



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 533, DE 2007

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para estabelecer regras para indenização, reembolso e assistência aos passageiros em caso de recusa de embarque, cancelamento ou atraso de vôos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 229, 230, 231, bem como o inciso II do art. 256 e o *caput* do art. 299 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 229.** Quando tiver motivos para prever que haverá excesso de passageiros em um vôo, o transportador deverá apelar a voluntários que aceitem ceder seu lugar em troca de benefícios a serem acordados entre as partes.

§ 1º Independentemente dos benefícios concedidos, o voluntário terá direito ao reembolso do bilhete pago ou a um novo bilhete para o mesmo destino, conforme a sua preferência.

§ 2º Se o número de voluntários for insuficiente para permitir o embarque dos demais passageiros, será dada prioridade a crianças desacompanhadas, pessoas com mobilidade reduzida, idosos, gestantes e viajantes com crianças de colo.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, os passageiros cujo embarque for recusado terão direito a uma indenização imediata, bem como ao reembolso do bilhete pago ou à emissão de um novo bilhete para o mesmo destino, conforme a sua preferência, além de assistência para alimentação, hospedagem e comunicação.” (NR)

“Art. 230. Em caso de cancelamento de um vôo, os passageiros têm direito a receber do transportador:

I – reembolso do bilhete pago ou emissão de um novo bilhete para o mesmo destino, conforme a sua preferência;

II – assistência para alimentação, hospedagem e comunicação;

III – indenização imediata, salvo se tiverem sido informados do cancelamento com pelo menos duas semanas de antecedência ou se lhes tiver sido oferecida a troca do bilhete por outro equivalente com pelo menos uma semana de antecedência.” (NR)

“Art. 231. Quando tiver motivos para prever o atraso de um vôo superior a duas horas com relação à sua hora programada de partida, o transportador oferecerá aos passageiros assistência para alimentação e comunicação.

§ 1º Quando o atraso previsto for superior a quatro horas, a assistência incluirá também hospedagem, assim como transporte entre o aeroporto e o hotel, e o passageiro poderá optar, ainda, pelo reembolso do bilhete pago.

§ 2º Na hipótese do parágrafo anterior, caso o passageiro se encontre em uma escala e opte pelo reembolso, também terá direito a um vôo de regresso para o primeiro ponto de partida.

§ 3º Equipara-se ao cancelamento o atraso superior a seis horas.” (NR)

§ 4º No caso em que o atraso de um vôo ocasionar a perda das conexões que levariam o passageiro ao seu destino final, será paga a indenização imediata ao passageiro, independentemente do tempo de atraso.

“Art. 256.

.....

II – de atraso, cancelamento ou recusa de embarque no transporte aéreo contratado.

.....” (NR)

“Art. 299. Será aplicada multa de até cinco milhões de reais, 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:

.....” (NR)

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

“Art. 231-A. A indenização imediata devida ao passageiro nas hipóteses previstas será igual ao valor integral da tarifa cheia cobrada pelo transportador para a emissão de bilhete aéreo entre o ponto de embarque e o ponto de destino do viajante, independentemente de conexões e escalas

§ 1º A indenização será paga em numerário, mediante transferência bancária eletrônica, podendo ser substituída por benefícios, tais como créditos em milhas, mediante acordo escrito entre o transportador e o passageiro.

§ 2º Quando o passageiro optar pela emissão de um novo bilhete para o mesmo destino, e seu horário de chegada não exceder o programado para o voo original em duas horas, a indenização será reduzida em 50%.

§ 3º A indenização não será devida caso o transportador prove que o cancelamento ou atraso deveu-se a circunstâncias extraordinárias, que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas possíveis.”

“Art. 231-B. O reembolso do bilhete será feito nas mesmas condições das indenizações, no valor correspondente ao seu preço total de compra.”

“Art. 231-C. A emissão de novo bilhete para o mesmo destino e em condições de transporte equivalentes poderá ser feita, conforme a preferência do passageiro, na primeira oportunidade ou em data posterior, sujeita à disponibilidade de lugares.

§ 1º Se for colocado em uma classe inferior àquela para a qual adquiriu o bilhete, o passageiro será indenizado pelo dobro da diferença entre os respectivos preços.

§ 2º O transportador não poderá exigir qualquer pagamento suplementar se o passageiro for colocado em uma classe superior àquela para a qual o bilhete foi adquirido.”

“Art. 231-D. O transportador afixará, na área de embarque do aeroporto, com destaque, cartaz informativo sobre os direitos do passageiro e disponibilizará folheto com instruções detalhadas sobre os procedimentos de indenização, assistência, reembolso e emissão de novo bilhete.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revoga-se o art. 257 e respectivos parágrafos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

JUSTIFICAÇÃO

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), atualmente em vigor, foi editado em 1986, época em que o transporte aéreo ainda se apresentava como um serviço sofisticado, a que apenas a elite econômica da sociedade tinha acesso.

Passados mais de vinte anos, a aviação passou por uma verdadeira revolução, não apenas no Brasil, mas em todo o mundo, que levou à disseminação de seu uso para amplos estratos da sociedade. Políticas de desregulamentação, que estimularam o surgimento de empresas de baixo custo e fortaleceram a concorrência, levaram ao barateamento das passagens e ao crescimento da oferta de assentos.

Um subproduto desse processo, no entanto, foi a deterioração da qualidade dos serviços prestados. Temos assistido, nos últimos anos, a um crescimento assustador do número de vôos atrasados, cancelados ou sujeitos ao *overbooking*. Inúmeros passageiros têm passado por situações degradantes nos aeroportos, muitas vezes em cidades distantes de sua residência, sem qualquer tipo de assistência. Esse quadro prejudica igualmente a ricos e pobres, além de causar graves danos ao turismo e ao mundo dos negócios.

O CBA restringe o direito dos passageiros prejudicados ao reembolso do valor do bilhete, em caso de cancelamento, ou ao embarque em outro vôo, se houver atraso superior a quatro horas, além de alimentação e hospedagem. Mesmo esses direitos, entretanto, raramente são respeitados, uma vez que o valor de eventual multa por sua violação é irrisório.

A presente proposição visa a aperfeiçoar o Código Brasileiro de Aeronáutica, a fim de atribuir aos passageiros direitos consentâneos com o moderno Direito do Consumidor. Nesse sentido, procuramos adaptar para o direito brasileiro o Regulamento (CE) nº 261, de 2004, do Parlamento

Europeu e do Conselho da União Européia, que “estabelece regras comuns para a indenização e a assistência aos passageiros de transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos vôos.” Trata-se de um dos mais avançados sistemas de proteção ao passageiro, cuja implantação tem sido feita com rigor em todo o continente europeu.

Em acréscimo à assistência relativa a alimentação e hospedagem e ao reembolso do bilhete, atualmente vigentes, institui-se uma indenização em dinheiro, que será devida em casos de *overbooking*, cancelamento do vôo sem aviso prévio ou atraso superior a seis horas. Não haverá indenização, entretanto, caso o cancelamento ou atraso seja devido a circunstâncias extraordinárias, alheias ao controle da empresa aérea, a quem cabe o ônus da prova. Em casos de *overbooking*, admite-se, ainda, o apelo a voluntários, que poderão adiar a viagem em troca de benefícios oferecidos pela empresa aérea.

A fim de que o cumprimento dessas exigências possa ser fiscalizado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), atualizou-se o valor da multa por eventuais infrações, cujo valor máximo poderá chegar a cinco milhões de reais. Revoga-se, ainda, o limite de responsabilidade por atraso de vôos.

Determina-se, ainda, às empresas aéreas que fixem, em lugar visível, cartaz informativo dos direitos do passageiro e que disponibilizem folheto com instruções detalhadas sobre os procedimentos de indenização, assistência, reembolso e emissão de novo bilhete.

Contamos com o apoio de nossos ilustres pares para a aprovação desse projeto, que é fundamental para a modernização do transporte aéreo brasileiro.

Sala das Sessões, 6 de setembro de 2007.


Senador ALOIZIO MERCADANTE

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

Vide texto compilado
Mensagem de veto

Código Brasileiro de Aeronáutica. (Substitui o
Código Brasileiro do Ar)

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

TÍTULO I **Introdução**

CAPÍTULO I **Disposições Gerais**

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

.....

CAPÍTULO II **Do Contrato de Transporte de Passageiro**

SEÇÃO I **Do Bilhete de Passagem**

Art. 227. No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão.

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 4 (quatro) horas, 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 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 4 (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.

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

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

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

.....

SEÇÃO III

Da Responsabilidade por Dano a Passageiro

Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:

I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;

II - de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1º O transportador não será responsável:

a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;

b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

.....

CAPÍTULO III Das Infrações

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) ate 1.000 (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 - cessão 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.

.....
(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 7/9/2007.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:15043/2007)