
- i) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (art. 180);
- j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;
- k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;
- l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;
- m) desrespeitar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;
- n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;
- o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;
- p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;
- q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;
- r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;
- s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;
- t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;
- u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;
- v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente com aeronave de sua propriedade;
- w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de lucros e perdas;
- x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro;
- y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;

z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferências.

IV - Infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

- a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos autoridade aeronáutica;
- b) inobservar termos e condições constantes dos certificados homologação e respectivos adendos;
- c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração não-prevista por órgão homologador;
- d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo;
- e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;
- f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;
- g) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum voo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.

V - Infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

- a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;
- b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;
- c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;
- d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de voo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;
- e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.

VI - Infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

- a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não-homologada;
- b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;
- c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;
- d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;

e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;

f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;

g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;

h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagem aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo;

i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço;

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização de autoridade aeronáutica;

m) deixar o proprietário ou operador de aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.

CAPÍTULO IV DA DETENÇÃO, INTERDIÇÃO E APREENSÃO DE AERONAVE

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da polícia federal, nos seguintes casos:

I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (art. 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do art. 21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeito à medida de destruição, nos casos dos incisos do *caput* deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada.

**Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.614, de 5/3/1998.*

§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.

**Primitivo § 2º renumerado e com nova redação dada pela Lei nº 9.614, de 5/3/1998.*

TITULO X DOS PRAZOS EXTINTIVOS

.....

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.

.....

.....

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

PARTE GERAL

LIVRO I DAS PESSOAS

TÍTULO I DAS PESSOAS NATURAIS

CAPÍTULO I DA PERSONALIDADE E DA CAPACIDADE

Art. 1º Toda pessoa é capaz de direitos e deveres na ordem civil.

Art. 2º A personalidade civil da pessoa começa do nascimento com vida; mas a lei põe a salvo, desde a concepção, os direitos do nascituro.

.....
.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
