



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.459, 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.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1320/2007.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

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 vôo, 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 vôo posterior.

§ 1º Todas as despesas decorrentes do reencaminhamento para outro vôo, 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 vôo nos termos do *caput*, o passageiro 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, 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 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 cinqüenta por cento quando o atraso no horário de chegada do passageiro ao seu destino final, com relação à 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.” (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 04 de dezembro 2008.

Deputado PAULO ABI-ACKEL
PSDB/MG

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

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 VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO**

.....

**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, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo 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 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, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....

TÍTULO VIII
DA RESPONSABILIDADE CIVIL

CAPÍTULO I
DA RESPONSABILIDADE CONTRATUAL

Seção I
Disposições Gerais

Art. 246. A responsabilidade do transportador (artigos 123, 124 e 222, parágrafo único), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (artigos 233, 234, § 1º, e 245), está sujeita aos limites estabelecidos neste Título (artigos 257, 260, 262, 269 e 277).

Art. 247. É nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite de indenização inferior ao previsto neste Capítulo, mas a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que continuará regido por este Código (art. 10).

.....

Seção III
Da Responsabilidade Por Dano a Passageiro

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN).

§ 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.

§ 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital para a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

Art. 258. No caso de transportes sucessivos, o passageiro ou seu sucessor só terá ação contra o transportador que haja efetuado o transporte no curso do qual ocorrer o acidente ou o atraso.

Parágrafo único. Não se aplica o disposto neste artigo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade por todo o percurso do transporte contratado.

Art. 259. Quando o transporte aéreo for contratado com um transportador e executado por outro, o passageiro ou sucessores poderão demandar tanto o transportador contratual como o transportador de fato, respondendo ambos solidariamente.

Seção IV
Da Responsabilidade Por Danos à Bagagem

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 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.

Art. 261. Aplica-se, no que couber, o que está disposto na seção relativa à responsabilidade por danos à carga aérea (artigos 262 a 266).

Seção V Da Responsabilidade Por Danos à Carga

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 3 (três) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN) por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (artigos 239, 241 e 244).

Art. 263. Quando para a execução do contrato de transporte aéreo for usado outro meio de transporte, e houver dúvida sobre onde ocorreu o dano, a responsabilidade do transportador será regida por este Código (art. 245 e parágrafo único).

.....

Art. 266. Poderá o expedidor propor ação contra o primeiro transportador e contra aquele que haja efetuado o transporte, durante o qual ocorreu o dano, e o destinatário contra este e contra o último transportador.

Parágrafo único. Ocorre a solidariedade entre os transportadores responsáveis perante, respectivamente, o expedidor e o destinatário.

CAPÍTULO II DA RESPONSABILIDADE POR DANOS EM SERVIÇOS AÉREOS GRATUITOS

Art. 267. Quando não houver contrato de transporte (artigos 222 a 245), a responsabilidade civil por danos ocorridos durante a execução dos serviços aéreos obedecerá ao seguinte:

I - no serviço aéreo privado (artigos 177 a 179), o proprietário da aeronave responde por danos ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos limites previstos, respectivamente, nos artigos 257 e 269 deste Código, devendo contratar seguro correspondente (art. 178, parágrafos 1º e 2º);

II - no transporte gratuito realizado por empresa de transporte aéreo público, observa-se o disposto no art. 256, § 2º, deste Código;

III - no transporte gratuito realizado pelo Correio Aéreo Nacional, não haverá indenização por danos a pessoa ou bagagem a bordo, salvo se houver comprovação de culpa ou dolo dos operadores da aeronave.

§ 1º No caso do item III deste artigo, ocorrendo a comprovação de culpa, a indenização sujeita-se aos limites previstos no Capítulo anterior, e no caso de ser comprovado o dolo, não prevalecem os referidos limites.

§ 2º Em relação a passageiros transportados com infração do § 2º do art. 178 e art. 221, não prevalecem os limites deste Código.

CAPÍTULO III DA RESPONSABILIDADE PARA COM TERCEIROS NA SUPERFÍCIE

Art. 268. O explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em vôo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.

§ 1º Prevalece a responsabilidade do explorador quando a aeronave é pilotada por seus prepostos, ainda que exorbitem de suas atribuições.

§ 2º Exime-se o explorador da responsabilidade se provar que:

I - não há relação direta de causa e efeito entre o dano e os fatos apontados;

II - resultou apenas da passagem da aeronave pelo espaço aéreo, observadas as regras de tráfego aéreo;

III - a aeronave era operada por terceiro, não preposto nem dependente, que iludiu a razoável vigilância exercida sobre o aparelho;

IV - houve culpa exclusiva do prejudicado.

§ 3º Considera-se a aeronave em vôo desde o momento em que a força motriz é aplicada para decolar até o momento em que termina a operação de pouso.

§ 4º Tratando-se de aeronave mais leve que o ar, planador ou asa voadora, considera-se em vôo desde o momento em que se desprende da superfície até aquele em que a ela novamente retorne.

§ 5º Considera-se em manobra a aeronave que estiver sendo movimentada ou rebocada em áreas aeroportuárias.

Art. 269. A responsabilidade do explorador estará limitada:

I - para aeronaves com o peso máximo de 1.000 (um mil) quilogramas, à importância correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN (Obrigações do Tesouro Nacional);

II - para aeronaves com peso superior a 1.000 (um mil) quilogramas, à quantia correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN

(Obrigações do Tesouro Nacional), acrescida de 1/10 (um décimo) do valor de cada OTN (Obrigações do Tesouro Nacional) por quilograma que exceder a 1000 (um mil).

Parágrafo único. Entende-se por peso da aeronave o autorizado para decolagem pelo certificado de aeronavegabilidade ou documento equivalente.

Art. 270. O explorador da aeronave pagará aos prejudicados habilitados 30% (trinta por cento) da quantia máxima, a que estará obrigado, nos termos do artigo anterior, dentro de 60 (sessenta) dias a partir da ocorrência do fato (artigos 252 e 253).

§ 1º Exime-se do dever de efetuar o pagamento o explorador que houver proposto ação para isentar-se de responsabilidade sob a alegação de culpa predominante ou exclusiva do prejudicado.

§ 2º O saldo de 70% (setenta por cento) será rateado entre todos os prejudicados habilitados, quando após o decurso de 90 (noventa) dias do fato, não pender qualquer processo de habilitação ou ação de reparação do dano (artigos 254 e 255).

.....

TÍTULO IX
DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

.....

CAPÍTULO III
DAS INFRAÇÕES

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (um mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

I - procedimento ou prática no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

II - execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes;

III - cessação ou transferência da concessão, autorização ou permissão, sem licença da autoridade aeronáutica;

IV - transferência, direta ou indireta, da direção ou da execução dos serviços aéreos concedidos ou autorizados;

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

VII - prática reiterada de infrações graves;

VIII - atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias além do prazo estabelecido pela autoridade aeronáutica;

IX - atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de áreas aeroportuárias, fora do prazo estabelecido no respectivo instrumento.

Art. 300. A cassação dependerá de inquérito administrativo no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.

Art. 301. A suspensão poderá ser por prazo até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período.

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 aerofotogramétrico, 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 taxi-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 radiotelefônicas;

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 transferência.

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

- a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica;
- b) inobservar termos e condições constantes dos certificados de 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 vôo;
- 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 da 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 sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada.

** § 2º com redação dada pela Lei nº 9.614, de 05/03/1998.*

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

** Primitivo § 2º transformado em § 3º pela Lei 9.614, de 05/03/1998.*

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

Art. 1º Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado.

Parágrafo único. A ANAC terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
