



PARECER Nº , DE 2008

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004, que *altera dispositivos da Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, de modo a instituir indenização a passageiros em caso de excesso de reservas em aeronave*; sobre o Projeto de Lei do Senado nº 283, de 2007, que *altera os arts. 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre direitos de passageiros sujeitos a atrasos superiores a duas horas em seus vôos*; sobre o Projeto de Lei do Senado nº 429, de 2007, que *altera a Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para instituir indenização aos passageiros em caso de atraso ou cancelamento de vôos*; e sobre o Projeto de Lei nº 533, de 2007, que *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*.

RELATOR: Senador EXPEDITO JÚNIOR

I – RELATÓRIO

Tramitam conjuntamente e, nesta oportunidade, submetem-se ao exame desta Comissão o Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004, de autoria da Senadora Serys Slhessarenko; o Projeto de Lei do Senado nº 283, de 2007, de autoria do Senador Renato Casagrande; o Projeto de Lei do Senado nº 429, de 2007, também de autoria da Senadora Serys Slhessarenko; e o Projeto de Lei nº 533, de 2007, de autoria do Senador Aloizio Mercadante, todos destinados a modificar o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), instituído pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, com o objetivo de assegurar aos usuários do transporte aéreo a justa reparação por danos a que derem causa as transportadoras, a exemplo de atrasos, interrupções



ou cancelamentos de vôos, recusa de embarque em razão de *overbooking*, danos aos passageiros (morte ou lesão corporal) e danos ou atraso na entrega de bagagem.

O PLS nº 114, de 2004 – que se ocupa exclusivamente da proteção aos passageiros que tiverem o embarque preterido em razão de excesso de reservas aceitas pela companhia aérea para o mesmo vôo (*overbooking*) –, pretende estabelecer, mediante novo artigo (art. 229-A) a ser incluído no CBA, as seguintes regras:

- a) o passageiro impedido de embarcar será indenizado em dinheiro ou na forma de crédito em aberto, imediatamente após a recusa de embarque, em valor correspondente ao da tarifa para o trecho considerado, em classe econômica ou superior, sem desconto;
- b) independentemente de indenização, a transportadora honrará os direitos contratuais dos passageiros prejudicados, mediante uma das seguintes alternativas: acomodação em outro vôo para o mesmo destino nas quatro horas subsequentes à do embarque frustrado; reembolso do valor do bilhete; ou endosso da passagem; e
- c) a empresa aérea deverá cobrir as despesas do passageiro com transporte, alimentação e hospedagem, decorrentes do incidente, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Já o PLS nº 283, de 2007, altera a redação dos arts. 230 e 231 do CBA – que tratam, respectivamente, dos direitos do passageiro em caso de atraso na partida de vôo e de interrupção ou atraso de vôo em aeroporto de escala –, para:

- a) rebaixar para duas horas o limite aceitável de atraso no aeroporto de partida, atualmente fixado em quatro horas; ultrapassado esse limite, obrigar o transportador a embarcar o passageiro em outro vôo ou, a critério do passageiro, providenciar a imediata restituição do valor do bilhete, bem como pagar indenização ao passageiro, de imediato e em dinheiro, em valor igual ao do bilhete de passagem adquirido (art. 230, nova redação);
- b) analogamente, rebaixar para duas horas o tempo máximo de espera em aeroporto de escala; ocorrendo atraso superior, assegurar ao passageiro o direito de optar por endosso do bilhete ou pelo imediato reembolso do valor pago pelo bilhete, bem como o direito a



indenização em dinheiro, a ser paga de imediato, em quantia igual à do valor pago pelo bilhete de passagem, além da cobertura de todas as despesas – de transporte, alimentação e hospedagem – decorrentes do atraso ou interrupção da viagem em ponto intermediário (art. 231, nova redação).

O PLS nº 429, de 2007, é, entre todos, o que promove a reforma mais ampla no texto do CBA atualmente em vigor, cobrindo praticamente todos os aspectos relevantes para a proteção e a defesa dos direitos do usuário de serviços de transporte aéreo. Com a inclusão de novo art. 226-A, e de alterações significativas introduzidas nos arts. 229, 230, 231, 234, 248, 256, 257, 260, 281 e 299, o projeto pretende:

- a) explicitar a competência da autoridade aeronáutica para editar as “Condições Gerais de Transporte”, respeitadas as convenções internacionais e o Código de Defesa do Consumidor (art. 226-A, novo);
- b) em caso de cancelamento do vôo ou de atraso superior a duas horas (limite rebaixado em relação ao previsto no CBA, que é de quatro horas) no aeroporto de partida, ressalvados os decorrentes de condições meteorológicas ou do fechamento temporário dos aeroportos de origem ou de destino:
 - obrigar a empresa aérea a pagar ao passageiro, de imediato e em dinheiro, “multa correspondente ao valor integral da tarifa cheia” (art. 229, nova redação);
 - sem prejuízo da multa, obrigar o transportador a providenciar a acomodação do passageiro em outro vôo ou a imediata restituição, se ele assim o preferir, do valor do bilhete de passagem (art. 230, nova redação);
- c) em caso de interrupção do vôo ou atraso superior a duas horas em aeroporto de escala, ressalvados os decorrentes de condições meteorológicas ou do fechamento temporário dos aeroportos de origem ou de destino, garantir ao passageiro o endosso do bilhete de passagem para o trecho não voado ou, alternativamente, a critério do próprio passageiro, a imediata restituição do valor correspondente a esse trecho (art. 231, nova redação);



- d) em caso de bagagem violada ou danificada, ou entregue com atraso superior a vinte minutos, obrigar a empresa transportadora a pagar ao passageiro “multa em valor equivalente à metade da tarifa cheia” (art. 234, §§ 6º e 7º novos);
- e) atribuir ao transportador o ônus de provar que os danos causados aos passageiros durante a execução do contrato de transporte não são resultantes de seu dolo ou culpa (art. 248, nova redação);
- f) incluir o cancelamento do transporte aéreo e problemas com a bagagem na lista de danos a serem reparados pelo transportador (art. 256, nova redação);
- g) alterar a responsabilidade do transportador em relação a passageiro ou tripulante em caso de morte ou lesão corporal, de acordo com o seguinte (art. 257, nova redação):
 - a responsabilidade não será previamente limitada ou tarifada, cabendo ao juiz fixar o valor da indenização a ser paga de acordo com as circunstâncias específicas de cada caso;
 - em caso de morte ou de lesão grave e permanente, o valor da indenização não será inferior a 1 milhão de reais e a 750 mil reais, respectivamente;
- h) fixar em 10 mil reais por passageiro o limite de indenização por danos relacionados com a bagagem (art. 260, nova redação);
- i) incluir as despesas geradas com o pagamento de multas devidas aos passageiros por descumprimento das Condições Gerais de Transporte entre as coberturas de seguro a ser contratado pelo transportador (inciso V do art. 281, novo);
- j) atualizar para 5 milhões de reais o valor máximo da multa destinada a punir as infrações indicadas no CBA (art. 299, nova redação);
- l) excluir da responsabilidade do transportador os atrasos decorrentes de motivo de força maior ou de determinação da autoridade aeronáutica (revogação da alínea *b* do § 1º do art. 256).

Por fim, o PLS nº 533, de 2007 – que busca disciplinar os procedimentos a serem adotados nas situações de *overbooking* e de atraso,



interrupção ou cancelamento de voo –, propõe alterações nos arts. 229, 230, 231, 256 e 299, inclui quatro artigos novos (arts. 231-A, 231-B, 231-C e 231-D) e revoga o art. 257, todos do CBA, de modo a:

a) em caso de *overbooking* (art. 229, nova redação):

- prever a possibilidade de o transportador recorrer a voluntários dispostos a ceder lugar, em troca de benefícios a serem acordados entre as partes;
- sendo insuficiente o número de voluntários, conceder prioridade ao embarque de crianças desacompanhadas, pessoas com mobilidade reduzida, idosos, gestantes e passageiros com crianças de colo;
- garantir, a todos os passageiros que tiverem o embarque definitivamente recusado (inclusive voluntários que tiverem cedido o lugar), indenização a ser paga de imediato, acompanhada de reembolso do valor do bilhete ou da substituição por bilhete novo para o mesmo trecho (a critério do passageiro), além de “assistência” para alimentação, hospedagem e comunicação;

b) em caso de cancelamento de voo, garantir ao passageiro (art. 230, nova redação):

- o reembolso do valor do bilhete de passagem ou sua substituição por bilhete novo para o mesmo trecho, a critério do passageiro;
- “assistência” para alimentação, hospedagem e comunicação;
- indenização a ser paga de imediato, exceto quando o passageiro tiver sido informado com antecedência mínima de duas semanas ou quando, pelo menos uma semana antes, lhe tiver sido oferecida a troca do bilhete por outro equivalente;

c) em caso de previsão de atraso superior a duas horas, garantir ao passageiro “assistência para alimentação e comunicação” (*caput* do art. 231, nova redação);

d) em caso de previsão de atraso superior a quatro horas, ampliar a “assistência” prevista no item anterior, de modo a incluir hospedagem e transporte entre o aeroporto e hotel, podendo o passageiro optar, nesses casos, pelo reembolso do bilhete pago,



- acompanhado de bilhete de regresso para o aeroporto de origem, caso o atraso ocorra em aeroporto de escala (§§ 1º e 2º do art. 231, nova redação);
- e) equiparar a cancelamento de voo os atrasos superiores a seis horas (§ 3º do art. 231, nova redação);
- f) quando o atraso resultar em perda de conexão, garantir ao passageiro o recebimento imediato da indenização, independentemente do tempo de atraso (§ 4º do art. 231, nova redação);
- g) incluir, na esfera da responsabilidade do transportador, os danos decorrentes de atraso, cancelamento ou recusa de embarque (art. 256, nova redação);
- h) atualizar para 5 milhões de reais o valor máximo da multa destinada a punir as infrações indicadas no CBA (art. 299, nova redação);
- i) para os casos de atraso, cancelamento ou interrupção de voo, fixar, em valor igual ao da tarifa cheia cobrada pelo transportador para o mesmo trecho, o valor da indenização a ser paga de imediato ao passageiro, em numerário, podendo ser substituída por benefícios, mediante acordo entre as partes (*caput* e § 1º do art. 231-A, novo);
- j) fixar as seguintes ressalvas ao pagamento da indenização devida pelo transportador (§§ 2º e 3º do art. 231-A, novo):
- redução de 50%, quando o passageiro que optar pela emissão de novo bilhete para o mesmo trecho chegar ao seu destino em até duas horas depois do horário previsto para o voo original;
 - dispensa de indenização, quando o transportador provar que o atraso deveu-se a circunstâncias extraordinárias, que não poderiam ter sido evitadas;
- l) estender ao reembolso as mesmas condições estabelecidas para o pagamento de indenizações (art. 231-B, novo);
- m) estabelecer os seguintes critérios para a emissão de novo bilhete para o mesmo destino e em condições de transporte equivalentes (art. 231-C, novo):
- a emissão poderá ser feita, a critério do passageiro, na primeira oportunidade ou posteriormente, sujeita à disponibilidade de lugar;



- se colocado em classe inferior à do bilhete original, o passageiro fará jus a indenização de valor igual ao dobro da diferença de preço entre as classes;
 - se colocado em classe superior, nenhuma complementação será devida pelo passageiro ao transportador;
- n) obrigar o transportador a divulgar os direitos dos passageiros e os procedimentos para recebimento de indenização, assistência, reembolso e emissão de novo bilhete (art. 231-D, novo);
- o) suprimir do texto legal os limites fixados em valores monetários para a responsabilidade do transportador, relativamente às indenizações em caso de morte ou lesão corporal e atraso no transporte (art. 257, a ser revogado).

Em atendimento ao Requerimento nº 1.407, de 2007, apresentado pelo Senador Jayme Campos, o PLS nº 114, de 2004, o PLS nº 283, de 2007, o PLS nº 429, de 2007, e o PLS nº 533, de 2007, passaram a tramitar em conjunto.

Conforme despacho da Presidência desta Casa, os projetos foram distribuídos a quatro Comissões: a Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), onde tive a honra de relatá-los pela primeira vez; esta Comissão, de Serviços de Infra-Estrutura (CI), onde fui novamente distinguido com a relatoria; a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), que deverá se manifestar na sequência da tramitação; e, por fim, a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), onde a matéria colherá decisão terminativa.

Na CMA, comissão que nos precedeu no exame da matéria, apresentei parecer favorável ao Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004, na forma da Emenda nº 01-CMA (substitutivo) e pela rejeição dos Projetos de Lei do Senado nº 283, de 2007, nº 429, de 2007 e nº 533, de 2007. O parecer foi aprovado e o substitutivo, adotado pela CMA.

Nenhuma emenda foi oferecida a qualquer dos projetos perante esta Comissão.

II – ANÁLISE



Tendo em vista a recente decisão da CMA sobre o assunto – baseada em parecer de minha autoria, integralmente acatado pela Comissão –, tomo a liberdade de trazer à apreciação da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura o inteiro teor da análise que então desenvolvi sobre os projetos, já que, a rigor, nesta ou naquela Comissão, o interesse da matéria está centrado na garantia de qualidade e eficiência na prestação dos serviços de transporte aéreo.

É o que reproduzimos a seguir:

De acordo com a Constituição Federal (art. 22, I e X), a União detém competência exclusiva para legislar sobre direito aeronáutico e navegação aérea, matéria de que se ocupam as iniciativas sob exame. De outra parte, conforme disposto no art. 48, o Congresso Nacional é competente para deliberar sobre o assunto, sendo lícita a iniciativa parlamentar, que não encontra restrição nos termos do art. 61 da Lei Maior.

Tomadas conjuntamente, as proposições em análise buscam, com maior ou menor abrangência, instituir ou reforçar mecanismos de proteção aos usuários do transporte aéreo em situações adversas – mais especificamente, as situações nas quais o transportador falha em cumprir satisfatoriamente as condições previstas no contrato de transporte.

Tais situações geram para os passageiros problemas de natureza e gravidade variada, que vão desde aqueles relacionados à bagagem (extravio, violação, danos ou entrega com atraso) até os chamados danos pessoais, substancialmente mais graves, como as lesões corporais e a morte de passageiros. Entre uma e outra categoria de dano, registra-se uma gama de ocorrências, responsáveis por transtornos e prejuízos cotidianamente impostos aos usuários pelas empresas transportadoras. Entre essas, incluem-se o cancelamento de vôos, os atrasos rotineiros nas partidas, a interrupção de viagem em aeroportos de escala e o *overbooking* – prática generalizada entre as companhias aéreas, que impede o embarque de passageiro com reserva confirmada em vôo com excesso de passageiros na mesma situação.

O CBA não trata de todas as situações-problema a que nos referimos. Embora disponha, de alguma forma, sobre as hipóteses de cancelamento e atraso de vôos, nenhuma menção específica é feita ao *overbooking*. Em caso de cancelamento, por exemplo, limita-se a determinar o reembolso do valor pago pelo portador do bilhete; na ocorrência de atraso, faculta ao transportador oferecer ao passageiro serviço equivalente ou restituir, de imediato, o valor pago, sendo que, para esse fim, são reconhecidos apenas os atrasos que excederem a quatro horas do horário previsto para a partida do vôo. Obriga o transportador a assegurar transporte, alimentação e hospedagem ao passageiro quando o atraso ou interrupção se der em aeroporto de escala. Por fim, reconhece a responsabilidade civil do transportador em caso de atraso, exceto nas hipóteses de força maior ou de determinação da autoridade aeronáutica.



A seu turno, o Código de Defesa do Consumidor (CDC), criado pela Lei nº 8.078, de 1990, assegura ao passageiro, além da restituição da quantia paga, indenização por perdas e danos.

No âmbito infralegal, o tema é tratado pela Portaria nº 676/CG-5, de 13 de novembro de 2000, do Comando da Aeronáutica, que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte. A principal inovação trazida por essa portaria foi a previsão, em caso de *overbooking*, da possibilidade de negociação entre empresa e passageiros, fundada na apresentação de voluntários dispostos a desistir do embarque em troca de uma compensação.

A realidade mostra que o regime jurídico do contrato de transporte aéreo em vigor tem deixado o passageiro em situação de alta vulnerabilidade perante as empresas transportadoras – seja em caso de *overbooking*, sobre o que o CBA é omissivo, seja nos casos de cancelamento ou atrasos superiores a quatro horas, para os quais não é prevista a aplicação de qualquer penalidade. Segundo o CBA, os cancelamentos ensejam tão-somente o direito ao reembolso do valor da passagem; e os atrasos que excederem as quatro horas de tolerância, apenas o direito de acomodação em outro voo para o mesmo destino ou, a critério do passageiro, a restituição do valor que houver pago pelo bilhete.

A proteção oferecida pelo CDC tampouco é satisfatória: em primeiro lugar, porque a tentativa de obter reparação depende necessariamente de ingresso em juízo pelo interessado, submetendo-o, via de regra, a longos e dispendiosos processos judiciais; e, em segundo, porque não são fixados limites para indenizações, o que gera, de um lado, incerteza para o passageiro em busca de reparação, e, de outro, insegurança para a empresa aérea, relativamente ao valor a que pode chegar sua obrigação de indenizar. Além disso, é perfeitamente aceitável que as normas gerais previstas no CDC, aplicáveis a todos os segmentos da atividade econômica, sejam complementadas ou detalhadas em leis específicas, que contemplem as peculiaridades de cada setor.

Essa é a razão pela qual medidas de proteção e defesa dos direitos dos usuários dos serviços de transporte aéreo podem e devem ser objeto de regulamentação específica, no âmbito do CBA, sem prejuízo dos fundamentos gerais, consubstanciados no CDC.

De modo geral, todas as proposições sob exame desta Comissão trazem contribuições importantes para a montagem de um arcabouço de proteção e defesa dos usuários do transporte aéreo. É moralmente indefensável que, por ineficiência administrativa ou operacional das companhias aéreas ou pela adoção de práticas que consultam tão-somente o seu interesse comercial, usuários do transporte aéreo sejam surpreendidos pela impossibilidade do embarque ou pela súbita notícia do cancelamento do voo, ou submetidos a esperas que se estendem por prazo indeterminado por força de sucessivos adiamentos na partida. Da mesma forma, não nos parece que a mera transferência da obrigação contratual do transportador para outro voo, em horário posterior, ou a simples restituição do valor pago pela passagem sejam



medidas capazes de garantir a justa compensação de danos morais e, eventualmente, materiais, sofridos pelos passageiros.

A própria Constituição Federal cuidou de assegurar, no art. 5º, V, o direito à “indenização por dano material, moral ou à imagem”. Nas matérias em pauta, é evidente a aplicabilidade do referido preceito constitucional. Não se justifica, portanto, a persistência das lacunas legais existentes no CBA. Torna-se, assim, premente que, em substituição à difícil batalha das indenizações mediante processo civil, a legislação específica do setor assegure aos passageiros do transporte aéreo a perspectiva da reparação certa, compatível com os danos sofridos e passível de obtenção sem custos e sem demoras.

É nossa avaliação que, quanto ao mérito, as propostas analisadas caminham ao encontro dos anseios da sociedade por uma maior eficiência na prestação dos serviços de transporte aéreo de passageiros. Outrossim, reconhecemos na tramitação conjunta dos projetos uma excelente oportunidade de chegar a uma proposta otimizada, consistente e abrangente de intervenção no CBA. Do exame realizado, pudemos extrair boas indicações para a seleção, a compatibilização e a reformatação dos conteúdos julgados estratégicos para o alcance dos propósitos que motivaram as iniciativas dos ilustres senadores Serys Slhessarenko (autora dos PLS nº 114, de 2004, e nº 429, de 2007), Renato Casagrande (autor do PLS nº 283, de 2007) e Aloizio Mercadante (autor do PLS nº 533, de 2007).

Com vistas a maximizar os benefícios pretendidos para a comunidade usuária dos serviços de transporte aéreo – sob a forma de indenizações justas, capazes de compensar os passageiros pelos inconvenientes e prejuízos causados pelas transportadoras, afora os danos pessoais em caso de acidente –, o parecer apresentado à CMA concluiu pela apresentação de projeto substitutivo.

O novo texto, adotado pela Comissão, foi desenvolvido a partir do PLS nº 114, de 2004, a mais antiga das quatro proposições, sem, contudo, prescindir de parcela expressiva do conteúdo dos dispositivos que integram os demais projetos.

Com efeito, o substitutivo adotado pela CMA reúne dispositivos extraídos de todos os projetos analisados, procedidas as devidas adaptações formais e reparos de técnica legislativa. Mais especificamente, foram incorporados pelo substitutivo: i) o PLS nº 114, de 2004, integralmente, com os ajustes necessários em face da nova estrutura; ii) do PLS nº 283, de 2007, o § 2º do art. 231 do CBA, em sua nova redação; iii) do PLS nº 429, de 2007, o art. 226-A, novo, e a nova redação dada aos arts. 229, 230, 231, 234 (§§ 6º e 7º), 248, 256 (inciso III), 257, 260, 281 (inciso V) e 299, todos do CBA; e iv) do PLS nº 533, de 2007, os §§ 2º e 4º do art. 231, com a nova redação proposta, e o novo art. 231-A a ser incluído no CBA.



Na oportunidade em que ratifico as conclusões do parecer anteriormente proferido, gostaria de sugerir aos ilustres membros desta Comissão a inclusão, no texto do substitutivo da CMA, de dispositivo novo, referente ao transporte de passageiros por ônibus nos trechos compreendidos entre o terminal aeroportuário e a aeronave estacionada em área remota do pátio.

Pretende o novo dispositivo disciplinar a operação dos serviços de ônibus utilizados nos aeroportos com essa finalidade, de modo a evitar situações de flagrante desconforto e constrangimento a que se sujeitam os passageiros no interior de veículos superlotados. Nos termos da emenda adiante formulada, proponho que a ocupação máxima admitida para esses ônibus seja limitada ao número de assentos disponíveis no veículo. Em especial, a medida busca adaptar as condições do transporte ao perfil das pessoas transportadas, sabendo-se que a grande maioria, independentemente de idade ou condição física, carrega consigo pertences que dificultam ou tornam, no mínimo, insegura a realização do percurso de pé.

Por fim, há que se argumentar que a matéria se insere no contexto de busca de soluções para a chamada “crise aérea”, que tanto tem atormentado a sociedade brasileira. Nesse sentido, as proposições são extremamente válidas e merecem a célere apreciação por esta Comissão.

III – VOTO

Em face de todo o exposto, manifesto-me FAVORÁVEL ao Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004, na forma do substitutivo que a seguir apresento, e CONTRÁRIO aos Projetos de Lei do Senado nº 283, de 2007, nº 429, de 2007, e nº 533, de 2007.

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 114 (SUBSTITUTIVO), DE 2004



Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica –, para dispor sobre a responsabilidade do transportador aéreo e as indenizações devidas em caso de atraso, interrupção ou cancelamento de voo, de recusa de embarque por excesso de reservas (*overbooking*) e de dano a passageiro ou a sua bagagem.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 229, 231, 233, 234, 248, 256, 257, 260, 281 e 299 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 229.** Em caso de cancelamento de voo ou atraso superior a duas horas na partida, o passageiro fará jus a indenização no valor correspondente ao da tarifa integral cobrada pelo transportador para a emissão de bilhete aéreo entre o ponto de embarque e o ponto de destino do viajante, sem descontos, independentemente de conexões e escalas.

§ 1º A indenização não exige a empresa de garantir ao passageiro prejudicado o direito contratual ao transporte previsto no bilhete, o qual poderá ser usufruído, a critério do passageiro, na forma de uma das seguintes alternativas:

I – acomodação em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, no prazo de quatro horas a contar do horário previsto para o embarque;

II – reembolso do valor do bilhete.

§ 2º Resultando o atraso do voo em perda de conexão que levaria o passageiro a seu destino final, a indenização de que trata o *caput* deste artigo será paga ao passageiro independentemente do tempo de atraso.

§ 3º Quando o passageiro optar pela acomodação em outro voo para o mesmo destino e o horário de chegada não exceder o programado para o voo original em duas horas, a indenização será reduzida em cinquenta por cento.

§ 4º A empresa transportadora fica dispensada do pagamento de indenização quando o cancelamento ou atraso na partida se



dever a condições meteorológicas que impeçam pousos e decolagens nos aeroportos de origem ou de destino do voo, ou ao fechamento ou inoperância temporária de qualquer desses aeroportos, ou, ainda, a circunstâncias extraordinárias das quais o transportador dê prova de que não poderiam ter sido evitadas. (NR)”

“**Art. 231.** Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso superior a duas horas em aeroporto de escala, o passageiro poderá optar por uma das seguintes alternativas:

I – endosso do bilhete de passagem do trecho não voado;

II – restituição do valor do bilhete de passagem correspondente ao trecho não voado.

§ 1º Ao passageiro que optar pela restituição do valor do bilhete de passagem será assegurado o direito a voo de regresso ao ponto de partida inicial.

§ 2º 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.

§ 3º O disposto no *caput* não se aplica quando a interrupção ou o atraso se dever a condições meteorológicas que impeçam pousos e decolagens nos aeroportos de origem ou de destino do voo, ao fechamento ou inoperância temporária de qualquer desses aeroportos, ou, ainda, a circunstâncias extraordinárias das quais o transportador dê prova de que não poderiam ter sido evitadas. (NR)”

“**Art. 233.**

.....

§ 3º As viaturas utilizadas para transporte de passageiros em processo de embarque ou desembarque, nos percursos compreendidos entre o terminal aeroportuário e a aeronave, não poderão circular com lotação superior ao número de assentos disponíveis. (NR)”

“**Art. 234.**



.....

§ 6º A bagagem será entregue ao passageiro, inviolada e em bom estado de conservação, no prazo máximo de vinte minutos após o desembarque.

§ 7º Em caso de descumprimento do disposto no parágrafo anterior, o transportador pagará ao passageiro, de imediato e em moeda nacional, multa de valor equivalente à metade do valor integral da tarifa do trecho consignado no bilhete de passagem, sem descontos. (NR)”

“**Art. 248.** Não se aplicam às indenizações previstas os limites máximos fixados neste Capítulo quando ficar provado que o dano resultou de dolo ou culpa do transportador ou de seus prepostos.

Parágrafo único. Cabe ao transportador o ônus de provar que o dano não resultou de sua culpa ou dolo. (NR)”

“**Art. 256.**

.....

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

III – de dano, avaria, violação, furto, extravio ou atraso na entrega da bagagem. (NR)”

“**Art. 257.** A responsabilidade do transportador em relação a cada passageiro ou tripulante, no caso de morte ou lesão corporal grave e permanente, não é previamente limitada ou tarifada, devendo o juiz, diante das circunstâncias específicas de cada caso, fixar o valor da indenização, que não poderá ser inferior a R\$1.000.000,00 (um milhão de reais) em caso de morte, e R\$750.000,00 (setecentos e cinquenta mil reais) em caso de lesão grave e permanente.

Parágrafo único. Nos demais casos de lesão corporal, de natureza não grave, o juiz fixará o valor da indenização diante das circunstâncias específicas, vedada a limitação ou tarifação prévia da indenização. (NR)”



“**Art. 260.** A responsabilidade do transportador por danos à bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao valor correspondente a R\$ 10.000 (dez mil reais), em relação a cada passageiro. (NR)”

“**Art. 281.**

V – às indenizações devidas aos passageiros por descumprimento das Condições Gerais de Transporte.
..... (NR)”

“**Art. 299.** Será aplicada a penalidade de multa de até R\$ 5.000.000,00 (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 arts. 226-A, 231-A, 231-B e 259-A:

“**Art. 226-A.** A autoridade de aviação civil disporá sobre as Condições Gerais de Transporte, observado o disposto nesta Lei, nas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil e no Código de Defesa do Consumidor.”

“**Art. 231-A.** Fará jus a indenização o passageiro que, comparecendo na hora estabelecida e portando bilhete com reserva confirmada, deixar de embarcar, por haver a empresa efetuado reservas em número superior à capacidade da aeronave.

§ 1º A indenização de que trata este artigo terá valor equivalente ao da tarifa integral cobrada pelo transportador para a emissão de bilhete aéreo entre o ponto de embarque e o ponto de destino do viajante, sem descontos, independentemente de conexões e escalas.

§ 2º A indenização não exige a empresa de garantir ao passageiro prejudicado o direito contratual ao transporte previsto



no bilhete, o qual poderá ser usufruído, a critério do passageiro, na forma de uma das seguintes alternativas:

I – acomodação em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, no prazo de quatro horas a contar do horário previsto para o embarque;

II – reembolso do valor do bilhete;

III – endosso da passagem.

§ 3º Quando o passageiro optar pela acomodação em outro voo para o mesmo destino e o horário de chegada não exceder o programado para o voo original em duas horas, a indenização será reduzida em cinquenta por cento.

§ 4º Todas as despesas decorrentes da preterição de passageiro por excesso de reservas, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

§ 5º O atendimento ao disposto neste artigo far-se-á sem prejuízo de recurso posterior impetrado pelo passageiro junto a instâncias competentes, para compensação de perdas adicionais decorrentes da não-realização da viagem previamente marcada.”

“**Art. 231-B.** O pagamento das indenizações devidas em caso de recusa de embarque a passageiro com reserva confirmada, e de cancelamento, atraso superior a duas horas, ou interrupção de voos será feito de imediato, em moeda nacional, admitida a substituição do pagamento em numerário por benefícios ou vantagens, sempre mediante acordo firmado entre o transportador e o passageiro.”

“**Art. 231-C.** O passageiro com reserva confirmada que não comparecer para embarque no horário estabelecido (*no show*), terá direito à restituição da quantia efetivamente paga pelo bilhete de passagem não utilizado, monetariamente atualizada, conforme dispuser o regulamento.

§ 1º A empresa aérea poderá deduzir, a título de taxa de serviço, a parcela de dez por cento do montante da restituição devida ao passageiro, limitada ao valor máximo fixado no regulamento.



§ 2º O reembolso de bilhete de passagem adquirido mediante tarifa promocional obedecerá às condições especiais estabelecidas pela empresa aérea para sua aplicação.

§ 3º O direito à restituição extingue-se com o término do prazo de validade do bilhete de passagem não utilizado.”

“**Art. 259-A.** O transportador responde pelos danos decorrentes de avaria, violação, furto, extravio ou atraso na entrega da bagagem.”

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

Art. 4º Ficam revogados o art. 230 e a alínea b do §1º do art. 256 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator