

PROJETO DE LEI Nº , DE 2008
(Do Sr. PAULO ABI-ACKEL)

Modifica o Código Brasileiro de Aeronáutica, para impor novos limites de indenização e dispor sobre assistência a vítimas de acidentes aeronáuticos e aos familiares delas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para impor novos limites de indenização por responsabilidade civil do transportador e dispor sobre a responsabilidade do transportador para com a assistência a vítimas e aos familiares delas, em caso de acidente ocorrido durante a execução de contrato de transporte aéreo.

Art. 2º Os artigos 229, 230, 231, 246, 257, 260, 262 e 269 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 229. No caso de cancelamento do voo, com prazo inferior a sete dias da data de embarque, o passageiro tem direito ao reembolso total do valor pago pelo bilhete ou ao reencaminhamento para um voo posterior.

§ 1º Todas as despesas decorrentes do reencaminhamento para outro voo, inclusive transporte de qualquer espécie, comunicação, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador, sem prejuízo da indenização prevista no § 2º.

§ 2º No caso de cancelamento do voo nos termos do *caput*, o passageiro também faz jus a indenização no valor de:

I – duzentos Direitos Especiais de Saque – DES para voos com extensão de até um mil quilômetros;

II – quatrocentos Direitos Especiais de Saque – DES para voos com extensão de um mil até dois mil quilômetros;

III – seiscentos Direitos Especiais de Saque – DES para voos com extensão superior a dois mil quilômetros;

§ 3º A indenização prevista no § 2º poderá ser reduzida em cinquenta por cento quando, em caso de reencaminhamento para um voo posterior, o atraso no horário de chegada do passageiro ao seu destino final, com relação à hora programada de chegada do voo original, ocorrer na seguinte proporção:

I – até duas horas, para voos com extensão de até um mil quilômetros;

II – até três horas, para voos com extensão de um mil até dois mil quilômetros;

III – até quatro horas, para voos com extensão superior a dois mil quilômetros.

§ 4º O transportador será isento das responsabilidades previstas nesse artigo se o cancelamento do voo decorrer de força maior ou motivo extraordinário, para o qual ele não tenha concorrido.” (NR)

“Art. 230. Em caso de atraso da partida do voo por mais de duas horas, tanto no local de início da viagem como em aeroporto de escala, o 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 preferir, o valor do bilhete de passagem.

§ 1º Todas as despesas decorrentes do atraso do voo, inclusive transporte de qualquer espécie, comunicação, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador, sem prejuízo da indenização prevista no § 2º.

§ 2º Na ocorrência de atraso nos termos do *caput*, o passageiro também faz jus a indenização no valor de:

I – duzentos Direitos Especiais de Saque – DES para voos com extensão de até um mil quilômetros;

II – quatrocentos Direitos Especiais de Saque – DES para voos com extensão de um mil até dois mil quilômetros;

III – seiscentos Direitos Especiais de Saque – DES para voos com extensão superior a dois mil quilômetros;

§ 3º A indenização prevista no § 2º poderá ser reduzida em cinquenta por cento quando o atraso no horário de chegada do passageiro ao seu destino final, com relação à hora programada de chegada do voo original, ocorrer na seguinte proporção:

I – até duas horas, para voos com extensão de até um mil quilômetros;

II – até três horas, para voos com extensão de um mil até dois mil quilômetros;

III – até quatro horas, para vôos com extensão superior a dois mil quilômetros.” (NR)

“**Art. 231.** Quando houver excesso de bilhetes comercializados em relação à capacidade da aeronave, o transportador deve, imediatamente, após constatar o fato, oferecer recompensa aos passageiros que voluntariamente desistirem do embarque, até que o número de passageiros a embarcar coincida com a capacidade da aeronave.

§ 1º O passageiro preterido, ainda que voluntariamente, nos termos do *caput*, faz jus, além da recompensa oferecida pelo transportador, ao reembolso total do valor pago pelo bilhete ou ao reencaminhamento para um vôo posterior.

§ 2º O passageiro preterido que não aceitar a recompensa oferecida pelo transportador, também faz jus a indenização, no valor de:

I – duzentos Direitos Especiais de Saque – DES para vôos com extensão de até um mil quilômetros;

II – quatrocentos Direitos Especiais de Saque – DES para vôos com extensão de um mil até dois mil quilômetros;

III – seiscentos Direitos Especiais de Saque – DES para vôos com extensão superior a dois mil quilômetros;

§ 3º A indenização prevista no § 2º poderá ser reduzida em cinquenta por cento quando, realizado o reencaminhamento para um vôo posterior, o atraso no horário de chegada do passageiro ao seu destino final, com relação a hora programada de chegada do vôo original, ocorrer na seguinte proporção:

I – até duas horas, para vôos com extensão de até um mil quilômetros;

II – até três horas, para vôos com extensão de um mil até dois mil quilômetros;

III – até quatro horas para vôos com extensão superior a dois mil quilômetros.”

§ 4º No caso em que o passageiro opte pelo embarque em um vôo posterior, o transportador se obriga por todas as despesas decorrentes do transtorno causado, inclusive transporte de qualquer espécie, comunicação, alimentação e hospedagem.” (NR)

“Art. 246. A responsabilidade do transportador por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte está sujeita às regras estabelecidas neste Título.” (NR)

“Art. 257. O transportador não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade, com relação aos danos previstos no inciso I do art. 256, até o montante equivalente a cem mil Direitos Especiais de Saque – DES, por passageiro, ainda que prove que tomou todas as medidas necessárias para evitar o dano ou que lhe foi impossível tomar tais medidas.

§ 1º O transportador não será responsável pelo dano que exceda o valor previsto no *caput*, se provar que:

I - o dano não se deveu a negligência ou a outra ação ou omissão sua ou dos seus prepostos;

II – o dano deveu-se unicamente a negligência ou a outra ação ou omissão indevida de um terceiro.

§ 2º O transportador pagará, em até quinze dias da ocorrência do acidente, a título de adiantamento, o montante

equivalente a, no mínimo, quinze mil Direitos Especiais de Saque – DES, por passageiro, a fim de satisfazer as necessidades imediatas das vítimas ou de seus familiares.

§ 3º Poderá ser fixado limite maior que o definido no *caput* mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.” (NR)

“Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao valor correspondente a dez mil Direitos Especiais de Saque – DES, por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.

Parágrafo 1º Excetua-se do disposto no *caput* a bagagem com declaração especial de valor feita pelo passageiro, embarcada mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso, que obriga o transportador a pagar uma soma não inferior ao valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da bagagem despachada.” (NR)

Parágrafo 2º O transportador ficará obrigado a pagar em forma antecipada, no momento em que se configurar extravio ou avaria da bagagem, o valor proporcional de 20% (vinte por cento) do valor indenizatório previsto no *caput*, em moeda corrente do país onde o passageiro se encontrar, para o ressarcimento dos danos imediatos derivados do evento, no prazo máximo de 12 (doze) horas, valor este que ficará disponível nas instalações aeroportuárias locais.

“Art. 262. No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato do transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-

se ao valor correspondente a dezessete Direitos Especiais de Saque – DES – por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso.

Parágrafo único. Excetua-se do disposto no *caput* a carga com declaração especial de valor feita pelo expedidor, embarcada mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso, que obriga o transportador a pagar uma soma não inferior ao valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da carga despachada.” (NR)

“**Art. 269.** O transportador não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade, com relação aos danos causados a terceiros na superfície, até o montante equivalente a cem mil Direitos Especiais de Saque – DES, por pessoa, ainda que prove que tomou todas as medidas necessárias para evitar o dano ou que lhe foi impossível tomar tais medidas.

Parágrafo único. O transportador pagará, em até quinze dias da ocorrência do acidente, a título de adiantamento, o montante equivalente a, no mínimo, quinze mil Direitos Especiais de Saque – DES, por morte ou lesão de terceiro, a fim de satisfazer as necessidades imediatas das vítimas ou dos familiares delas.” (NR)

Art. 3º 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. 266-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 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 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. 266-B. É obrigação do transportador dispor de plano corporativo de assistência a vítimas de acidente aeronáutico e aos familiares delas, aprovado pela autoridade aeronáutica.

§ 1º O plano corporativo será subdividido em tantas partes quantas forem as cidades em que atue o transportador, devendo conter, conforme dispuser a autoridade aeronáutica, 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, 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 aeronáutica:

I – instalação de centro de assistência, segundo o disposto no art. 266-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, 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, 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. 266-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 escrita, 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. 266-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. 266-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. 266-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 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. 266-E. Ocorrendo acidente, o transportador deve fornecer à autoridade aeronáutica 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 a autoridade aeronáutica 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. 266-C, assim como por tomar providências emergenciais de apoio a vítimas e a seus familiares, sem prejuízo das sanções cabíveis ao transportador.

§ 3º Pode a autoridade aeronáutica, se assim julgar 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. 266-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. 266-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. 266-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. 266-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. 4º O art. 299 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“**Art. 299**.....
.....

X – recusa de prestar assistência às vítimas de acidentes aeronáuticos e aos familiares delas ou descumprimento reiterado de obrigações previstas na seção VI do Título VIII deste Código.” (NR)

Art. 5º O capítulo III do Título IX da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescido dos seguinte dispositivo:

“**Art. 302-A.** O transportador que descumprir obrigação prevista na seção VI do Título VIII deste Código estará

sujeito a multa, aplicada pela autoridade aeronáutica, cujo valor poderá variar de cinco mil reais a cinco milhões de reais, conforme a gravidade da infração.”

Art. 6º. Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Dois acidentes aeronáuticos de grandes proporções – o primeiro deles com aeronave da companhia aérea GOL, em setembro de 2006, e o segundo com aeronave da companhia aérea TAM, em julho de 2007 – vêm obrigando o Parlamento brasileiro a voltar sua atenção para variados aspectos da complexa legislação aeronáutica. Em razão dos trabalhos desenvolvidos pelas Comissões Parlamentares de Inquérito destinadas a investigar as razões da crise do sistema de transporte aéreo brasileiro, que funcionaram ano passado na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, algumas conclusões a respeito de que medidas tomar para aperfeiçoar o regime de indenizações por desrespeitos aos usuários do transporte aéreo e de assistência parecem consensuais.

Como foi observado nas reuniões das CPI, os limites de indenizações previstos no Código Brasileiro de Aeronáutica, para o transporte doméstico, estão inteiramente defasados, não oferecendo verdadeira compensação para os eventuais beneficiários, nem contribuindo para que demandas se resolvam mediante procedimento extrajudicial. A título de exemplo, basta dizer que a indenização por dano decorrente de morte de passageiro hoje corresponde a apenas quatorze mil reais. No plano internacional, em que já vigoram os padrões de indenização adotadas na Convenção de Montreal, de 1999, esse valor atinge cem mil Direitos Especiais de Saque, o equivalente a cerca de duzentos e setenta e cinco mil reais. Igualmente as indenizações por cancelamento de vôos e extravios de bagagem, merecem revisão.

No que se refere ao regime de assistência dos transportadores a vítimas e aos familiares delas, em caso de acidente aeronáutico, as CPI reconheceram que o Brasil vem fazendo algum esforço para equiparar as práticas internas às adotadas em países desenvolvidos. 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. Em seguida, e por força dos acontecimentos inicialmente mencionados, instâncias da Justiça e do Ministério Público passaram a exigir dos transportadores o cumprimento de determinadas obrigações consideradas indispensáveis ao bem-estar material, físico e emocional dos que foram afetados pela terrível experiência de um acidente aeronáutico. No caso do acidente com aeronave da companhia aérea TAM, por exemplo, foi firmado um extenso termo de compromisso no qual o transportador se compromete a adotar todas as providências necessárias para dar suporte aos familiares das vítimas.

Não obstante esses avanços, é fácil notar que a matéria ainda padece de certa fragilidade legal, ancorada que está em mera instrução da autoridade aeronáutica, aprovada por portaria. Tampouco parece prudente confiar na consolidação natural de práticas que surgiram em virtude de ação precisa e específica da Justiça e do Ministério Público. O certo, a esta altura, e a exemplo do que já fizeram alguns países, como Estados Unidos e Austrália, é dispor acerca do assunto no plano de lei, tomando o Congresso Nacional a tarefa de estatuir as obrigações inamovíveis dos transportadores e das autoridades públicas. Tratam-se, afinal, de procedimentos inovadores, cujo cumprimento, em verdade, não deveria ser imposto senão por meio de lei, em que pese a tolerância do Código Brasileiro de Aeronáutica e da Lei nº 11.182, de 2005 (criação da ANAC) para com o poder normativo da autoridade regulamentadora.

No trabalho de elevar o *status* jurídico dos direitos e obrigações hoje contidos na IAC nº 200-1001/2005, procurou-se acrescentar à matéria aspectos cuja regulação, em função da experiência prática havida na assistência a vítimas dos acidentes com as aeronaves da GOL e da TAM, mostrou-se necessária. Nesse sentido, propõe-se que o transportador adiante aos interessados, em até quinze dias depois do acidente, uma parcela da indenização por dano, de sorte que possam lidar com as vicissitudes da situação. Outra

sugestão é que seja garantida às vítimas e aos familiares delas assistência médica e psicológica continuada, não apenas nos dias seguintes ao acidente. Traumas tão intensos como os provocados por um desastre aeronáutico, no plano físico e emocional, dificilmente podem ser contornados sem um acompanhamento mais prolongado de profissionais especializados. Outro ponto importante do projeto, sem dúvida, é a previsão expressa de penalidade pelo descumprimento das obrigações ali impostas, questão hoje mal conduzida no âmbito da norma infralegal. Finalmente, é de se destacar a importância emprestada ao direito de informação, concedido aos familiares, acerca do acidente e dos procedimentos de assistência. A esse respeito, muito se tem reclamado, especialmente sobre o comportamento arredo da autoridade aeronáutica, encarregada de conduzir as investigações.

Sendo essas as razões que se tinha a expor, solicita-se o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em de 2008.

Deputado PAULO ABI-ACKEL
PSDB/MG