

EMENDA Nº 318

Com base no art. 7º do Regulamento Interno da Comissão, suprimam-se dos arts. 279 ao 302, com exceção dos arts. 282, 283 e 290 do anteprojeto do CBA (gv, em 13/03/2016) – Versão para Reunião CERCBA em 15-03-2016:

Do Contrato de Transporte de Passageiro e Bagagens

SEÇÃO I

Do Bilhete de Passagem

~~Art. 279. As informações sobre o contrato de transporte aéreo de passageiros e bagagens e respectivas tarifas devem ser disponibilizadas pelo transportador de forma clara e precisa, antes da venda do bilhete de passagem, incluindo todas as condições para remarcação de voos, reservas, cancelamentos e reembolsos.~~

~~Parágrafo único. O transportador poderá franquear o transporte de bagagens dentro de limites de peso por ele pré estabelecidos e oferecer tarifas para venda de bilhetes de acordo com a franquia oferecida, desde que previamente informado nas condições tarifárias.~~

~~Art. 280. No transporte de pessoas, o transportador contratual é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que poderá ser emitido na forma eletrônica e deverá indicar o valor da passagem aérea e o lugar e a data da sua emissão, os pontos de partida e de destino, a data e o horário tanto de embarque como de partida, assim como o nome dos transportadores.~~

~~Parágrafo único. Os valores das tarifas a que se referem os incisos I e II do art. 57 deste Código devem ser individualizados e especificados no bilhete de passagem de forma destacada do valor da passagem aérea.~~

~~Art. 281. O bilhete de passagem terá a validade especificada nas condições de emissão previamente indicadas pelo transportador emissor.~~

~~Parágrafo único. O transportador emissor do bilhete de passagem deverá indicar de forma clara e precisa a validade do bilhete sendo que na falta de especificação o bilhete terá validade de 1 (um) ano a contar da emissão.~~

~~Art. 282. O agente de viagens que proceder à emissão dos bilhetes de passagem deverá observar todas as condições de emissão conforme determinadas pelo transportador e as normas expedidas pela autoridade de aviação civil, excluída a responsabilidade do transportador.~~

~~Art. 283. O passageiro deve sujeitar-se às condições de transporte constantes do bilhete e disponibilizadas pelo transportador em meio físico ou eletrônico, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos demais passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.~~

~~Art. 284. O passageiro com reserva confirmada deverá comparecer para providências de embarque (check-in) com a antecedência estabelecida pelo transportador no contrato de transporte aéreo, ou no caso de ausência de especificação do transportador:~~

~~I— até 60 (sessenta) minutos antes da hora estabelecida para partida do voo no bilhete de passagem, para o transporte doméstico;~~

~~II— até 120 (cento e vinte) minutos antes da hora estabelecida para partida do voo no bilhete de passagem, para o transporte internacional.~~

~~Art. 285. A interrupção da viagem, a desistência ou o não comparecimento tempestivo para o embarque em qualquer dos voos contratados, autoriza o transportador a cancelar a reserva de todos os voos subsequentes indicados do respectivo bilhete de passagem.~~

~~Art. 286. Nos casos de atraso superior a 4 (quatro) horas, cancelamento de voo ou preterição de embarque o passageiro terá direito à opção do reembolso do valor já pago pelo bilhete de passagem, à remarcação do bilhete para data e horário de sua conveniência ou à reacomodação em voo próprio ou de terceiro que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, na primeira oportunidade.~~

~~Parágrafo único. Nos atrasos do horário de partida de voo, bem como nas hipóteses de preterição e cancelamento em que o passageiro opte pela reacomodação na primeira oportunidade, será devida a assistência material necessária a atenuar as necessidades imediatas decorrentes do não embarque.~~

~~Art. 287. Caso o passageiro não utilize o bilhete de passagem ou efetue o seu cancelamento, total ou parcialmente, o transportador deverá realizar o reembolso do valor pago de acordo com o previsto nas condições da tarifa vigentes na data de emissão, observado o mesmo meio de pagamento utilizado, desde que dentro do respectivo prazo de validade.~~

~~§ 1º. No caso de bilhete de passagem doméstico, o saldo a ser reembolsado deve ser o equivalente ao valor residual do percurso não utilizado, calculado com base no preço expresso na moeda corrente nacional, pago à empresa emissora na data da emissão do bilhete, deduzidas eventuais penalidades aplicadas de acordo com as condições da tarifa aplicáveis, desde que comunicadas ao passageiro previamente à aquisição.~~

~~§ 2º. No caso de bilhete de passagem internacional, o saldo a ser reembolsado deverá ser o equivalente ao valor residual do percurso não utilizado, calculado de acordo com o preço expresso na mesma moeda da aquisição, efetivamente pago pelo passageiro e convertido na moeda corrente nacional à taxa de câmbio vigente na data de emissão, deduzidas eventuais penalidades aplicadas de acordo com as condições da tarifa aplicáveis, desde que comunicadas ao passageiro previamente à aquisição.~~

~~§ 3º. O passageiro tem o direito de receber o valor integral pago pelo bilhete de passagem, independentemente do pagamento de qualquer indenização, desde que o pedido de reembolso seja efetuado em até vinte e quatro (24) horas a contar da aquisição.~~

~~Art. 288. O passageiro não tem direito a receber reembolso pelo bilhete de passagem nas seguintes hipóteses:~~

~~I— se, por iniciativa do passageiro, a viagem for interrompida em aeroporto de escala;~~

~~II— se o cancelamento do bilhete não for solicitado ao transportador com antecedência mínima de sete (7) dias a contar da data prevista para partida do voo;~~

~~III— se o passageiro não comparecer com a antecedência mencionada no art. 284 deste Código para realização dos procedimentos de embarque;~~

~~IV— se tiver adquirido bilhete de passagem com cláusula de não reembolso, desde que esta condição esteja prevista, de forma clara e precisa, na oferta e nas condições da tarifa aplicáveis.~~

~~Art. 289. Quando o passageiro solicitar alteração no itinerário, voo ou data original da viagem, antes ou após o seu início, o transportador poderá substituir o bilhete de passagem e realizar os ajustes de preços ou variações cambiais ocorridas no período de sua validade, no caso de transporte internacional, sujeito à disponibilidade de assentos e observadas as condições de venda aplicáveis ao bilhete originalmente adquirido.~~

~~Art. 290. A execução do contrato de transporte aéreo inicia-se no momento em que o passageiro embarca na aeronave e termina quando o mesmo dela desembarca.~~

~~Parágrafo único. Será conferido ao passageiro portador de necessidade especial tratamento preferencial em todas as fases da execução do contrato de transporte, desde a sua apresentação para o embarque até o momento da devolução de sua bagagem.~~

~~SEÇÃO II~~

~~Da Nota de Bagagem~~

~~Art. 291. O transporte de bagagem é acessório ao contrato de transporte de passageiro sendo que sua execução inicia-se com a entrega da bagagem ao transportador para despacho, com emissão da nota de bagagem, e termina com o recebimento da bagagem no aeroporto de destino.~~

~~Parágrafo único. As regras e as condições para o transporte de bagagem despachada e de bagagem de mão são livremente estabelecidas por cada transportador, devendo ser previamente informadas ao passageiro e constar do respectivo contrato de transporte.~~

~~Art. 292. A nota de bagagem para cada volume despachado deverá indicar o peso e o valor pago para o transporte, caso o bilhete de passagem adquirido pelo passageiro não contemple franquia de bagagem ou na hipótese de excesso ao peso franqueado.~~

~~Parágrafo único. No despacho de bagagem com valor declarado, o transportador pode verificar o conteúdo dos volumes.~~

~~Art. 293. Não será permitido o transporte de bagagem de mão que comprometa a segurança do voo ou da aviação civil.~~

~~Parágrafo único. Em caso de recusa e desde que atendidas as normas de segurança da aviação civil, a bagagem poderá ser despachada, aplicando-se as regras para bagagem despachada.~~

~~Art. 294. O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.~~

~~Parágrafo único. Procede-se ao protesto nos casos de avaria ou atraso, na forma prevista neste Código.~~

~~CAPÍTULO III~~

~~Do Contrato de Transporte Aéreo de Carga~~

~~Art. 295. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento desta pelo transportador e persiste durante todo o período em que se encontre sob sua guarda, e termina com a entrega ao destinatário indicado no documento de transporte ou seu representante legalmente constituído.~~

~~Parágrafo único. Os serviços de transporte aéreo podem abranger o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga.~~

~~Art. 296. No transporte aéreo de carga será emitido o respectivo conhecimento, inclusive na forma eletrônica, que conterá as seguintes informações:~~

~~I— a identificação do expedidor, do destinatário e do transportador;~~

~~II— o lugar e data de emissão;~~

~~III— os pontos de partida e destino;~~

~~IV— o peso, quantidade e volume ou dimensão da carga;~~

~~V— a discriminação da mercadoria transportada.~~

~~§ 1º O conhecimento aéreo ou documento equivalente constitui presunção, salvo prova em contrário, da celebração do contrato, da aceitação da carga e das condições de transporte que contenha.~~

~~Art. 297. O conhecimento aéreo será emitido em 3 (três) vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.~~

~~§ 1º A primeira via conterá a indicação “para o transportador”, e será assinada pelo expedidor.~~

~~§ 2º A segunda via conterá a indicação “para o destinatário”, e será assinada pelo expedidor e pelo transportador ou seu preposto, e acompanhará a carga.~~

~~§ 3º A terceira via será assinada pelo transportador ou seu preposto e por este entregue ao expedidor, após a aceitação da carga.~~

~~§ 4º As assinaturas do transportador ou do seu preposto e do expedidor poderão ser impressas ou substituídas por um carimbo ou registro eletrônico, com o emprego de certificado digital emitido na forma da legislação aplicável.~~

~~Art. 298. Se o transportador, a pedido do expedidor, emitir o conhecimento aéreo, considerar-se á como tendo feito por conta e em nome deste, salvo prova em contrário.~~

~~Art. 299. As declarações do expedidor contidas no conhecimento aéreo, relativas à natureza e ao estado da carga, peso, dimensões, acondicionamento, quantidade de volumes e valor, só farão prova contra o transportador se este verificar sua exatidão na ocasião do embarque, o que deverá constar do conhecimento aéreo.~~

~~Art. 300. O expedidor da carga obriga-se a entregá-la devidamente acondicionada, devendo informar no conhecimento de transporte aéreo eventuais condições especiais a serem observadas durante o transporte, manuseio ou armazenagem, antes ou após o transporte.~~

~~§ 1º O expedidor é responsável pela exatidão das informações mencionadas no conhecimento de transporte aéreo ou documento equivalente e responderá perante o transportador e terceiros por todo dano de alguma forma causado por indicações e declarações irregulares, inexatas ou incompletas feitas por ele ou em seu nome.~~

~~§ 2º O transportador aéreo receberá a carga devidamente acondicionada e apenas poderá ser responsabilizado por perda ou avaria caso comprovado que o evento danoso se deu durante a execução do transporte aéreo.~~

~~Art. 301. O destinatário terá direito a receber a carga no destino, mediante o pagamento da importância devida caso o pagamento não tenha sido antecipado, desde que cumpridas as condições de transporte.~~

~~§ 1º Salvo estipulação em contrário no conhecimento de transporte aéreo ou documento equivalente, o transportador deve avisar ao destinatário da chegada da carga no prazo fixado no contrato de transporte.~~

~~§ 2º Se o transportador admite a perda da carga ou caso não tenha chegado após sete (7) dias a contar da data prevista no contrato, a carga será considerada extraviada e o expedidor ou destinatário poderá exercer os direitos decorrentes do contrato de transporte.~~

~~§ 3º No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, a perda deverá ser comunicada à autoridade aduaneira com jurisdição sobre o aeroporto de destino da carga.~~

~~Art. 302. Presume-se entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte a carga que o destinatário ou o operador dos armazéns aeroportuários haja recebido sem protesto.~~

~~§ 1º O protesto far-se-á mediante ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador.~~

~~§ 2º O protesto por avaria será feito dentro do prazo de 7(sete) dias a contar do recebimento da carga.~~

~~§ 3º O protesto por atraso será feito dentro do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário.~~

~~§ 4º Na falta de protesto, qualquer ação somente será admitida se fundada em dolo do transportador.~~

~~§ 5º Em caso de transportador sucessivo ou de transportador de fato o protesto será encaminhado aos responsáveis, nos termos do disposto neste Código.~~

~~§ 6º O dano ou avaria e o extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro serão apurados de acordo com a legislação específica, sendo que a responsabilização do transportador pela autoridade aduaneira dependerá de prova de que o evento danoso ocorreu durante a execução do serviço de transporte aéreo.~~

Justificativa:

Todo o capítulo avança em matérias dispositivas, não cogentes, que devem poder ser alteradas por acordo entre as partes. Devem portanto ser resolvidas mormente no âmbito contratual, informadas pela regulação atinente as condições gerais de transporte.

A nova sistemática vigente no Brasil pressupõe que a entidade especializada recebe a delegação legislativa para dispor sobre a execução dos serviços, não sendo desejável que Leis tenham minúcias procedimentais e operacionais que devam ser observados. A Lei deve se ater às diretrizes e limites da autoridade regulatória, não se imiscuindo na sua seara de atuação, sob grave risco de causar prejuízos ao setor regulado ao engessar a atuação regulatória, que deve sempre se adequar às novas tecnologias e tendências do transporte aéreo mundial. Outrossim positivar instrumentos como o “bilhete de passagem”, que podem eventualmente desaparecer na futura dinâmica do setor, constitui opção normativa temerária.

O artigo 273 merece reflexão, pois o bilhete pode ser um comprovante de contrato, entretanto, não pode ser seu substituto, a menos que norma exija que “todas” as regras específicas daquele contrato constem do bilhete. Atualmente a Resolução ANAC nº 138/10 relaciona alguns elementos contratuais que devem constar deste documento.

Na prática os operadores aéreos, por meio do bilhete, apresentam aos consumidores algumas informações contratuais referentes às suas aquisições e os remetem a informações completas geralmente publicadas nos sítios eletrônicos dos operadores.

Entretanto, estas informações “completas” não evidenciam com clareza as cláusulas dos contratos específicos estabelecidos entre estes operadores e seus consumidores, restringindo o direito destes a informações específicas. A proposta pode reforçar a prática de informações genéricas, uma vez que as empresas, se utilizando deste artigo, podem se esquivar de apresentar contratos individuais aos consumidores e conseqüentemente de dar informações contratuais específicas.

O Artigo 274 é de difícil compreensão em relação às obrigações do transportador de fato e de direito para com o consumidor e o seu parágrafo único demanda que seja definida a situação em que o transportador anterior dá causa à perda do transporte subsequente, sobretudo para fins de responsabilidade.

O Art. 275 também é de um dispositivo de difícil compreensão, uma vez que a regra de transporte sucessivo precisa restar clara. Caso o dispositivo indique que, na vigência de um único contrato, o transportador de fato e o contratual respondem solidariamente, diferentemente de um arranjo com diversos contrato, precisa o dispositivo ser redigido de maneira mais clara.

O Art. 276 merece atenção na medida que a contratação do serviço multimodal já é realizada hoje pelas agências de viagens e despachantes de cargas sem qualquer necessidade de permissão expressa ou indicação de que as normas de transporte aéreo somente se aplicam ao transporte aéreo. Dispositivo que pode ser suprimido.

O disposto no art. 277 repete o artigo 242.

Ressalte-se que, como já mencionado, o texto legal proposto avança em disposições meramente operacionais, que hoje são tratadas – sem óbice – no âmbito infralegal. Nesse ponto, pode se aproveitar a inovação legislativa para deixar para a regulação os elementos que primordialmente são de sua competência, como se observa no art. 280; vale insistir também pontualmente: o conteúdo do bilhete constitui matéria que pode tipicamente ser tratado de forma infralegal para ser dotado de mais flexibilidade e atualização conforme demanda do mercado. De toda sorte, são essenciais as seguintes informações no dispositivo:

- nome e sobrenome do passageiro (condição essencial para identificação da pessoa que irá viajar, mas que não se justificará caso seja entendido que o bilhete possa ser transferido);
- nome do operador aéreo emissor do bilhete e nome do(s) operador(es) aéreo(s) que realizará(ão) o transporte, se distinto do emissor (este inciso teria como finalidade a ampliação das informações do bilhete de passagem, para o caso de transporte por mais de um operador. Isso se mostra necessário para o correto direcionamento do passageiro no aeroporto e responsabilização do operador
- no itinerário da viagem, incluir eventuais escalas e conexões.

Quanto ao art. 284, importante observar que o conceito de reserva está quase superado na dinâmica atual do mercado e não deveria ser objeto de Lei, mas sim de regulamento, enquanto se fizer necessário.

Novamente percebe-se que o art. 284, I e II dispõe sobre matéria afeita à regulamentação do serviço, que deve ser realizada pela Agência Reguladora. Esse tipo de dispositivo impede, por exemplo, que a chegada de uma nova tecnologia possa servir para agilizar o embarque. Sugere-se a supressão do dispositivo.

O art. 285 não traz equilíbrio, pois o no show no primeiro trecho não implica em prejuízos ao transportador, pois já houve o pagamento. Deve haver um prazo para que o consumidor comunique ao transportador sua intenção e utilizar os trechos subsequentes. Deve o passageiro ter a opção de manter os voos subsequentes por manifestação oportuna de sua vontade.

No Art. 287 a frase em destaque dá margem para mais de uma interpretação:

- o passageiro não utilizar o bilhete e não efetuar seu cancelamento;
- o passageiro não utilizar o bilhete e efetuar o seu cancelamento.

No primeiro caso, a partir de um ano (ou do prazo do contrato) o bilhete caduca e não há que se falar em reembolso. Na segunda, é devido o reembolso. Portanto, o ideal seria grafar “Caso o passageiro efetue o cancelamento do bilhete (...)”, isto porque, se ele cancela, consequentemente não usa, logo não é necessário apresentar as duas premissas. Art. 287 §2º Este tipo de cláusula precisa não apenas ser comunicada ao passageiro previamente à aquisição do serviço, mas escrita com clareza no contrato de transporte. Constitui-se em uma cláusula restritiva, nos termos do art. 54, §4º do CDC.

Art. 287 §3º Este dispositivo faz parte da proposta do artigo seguinte. Caso contrário, causará confusão na aplicação do direito de arrependimento.

Art. 288. Deve-se inicialmente questionar se esta regra valerá para todos os perfis tarifários, inclusive para os bilhetes não reembolsáveis.

Art. 289, III. Há contradição com a regra de validade do bilhete. Ainda que o passageiro não se apresente no horário ele poderá, conforme, regras tarifárias, remarcar a viagem. Vale lembrar que em caso de no show é prática das operadoras aplicarem uma multa maior. Na proposta, quando da não ocorrência do embarque, já tendo havido o pagamento por parte do consumidor, parece ser abusivo a autorização para excetuar o que estava estabelecido em contrato, pois não ocorre prejuízo ao transportador.

Art. 288, IV. Esta cláusula precisa ser escrita com clareza no contrato de transporte. Constitui-se em uma cláusula restritiva, nos termos do art. 54, §4º do CDC.

Seção II – Nota de bagagem. Outra seção que entra expressamente em matéria que não precisa ser solidificado em Lei, mas sim pode ser tratada no âmbito da Agência Reguladora. Ressalte-se que este movimento prejudica toda nova tecnologia que chegue ao mercado para trazer aprimoramento ao serviço, mas se vê impedida por uma legislação rígida que põe severas amarras ao sistema.

Capítulo III. O transporte aéreo de carga constitui serviço privado que não precisa mais que um artigo para indicar que as tratativas entre prestador e tomador deverão ser consignadas em contrato, cabendo à Agência disciplinar o restante.

A seção sobre carga trata de matéria que não merece ser solidificada em Lei, mas sim deve ser tratada no âmbito da Agência Reguladora. Ressalte-se que este movimento prejudica toda nova tecnologia que chegue ao mercado para trazer aprimoramento ao serviço, mas se vê impedida por uma legislação rígida que põe severas amarras ao sistema. Sugere-se a supressão de todo este capítulo, que chega à minúcia de indicar em quantas vias o AWB será emitido (completamente fora da esfera legal).

RICARDO BISINOTTO CATANANT