



SENADO FEDERAL

PARECERES

NºS 123 A 127, DE 2010

Sobre o Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004, de autoria da Senadora Serys Slhessarenko, 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.

PARECER Nº 123, DE 2010

(Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

(1º pronunciamento sobre o Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004)

RELATOR: Senador **JOSÉ MARANHÃO**

RELATOR “AD HOC”: Senador **ANTONIO CARLOS JÚNIOR**

I – RELATÓRIO

O Projeto em exame, apresentado em 5 de maio de 2004 pela Senadora **SERYS SLHESSARENKO**, tem por objetivo alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica no sentido de instituir o dever de indenizar, a ser exigido das prestadoras do serviço de transporte aéreo de passageiros, no caso de haver reservas confirmadas em número superior ao da capacidade da aeronave. Para tanto, a proposição acrescenta à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, denominada Código Brasileiro de Aeronáutica, dispositivo específico para determinar que, ao passageiro que deixar de embarcar em decorrência dessa prática, será devida indenização de valor mínimo equivalente ao da tarifa em classe econômica para o trecho considerado.

De outra parte, a indenização prevista não exime a transportadora de assegurar os direitos contratuais dos passageiros prejudicados, seja oferecendo acomodação em outro voo, para o mesmo destino, nas quatro horas subsequentes à do embarque frustrado, seja pelo reembolso do valor do bilhete ou ainda por meio do endosso da passagem.

Na Justificação da proposta, a autora afirma que “uma das causas mais freqüentes de reclamação de usuários de transportes aéreos” refere-se à prática conhecida como *overbooking*, ou sobre-reserva, por meio da qual as empresas, para se protegerem de eventuais cancelamentos, aceitam reservas em número superior ao da capacidade das aeronaves. Ao lembrar que tal recurso, antes de conhecimento “restrito às comunidades aeronáutica e de turismo, hoje afeta número tão expressivo de pessoas que se tornou tema de domínio público”, a autora entende que deve haver norma legal expressa no sentido de sistematizar “o procedimento das empresas nas circunstâncias em que ocorrer excesso de reservas”.

Por fim, Sua Excelência informa que a alteração proposta visa a suprir lacuna do Código Brasileiro de Aeronáutica, que não trata da matéria, e, assim, evitar que a reparação do dano venha a depender, como hoje ocorre, de dispendiosos e longos procedimentos judiciais.

Distribuído a esta Comissão e, para ulterior deliberação, às Comissões de Serviços de Infra-Estrutura e de Desenvolvimento Regional e Turismo, o Projeto não recebeu emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Trata-se, indiscutivelmente, de matéria relevante. É legal e moralmente indefensável que os usuários do transporte aéreo, tendo cumprido integralmente suas obrigações contratuais, sejam surpreendidos pela impossibilidade do embarque, em decorrência de práticas comerciais que consultam tão-somente interesses empresariais. Parece igualmente claro que a mera transferência da obrigação contratual do transportador para outro voo, em horário posterior, não se mostra suficiente para compensar os danos morais e, às vezes, materiais, sofridos.

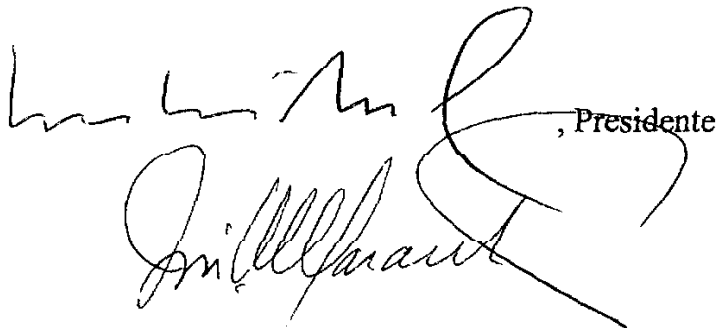
Deve-se observar que não se trata aqui da impossibilidade operacional para a realização do voo contratado, situação alheia à vontade do operador, que alcança indistintamente todos os passageiros. No caso em pauta, ao contrário, o tratamento é discriminatório porquanto, ocorrendo regularmente o voo e tendo os usuários cumprido suas obrigações, alguns embarcam e outros não. Assim, expõem-se os passageiros a riscos não previstos nas relações contratuais, que decorrem de práticas de autoproteção, adotadas exatamente pelo pólo mais forte dessas relações.

A própria Constituição Federal cuidou de assegurar, no art. 5º, V, o direito à “indenização por dano material, moral ou à imagem”. Na matéria em pauta, parece plenamente aplicável tal preceito constitucional, não se justificando, como bem destaca a autora da iniciativa, a lacuna legal. A proposição, outrossim, ao sanar a falha da lei vigente, o faz em notável atendimento ao princípio da razoabilidade. De fato, ainda que moderadamente referenciada ao preço de um bilhete de passagem, cumulado com a obrigação de providenciar outro voo ou devolver o valor da aquisição original, a indenização tende a ser suficiente para inibir os abusos relacionados com a prática do *overbooking*.

III – VOTO

Não encontro injuridicidade ou inconstitucionalidade na proposição. No mérito, adoto os argumentos que justificaram a apresentação do Projeto, disposto em boa técnica legislativa. Voto, portanto, pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004.

Sala da Comissão, 5 de setembro de 2007.

 , Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PROPOSIÇÃO: PLS Nº 114 DE 2004

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 05/09/2007, OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE :	
RELATOR: ^{AD HOC} <i>Sen. Antonio Carlos Júnior</i>	
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PTB, PR, PSB, PCdoB, PRB e PP)	
SERYS SLHESSARENKO	1. DELI SALVATTI
SIBÁ MACHADO	2. INÁCIO ARRUDA
EDUARDO SUPLICY	3. PATRÍCIA SABOYA GOMES
ALOIZIO MERCADANTE	4. MARCELO CRIVELLA
EPITÁCIO CAFETEIRA	5. JOÃO RIBEIRO
MOZARILDO CAVALCANTI	6. MAGNO MALTA
ANTONIO CARLOS VALADARES	
PSOL	
	7. JOSÉ NERY
PMDB	
PEDRO SIMON	1. ROSEANA SARNEY
VALDIR RAUPP	2. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA
ROMERO JUCÁ	3. LEOMAR QUINTANILHA
JARBAS VASCONCELOS	4. PAULO DUQUE
VALTER PEREIRA	5. JOSÉ MARANHÃO
GILVAM BORGES	6. NEUTO DE CONTO
BLOCO DA MINORIA (DEM e PSDB)	
ADELMIR SANTANA	1. ELISEU RESENDE
MARCO MACIEL (PRESIDENTE)	2. JAYME CAMPOS
DEMÓSTENES TORRES	3. ANTONIO CARLOS JÚNIOR (RELATOR "AD HOC")
EDISON LOBÃO	4. KÁTIA ABREU
ROMEU TUMA	5. MARIA DO CARMO ALVES
ARTHUR VIRGÍLIO	6. FLEXA RIBEIRO
EDUARDO AZEREDO	7. JOÃO TENÓRIO
LÚCIA VÂNIA	8. MARCONI PERILLO
TASSO JEREISSATI	9. MÁRIO COUTO
PDT	
JEFFERSON PÉRES	1. OSMAR DIAS

Atualizada em: 09/08/2007

PARECER Nº 124, DE 2010
(Da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor
e Fiscalização e Controle)

Sobre o Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004 (tramitando em conjunto com os Projetos de Lei do Senado nºs 283, 429 e 533, de 2007, nos termos do Requerimento nº 1.407, de 2007).

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 Alpizio 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 voo (*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 voo para o mesmo destino nas quatro horas subseqüentes à do embarque frustrado; reembolso do valor do bilhete; ou endosso da passagem; c
- 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 voo e de interrupção ou atraso de voo 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 voo 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 voo 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 voo 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 voo 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 das 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 trocar o lugar por benefícios 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 vôo, 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 vôo 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 vôo, 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 vôo 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.

Distribuídos a esta Comissão, os projetos não receberam emendas. Na sequência, a matéria irá à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), à Comissão de Serviços de Infra-Estrutura (CI) e à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), onde colherá decisão terminativa.

II – ANÁLISE

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.

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.

Tomadas conjuntamente, as proposições 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.

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.

Entre as diversas categorias de danos aos passageiros, registra-se uma gama de ocorrências, responsáveis por transtornos e prejuízos cotidianamente impostos aos usuários pelas empresas transportadoras. Incluem-se aí o cancelamento de voos, 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 voo 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 voos, nenhuma menção específica é feita ao *overbooking*, por exemplo.

Em caso de cancelamento, o CBA 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 voo. 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.

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 na direção dos anseios da sociedade por uma maior eficiência na prestação dos serviços de transporte aéreo de passageiros. Por essa razão 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 –, estamos concluindo pela apresentação de projeto substitutivo.

O novo texto 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. Dessa forma, o substitutivo proposto reúne dispositivos extraídos de todos os projetos analisados, procedidas as devidas adaptações formais e os reparos de técnica legislativa que nos pareceram indicados.

Assim é que, além do PLS nº 114, de 2004 – integralmente acolhido na nova estrutura com os ajustes necessários –, o substitutivo incorpora: do PLS nº 283, de 2007, o § 2º do art. 231 do CBA, em sua nova redação; 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 do PLS nº 533, de 2007, os §§ 2º e 4º do art. 231, com a nova redação proposta, o inciso II do art. 256, e o novo art. 231-A a ser incluído no CBA.

III – VOTO

Em face de todo o exposto, concluímos pela REJEIÇÃO dos Projetos de Lei do Senado nº 283, de 2007, nº 429, de 2007, e nº 533, de 2007, e pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº 1 – CMA (SUBSTITUTIVO) PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 114, 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, 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 exime 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. 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 exime 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.

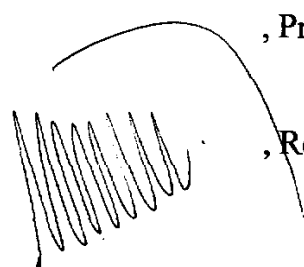
§ 3º O direito à restituição extingue-se com o término do prazo de validade do bilhete de passagem não utilizado.”

“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.

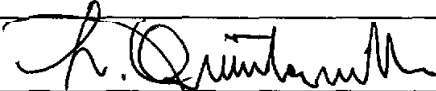
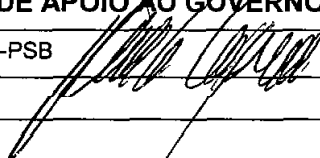
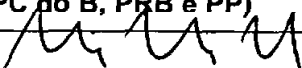
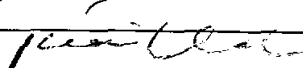
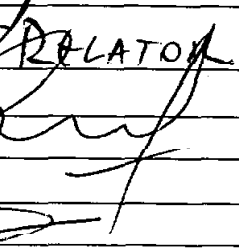
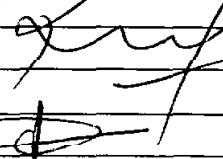
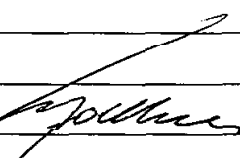
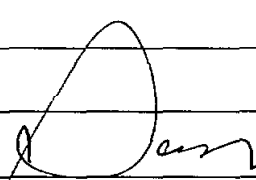
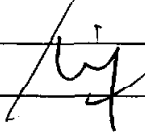
Sala da Comissão,

 , Presidente
 , Relator

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE

PROPOSIÇÃO: PLS Nº 114 DE 2004

ASSINAM O PARECER NA REUNIAO DE 03/06/2008, OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE:  SEN. LEOMAR QUINTANILHA	
RELATOR:  SEN. EXPEDITO JÚNIOR	
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
RENATO CASAGRANDE-PSB 	FLÁVIO ARNS-PT 
VAGO	AUGUSTO BOTELHO-PT
FÁTIMA CLEIDE-PT	SERYS SLHESARENKO-PT
CÉSAR BORGES-PR	INÁCIO ARRUDA-PC do B 
	EXPEDITO JÚNIOR-PR 
Maioria (PMDB)	
LEOMAR QUINTANILHA PRESIDENTE	ROMERO JUCA 
WELLINGTON SALGADO	GEOVANI BORGES
VALDIR RAUPP	ALMEIDA LIMA 
VALTER PEREIRA	GERALDO MESQUITA
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
ELISEU RESENDE-DEM	ADELMIR SANTANA-DEM
FRÁCLITO FORTES-DEM 	VAGO
GILBERTO GOELLNER-DEM	VAGO
JOSÉ AGRIPINO-DEM	RAIMUNDO COLOMBO-DEM
MÁRIO COUTO-PSDB	PAPAI ÉO PAFS-PSDB
MARISA SERRANO-PSDB	FLEXA RIBEIRO-PSDB
MARCONI PERILLO-PSDB 	ARTHUR VIRGÍLIO-PSDB
PTB	
GIM ARGELLO 	
PDT	
VAGO	VAGO

PARECER Nº 125, DE 2010
(Da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura)

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 ~~bagagens~~.

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 voo (*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 voo para o mesmo destino nas quatro horas subseqüentes 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 voo e de interrupção ou atraso de voo 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 voo 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 voo 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 voo 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 voo 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 CRA (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) obrigat 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 ^{será} ~~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 vôo 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.

EMENDA Nº 2 – CI (SUBSTITUTIVO)
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 exime 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 exime 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.

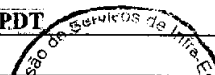
Sala da Comissão, 20 de agosto de 2008.

, Presidente

, Relator

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA

Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004	
ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 20/08/2008, OS SENHORES (AS) SENADORES (AS)	
PRESIDENTE: Senador Marconi Perillo	
RELATOR: Senador Expedito Júnior	
Titulares - Bloco de apoio ao Governo (PT/PR/PSB/PG/B/PRB/PP)	Suplentes - Bloco de apoio ao Governo (PT/PR/PSB/PG/B/PRB/PP)
SERYS SLHESSARENKO - PT	1- FLÁVIO ARNS - PT
DELCÍDIO AMARAL - PT	2- FÁTIMA CLEIDE - PT
ELI SALVATTI - PT	3- ALOIZIO MERCADANTE - PR
FRANCISCO DORNELLES - PP	4- JOÃO RIBEIRO - PR
INÁCIO ARRUDA - PC do B	5- AUGUSTO BOTELHO - PT
EXPEDITO JÚNIOR - PR	6- RENATO CASAGRANDE - PSB
Titulares - PMDB	Suplentes - PMDB
ROMERO JUCÁ	1- LOBÃO FILHO
VALDIR RAUPP	2- JOSÉ MARANHÃO
LEOMAR QUINTANILHA	3- CASILDO MALDANER
GEOVANI BORGES	4- NEUTO DE CONTO
VALTER PEREIRA	5- GERALDO MESQUITA
WELLINGTON SALGADO	6- PEDRO SIMON
Titulares - Bloco da Minoria (DEM/PSDB)	Suplentes - Bloco da Minoria (DEM/PSDB)
GILBERTO GOELLNER - DEM	1 - DEMÓSTENES TORRES - DEM
ELISEU RESENDE - DEM	2 - MARCO MACIEL - DEM
JAYME CAMPOS - DEM	3 - ADELMIR SANTANA - DEM
HERÁCLITO FORTES - DEM	4 - ROSALBA CIARLINI - DEM
RAIMUNDO COLOMBO - DEM	5 - ROMEU TUMA - PTB
JOÃO TENÓRIO - PSDB	6 - CÍCERO LUCENA - PSDB
MARCONI PERILLO - PSDB	7 - EDUARDO AZEREDO - PSDB
FLEXA RIBEIRO - PSDB	8 - MÁRIO COUTO - PSDB
SÉRGIO GUERRA - PSDB	9 - TASSO JEREISSATI - PSDB
Titulares - PTB	Suplentes - PTB
GIM ARGELLO	1- JOÃO VICENTE CLAUDINO
Titulares - PDT	Suplentes - PDT
JOÃO DURVAL	1- (vago)



PARECER Nº 126, DE 2010
(Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)
(2º pronunciamento)

RELATOR: Senador **EXPEDITO JÚNIOR**

I – RELATÓRIO

Trata-se de quatro proposições em tramitação conjunta: 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.

Apensadas por força do Requerimento nº 1.407, de 2007, de iniciativa do Senador Jayme Campos, todas as proposições pretendem alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), instituído pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, no sentido de assegurar, aos usuários do transporte aéreo, reparação por danos causados pelas transportadoras, a exemplo de atrasos, interrupções ou cancelamentos de vôos, recusa de embarque em razão de excesso de reservas aceitas pela companhia aérea para o mesmo vôo (*overbooking*), danos aos passageiros (morte ou lesão corporal) e danos ou atrasos no transporte de bagagens.

O PLS nº 114, de 2004, destina-se a assegurar proteção aos passageiros prejudicados pela prática do *overbooking* por meio da inclusão, no CBA, de artigo para determinar, cumulativamente, o pagamento de indenização; a acomodação em outro vôo, restituição do valor do bilhete ou, ainda, o endosso da passagem; e a cobertura das despesas pessoais relacionadas com a impossibilidade de embarcar.

A seu turno, o PLS nº 283, de 2007, pretende alterar a redação dos arts. 230 e 231 do CBA, que dispõem sobre os direitos dos passageiros em caso de atraso na partida de vôo e de interrupção ou atraso de vôo em aeroporto de escala, para, em síntese, reduzir para duas horas o limite aceitável de atraso, hoje fixado em quatro horas.

O PLS nº 429, de 2007, altera substancialmente o CBA com o propósito de assegurar diversos mecanismos de proteção e defesa dos direitos do usuário de serviços de transporte aéreo.

Por fim, o PLS nº 533, de 2007, busca disciplinar os procedimentos a serem adotados nas situações de *overbooking* e de atraso, interrupção ou cancelamento de voo.

Reunidas, as proposições foram distribuídas a quatro Comissões: a de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA); a de Serviços de Infra-Estrutura (CI); a de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ); e, por fim, a de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), onde a matéria colherá decisão terminativa.

Na CMA, em decorrência do princípio regimental da precedência, aprovou-se parecer favorável ao PLS nº 114, de 2004, na forma da Emenda nº 01-CMA (substitutivo), e pela rejeição dos demais projetos.

Na CI, igualmente, optou-se por uma emenda substitutiva, que acrescentou, ao texto aprovado na CMA, dispositivo referente ao transporte de passageiros por ônibus nos trechos compreendidos entre o terminal aeroportuário e a aeronave estacionada em área remota do pátio.

A matéria foi então indevidamente encaminhada à CDR, colegiado que deverá pronunciar-se somente após a audiência das demais Comissões. Sanado o equívoco, as proposições foram redistribuídas a esta Comissão, que deverá manifestar-se sobre os aspectos de regimentalidade, juridicidade e constitucionalidade.

II – ANÁLISE

Trata-se, indiscutivelmente, de matéria relevante. É legal e moralmente indefensável que os usuários do transporte aéreo, tendo cumprido integralmente suas obrigações contratuais, sejam surpreendidos pela impossibilidade do embarque, ou por atrasos e outros constrangimentos, em decorrência de práticas comerciais que consultam tão-somente interesses empresariais. Parece igualmente claro que a mera transferência da obrigação contratual do transportador para outro voo, em horário posterior, não se mostra suficiente para compensar os danos sofridos. No mesmo sentido, revela-se excessivo o período de quatro horas de tolerância em relação a atrasos, como atualmente estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica.

No caso do *overbooking*, deve-se ainda observar que não se trata da impossibilidade operacional para a realização do voo contratado, situação alheia à vontade do operador, que alcançaria indistintamente todos os passageiros. Trata-se de tratamento discriminatório porquanto, ocorrendo regularmente o voo e tendo os usuários cumprido suas obrigações, alguns embarcarão e outros não. Assim, expõem-se os passageiros a riscos não previstos nas relações contratuais, que decorrem de práticas de auto-proteção, adotadas exatamente pelo pólo mais forte dessas relações.

A própria Constituição Federal cuidou de assegurar, no art. 5º, V, o direito à “indenização por dano material, moral ou à imagem”. Na matéria em pauta, tal preceito constitucional mostra-se plenamente aplicável, não se justificando o silêncio da legislação ora vigente.

As proposições encontram abrigo constitucional. Nos termos do art. 22, incisos X e XI, compete à União legislar privativamente sobre “navegação aérea”, bem como sobre “transporte”. De outra parte, não há impedimento à iniciativa parlamentar, uma vez que a matéria refoge ao campo constitucionalmente reservado, no art. 61, ao Presidente da República.

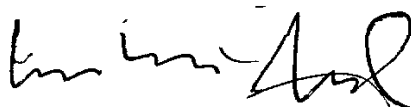
Quanto à regimentalidade, não há reparos a oferecer, impondo-se a aplicação da regra de precedência do projeto mais antigo sobre o mais recente, fixada no art. 260, II, *b*, do Regimento Interno.

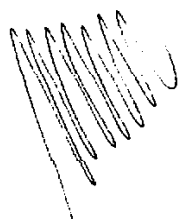
No mérito, considero que o texto substitutivo adotado pela Comissão de Serviços de Infra-Estrutura (CI) sintetiza e aprimora adequadamente as proposições apensadas.

III – VOTO

Em face do exposto, voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004, na forma do substitutivo adotado pela CI, e pela REJEIÇÃO dos Projetos de Lei do Senado nº 283, de 2007, nº 429, de 2007, e nº 533, de 2007.

Sala da Comissão, 15 de outubro de 2008.

, Presidente

, Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PROPOSIÇÃO: PLS Nº 114 DE 2004

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 15/10/2008 OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE:	
RELATOR: <i>Sen. Expedito Júnior</i>	
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PR, PSB, PCdoB, PRB e PP) ²	
SERYS SLHESSARENKO <i>(AUTOR)</i>	1. INACIO ARRUDA
MARINA SILVA	2. FRANCISCO DORNELLES
EDUARDO SUPICY	3. CÉSAR BORGES
ALOIZIO MERCADANTE	4. EXPEDITO JÚNIOR <i>(Relator)</i>
IDELI SALVATTI	5. MAGNO MALTA
ANTONIO CARLOS VALADARES	6. JOSÉ NERY (P3OL) ³
PMDB	
JARBAS VASCONCELOS	1. ROSEANA SARNEY
PEDRO SIMON	2. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA
ROMERO JUCÁ	3. LEONAR QUINTANILHA
ALMEIDA LIMA	4. VALDIR RAUPP
VALTER PEREIRA	5. JOSÉ MARANHÃO
GILVAM BORGES	6. NEUTO DE CONTO
BLOCO DA MINORIA (DEM e PSDB)	
ADELMIR SANTANA	1. ELISEU RESENDE
MARCO MACIEL ¹ <i>(Presidente)</i>	2. JAYME CAMPOS
DEMÓSTENES TORRES	3. JOSÉ AGRIPINO
MARCO ANTÔNIO COSTA ⁶	4. ALVARO DIAS ⁴
ANTONIO CARLOS JÚNIOR	5. VIRGINIO DE CARVALHO
ARTHUR VIRGÍLIO	6. FLEXA RIBEIRO
EDUARDO AZEREDO	7. JOÃO TENÓRIO
LÚCIA VÂNIA	8. MARCONI PERILLO
TASSO JEREISSATI	9. MÁRIO COUTO
PTB ⁵	
EPITÁCIO CAFETEIRA	1. MOZARILDO CAVALCANTI
PDT	
OSMAR DIAS	1. CRISTOVAM BUARQUE

PARECER Nº 127, DE 2010
(Da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo)

RELATOR: Senador **ALMEIDA LIMA**

RELATOR “AD HOC”: Senador **ROBERTO CAVALCANTI**

I – RELATÓRIO

São submetidos ao exame desta Comissão os Projetos de Lei do Senado (PLS) nº 114, de 2004, de autoria da Senadora Serys Slhessarenko, nº 283, de 2007, de autoria do Senador Renato Casagrande, nº 429, de 2007, também de autoria da Senadora Serys Slhessarenko, e nº 533, de 2007, de autoria do Senador Aloizio Mercadante. As proposições tramitam em conjunto por força do Requerimento nº 1.407, de 2007, de iniciativa do Senador Jayme Campos.

Sem distinção nesse aspecto, todos os projetos pretendem alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), instituído pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, no sentido de assegurar aos usuários do transporte aéreo reparação por danos causados pelas transportadoras, a exemplo de atrasos, interrupções ou cancelamentos de vôos, recusa de embarque em razão de excesso de reservas efetuadas pela companhia aérea para o mesmo vôo (*overbooking*), danos aos passageiros (morte ou lesão corporal) e danos ou atrasos no transporte de bagagens.

A proposição mais antiga, o PLS nº 114, de 2004, pretende assegurar proteção aos passageiros prejudicados pela prática do *overbooking* por meio da inclusão, no CBA, de artigo para determinar, cumulativamente, pagamento de indenização; acomodação em outro voo, restituição do valor do bilhete ou, ainda, endosso da passagem; e cobertura das despesas pessoais relacionadas com a impossibilidade de embarcar.

O PLS nº 283, de 2007, destina-se a alterar a redação dos arts. 230 e 231 do CBA, que dispõem sobre os direitos dos passageiros em caso de postergação da partida de voo e de interrupção ou atraso de voo em aeroporto de escala, para, em síntese, reduzir para duas horas o limite aceitável de atraso, hoje fixado em quatro horas, bem como exigir indenização ao passageiro atingido pelo atraso em valor igual ao pago por seu bilhete de passagem.

A alteração mais substancial do CBA é promovida pelo PLS nº 429, de 2007, com o propósito de instituir diversos mecanismos de proteção e defesa dos direitos do usuário de serviços de transporte aéreo.

Por fim, mais tópico, o PLS nº 533, de 2007, busca disciplinar os procedimentos a serem adotados nas situações de *overbooking* e de atraso, interrupção ou cancelamento de voo.

Reunidas, as proposições foram distribuídas a quatro Comissões: a de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA); a de Serviços de Infraestrutura (CI); a de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ); e a de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), que deverá manifestar-se de forma terminativa.

Na CMA, em decorrência do princípio regimental da precedência, aprovou-se parecer favorável ao PLS nº 114, de 2004, na forma da ~~Emenda~~ nº 01 – CMA (substitutivo), e pela rejeição dos demais projetos.

Na CI, igualmente, optou-se por uma emenda substitutiva, que acrescentou, ao texto aprovado na CMA, dispositivo referente ao transporte de passageiros por ônibus nos trechos compreendidos entre o terminal aeroportuário e a aeronave estacionada em área remota do pátio.

A matéria foi então indevidamente encaminhada a esta Comissão, que deveria pronunciar-se somente após a audiência das demais. Sanado o equívoco, as proposições foram submetidas à CCJ, que se manifestou favoravelmente, por unanimidade, à aprovação do substitutivo adotado na CI.

Retornando a matéria à CDR, foi inicialmente designado para relatá-la o Senador Expedito Júnior. Em virtude de o ilustre parlamentar não mais integrar este colegiado, assumi a relatoria dos projetos ora sob exame desta Comissão.

Não foram apresentadas emendas perante esta Comissão.

II – ANÁLISE

Em relação ao criterioso relatório apresentado pelo Senador Expedito Júnior – o qual, todavia, não chegou a ser apreciado –, tomo a liberdade de reproduzir trechos da análise por ele desenvolvida, com destaque para os aspectos em que constato perfeita sintonia com minha própria avaliação acerca das questões tratadas nas proposições em análise. É o que passo a transcrever:

A par de sua relevância no sentido do aprimoramento das relações de consumo e do respeito aos usuários dos serviços de transporte aéreo, a matéria em pauta guarda especial importância para o desenvolvimento do turismo. Ao contribuir para reger as obrigações e deveres instituídos entre transportadores e passageiros por força contratual, a inovação legislativa que ora se examina representa um passo importante para a solução do que se convencionou denominar “crise aérea”, circunstância que acarretou reflexos negativos ainda presentes tanto no desenvolvimento do turismo interno quanto na recepção de visitantes estrangeiros.

Na verdade, não é moralmente defensável que os usuários do transporte aéreo, tendo cumprido integralmente suas obrigações, sejam surpreendidos pela impossibilidade do embarque, ou mesmo por atrasos e outros constrangimentos, em decorrência de práticas comerciais que consultam tão-somente interesses empresariais. Parece igualmente claro que a mera transferência da obrigação contratual do transportador para outro voo, em horário posterior, não se mostra suficiente para compensar os danos sofridos. No mesmo sentido, revela-se excessivo o período de quatro horas de tolerância em relação a atrasos, como atualmente estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica.

No caso do *overbooking*, deve-se ainda observar que não se trata da impossibilidade operacional para a realização do voo contratado, situação alheia à vontade do operador, que alcançaria indistintamente todos os passageiros. Trata-se de tratamento discriminatório porquanto, ocorrendo regularmente o voo e tendo os usuários cumprido suas obrigações, alguns embarcarão e outros não. Expostos a riscos dessa natureza, os passageiros tendem a afastar-se preventivamente, o que inibe o ânimo de utilização do transporte aéreo e prejudica compromissos pessoais e atividades econômicas importantes, em especial no segmento do turismo.

A própria Constituição Federal cuidou de assegurar, no art. 5º, V, o direito à “indenização por dano material, moral ou à imagem”. Na matéria em pauta, tal preceito constitucional mostra-se plenamente aplicável, não se justificando o silêncio da legislação ora vigente.

É inegável o mérito do substitutivo elaborado originalmente pela CMA e acolhido, com uma emenda, pela CI e, na sequência, pela CCJ. Mantido o foco na busca de regras claras para os casos de cancelamento, atraso ou interrupção de voos, assim como para as situações de *overbooking*, o novo projeto oferecido como substitutivo avançou significativamente no trabalho de síntese e aprimoramento das proposições apensadas.

Não obstante, na ocasião em que deve se manifestar a última das Comissões às quais a matéria foi distribuída, vislumbro a oportunidade para a introdução de alguns ajustes adicionais, sempre em benefício do aperfeiçoamento da proposição. Nesse sentido, vale ressaltar os subsídios colhidos em reunião de audiência pública destinada a instruir a votação dos projetos, promovida pela CDR no último dia 6 de maio, com a participação de representantes da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), do Ministério da Defesa e das empresas de transporte aéreo.

Na essência, o substitutivo ora proposto promove aperfeiçoamentos na técnica legislativa, corrige pequenas impropriedades e suprime dispositivos que poderão ser mais bem tratados em norma regulamentadora da ANAC.

Diferentemente da proposta anterior, a elaboração do novo substitutivo adotou, como partido, reunir em um único artigo o tratamento de todas as situações em que o embarque do passageiro ou a partida da aeronave deixam de ocorrer no horário previsto, por motivos alheios à vontade do passageiro, quais sejam: cancelamento ou interrupção do voo; preterição de embarque por excesso

de passageiros (*overbooking*), e atraso superior a duas horas, no aeroporto de início do voo ou em aeroporto de escala.

Em todos esses casos, o passageiro fará jus a indenização pelo transtorno ou prejuízo sofrido. Sem prejuízo da indenização, poderá optar entre o reembolso do valor pago e a realização da viagem originalmente contratada, seja por meio de outro voo da mesma empresa, seja pelo endosso para outra empresa.

A fim de assegurar a liberdade contratual entre as partes, atribuiu-se caráter suplementar aos dispositivos legais disciplinadores do contrato de transporte aéreo, admitindo-se a estipulação de cláusulas diversas, desde que claramente explicitadas. Além disso, visando desestimular o não comparecimento de passageiros para embarque (*no show*), admitiu-se que o contrato estipule sanções para essa conduta.

III – VOTO

Em face do exposto, voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004, na forma do substitutivo adiante formulado, e pela REJEIÇÃO dos 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, DE 2004 (SUBSTITUTIVO)

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 compensações devidas em caso de atraso, interrupção ou cancelamento de voo, e preterição de embarque por excesso de reservas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“TÍTULO VII

Do Contrato de Transporte Aéreo

CAPÍTULO II

Do Contrato de Transporte de Passageiro

SEÇÃO I

Do Bilhete de Passagem

Art. 226-A. Na ausência de explícita disposição contratual em contrário, o contrato de transporte de passageiro observará o disposto no presente Capítulo.

Art. 226-B. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º A operação de embarque inicia-se com a transposição pelo passageiro do limite entre a área destinada ao público em geral e aquela reservada aos passageiros e termina com sua entrada na aeronave.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída do passageiro da aeronave e termina com a transposição do limite entre a área privativa dos passageiros e aquela destinada ao público em geral.

Art. 226-C. 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. 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, data e horário previstos de embarque e desembarque, assim como o nome dos transportadores e o modelo da aeronave empregada.

§ 1º As operações de embarque e desembarque poderão ser realizadas em até duas horas após o horário previsto.

§ 2º Respeitado o disposto no inciso anterior, o passageiro poderá ser embarcado em outro voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino.

§ 3º Os passageiros deverão ser comunicados, com a máxima antecedência possível, de atrasos ou cancelamentos do voo, e, se houver, dos novos horários previstos para embarque e desembarque. (NR)”

.....

“Art. 229. Em caso de cancelamento de voo, preterição de embarque ou atraso superior a duas horas no aeroporto de início do voo ou em aeroporto de escala, o passageiro que tiver comparecido para embarque na hora estabelecida fará jus a:

I – recebimento de indenização, no valor correspondente ao da maior tarifa cobrada pelo transportador para a emissão de bilhete aéreo no trecho considerado; e

II – garantia do direito contratual ao transporte previsto no bilhete, o qual poderá ser usufruído na forma de uma das seguintes alternativas:

a) acomodação em outro voo da mesma empresa aérea ou endosso do bilhete para outro transportador que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, no prazo de vinte e quatro horas a contar do horário previsto para embarque; ou

b) reembolso do valor do bilhete;

III – assistência compatível com o tempo de espera, sob a forma de facilidades de comunicação e alimentação;

IV – hospedagem e transporte de e para o aeroporto, nas hipóteses de endosso ou acomodação em outro voo cujo embarque previsto deva ocorrer em período superior a seis horas com relação ao horário do voo original.

§ 1º A indenização e o reembolso serão pagos de imediato e em moeda corrente, mediante entrega de numerário ou depósito em conta bancária indicada pelo passageiro.

§ 2º Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso superior a duas horas em aeroporto de escala, ao passageiro que optar pelo reembolso do valor do bilhete será assegurado o direito a voo de regresso ao ponto de partida inicial.

§ 3º As obrigações do transportador poderão ser substituídas por quaisquer outras formas de compensação estabelecidas em comum acordo com o passageiro. (NR)”

.....

“Art. 232.

Parágrafo único. O contrato de transporte poderá estipular a perda do direito ao serviço de transporte adquirido ou o pagamento de multa em caso de não comparecimento do passageiro para embarque no horário previsto. (NR)”

.....

“Art. 234.

.....

§ 6º A bagagem será entregue ao passageiro, inviolada e em bom estado de conservação, no prazo máximo de trinta minutos após o início do 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 da maior tarifa do trecho consignado no bilhete de passagem. (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. 257. A responsabilidade do transportador em relação a cada passageiro ou tripulante, no caso de morte ou lesão corporal grave e permanente limita-se 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.

..... (NR)”

.....

“TÍTULO VIII

Da Responsabilidade Civil

CAPÍTULO I

Da Responsabilidade Contratual

.....

SEÇÃO IV

Da Responsabilidade por Danos à Bagagem

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

“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 compensações 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:

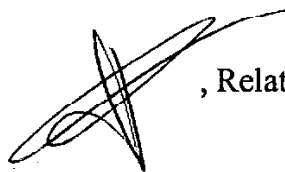
..... (NR)"

Art. 2 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Ficam revogados os arts. 230, 231 e 233 da Lei nº 7.565, de
19 de dezembro de 1986.

Sala da Comissão, 2 de dezembro de 2009.

SEN. NUNO DE CONTO, Presidente

, Relator

SEN. ROBERTO CAVALCANTI, RELATOR "AD HOC"

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 114, DE 2004

IV – DECISÃO DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, em Reunião Extraordinária realizada nesta data deliberou, em caráter terminativo, pela **aprovação** de Substitutivo ao 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”, de autoria da Senadora Serys Slhessarenko, e pela rejeição dos Projetos de Lei do Senado nº 283, 429 e nº 533, de 2007 a ele apensados.

**EMENDA Nº 3 – CDR (SUBSTITUTIVO)
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 114, 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 compensações devidas em caso de atraso, interrupção ou cancelamento de voo, e preterição de embarque por excesso de reservas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“TÍTULO VII

Do Contrato de Transporte Aéreo

CAPÍTULO II

Do Contrato de Transporte de Passageiro

SEÇÃO I

Do Bilhete de Passagem

Art. 226-A. Na ausência de explícita disposição contratual em contrário, o contrato de transporte de passageiro observará o disposto no presente Capítulo.

Art. 226-B. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º A operação de embarque inicia-se com a transposição pelo passageiro do limite entre a área destinada ao público em geral e aquela reservada aos passageiros e termina com sua entrada na aeronave.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída do passageiro da aeronave e termina com a transposição do limite entre a área privativa dos passageiros e aquela destinada ao público em geral.

Art. 226-C. 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. 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, data e horário previstos de embarque e desembarque, assim como o nome dos transportadores e o modelo da aeronave empregada.

§ 1º As operações de embarque e desembarque poderão ser realizadas em até duas horas após o horário previsto.

§ 2º Respeitado o disposto no inciso anterior, o passageiro poderá ser embarcado em outro voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino.

§ 3º Os passageiros deverão ser comunicados, com a máxima antecedência possível, de atrasos ou cancelamentos do voo, e, se houver, dos novos horários previstos para embarque e desembarque. (NR)”

.....

Art. 229. Em caso de cancelamento de voo, preterição de embarque ou atraso superior a duas horas no aeroporto de início do voo ou em aeroporto de escala, o passageiro que tiver comparecido para embarque na hora estabelecida fará jus a:

I – recebimento de indenização, no valor correspondente ao da maior tarifa cobrada pelo transportador para a emissão de bilhete aéreo no trecho considerado; e

II – garantia do direito contratual ao transporte previsto no bilhete, o qual poderá ser usufruído na forma de uma das seguintes alternativas:

a) acomodação em outro voo da mesma empresa aérea ou endosso do bilhete para outro transportador que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, no prazo de vinte e quatro horas a contar do horário previsto para embarque; ou

b) reembolso do valor do bilhete;

III – assistência compatível com o tempo de espera, sob a forma de facilidades de comunicação e alimentação;

IV – hospedagem e transporte de e para o aeroporto, nas hipóteses de endosso ou acomodação em outro voo cujo embarque previsto deva ocorrer em período superior a seis horas com relação ao horário do voo original.

§ 1º A indenização e o reembolso serão pagos de imediato e em moeda corrente, mediante entrega de numerário ou depósito em conta bancária indicada pelo passageiro.

§ 2º Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso superior a duas horas em aeroporto de escala, ao passageiro que optar pelo reembolso do valor do bilhete será assegurado o direito a voo de regresso ao ponto de partida inicial.

§ 3º As obrigações do transportador poderão ser substituídas por quaisquer outras formas de compensação estabelecidas em comum acordo com o passageiro. (NR)”

.....

“Art. 232.

Parágrafo único. O contrato de transporte poderá estipular a perda do direito ao serviço de transporte adquirido ou o pagamento de multa em caso de não comparecimento do passageiro para embarque no horário previsto. (NR)”

.....

“Art. 234.

.....

§ 6º A bagagem será entregue ao passageiro, inviolada e em bom estado de conservação, no prazo máximo de trinta minutos após o início do 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 da maior tarifa do trecho consignado no bilhete de passagem. (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. 257. A responsabilidade do transportador em relação a cada passageiro ou tripulante, no caso de morte ou lesão corporal grave e permanente limita-se 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.

..... (NR)”

.....

“TÍTULO VIII

Da Responsabilidade Civil

CAPÍTULO I

Da Responsabilidade Contratual

.....

SEÇÃO IV

Da Responsabilidade por Danos à Bagagem

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

“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 compensações 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. 2 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Ficam revogados os arts. 230, 231 e 233 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Assinam o Parecer os Senhores Senadores:

Neuto de Conto (Presidente), César Borges, Serys Silhessarenko, Adelmir Santana, Jefferson Praia, Wellington Salgado, Valdir Raupp, Gerson Camata e Osvaldo Sobrinho.

Sala da Comissão, em 2 de dezembro de 2009.



Senador NEUTO DE CONTO

Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo – CDR

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 114, DE 2004, TRAMITANDO EM CONJUNTO COM OS PROJETOS DE LEI DO SENADO Nºs 283, 429 E 533 DE 2009

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 02/12/2009 OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: SEN. NEUTO DE CONTO

RELATOR: SEN. ROBERTO CAVALCANTI - RELATOR "AD HOC"

TITULARES	SUPLENTEs
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PR, PSB, PCdoB, PRB)	
CÉSAR BORGES (PR)	1-DELCÍDIO AMARAL (PT)
SERYS SLHESSARENKO (PT)	2-ROBERTO CAVALCANTI (PRB)
ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB)	3-TIAO VIANA (PT)
JOSÉ NERY (PSOL)	4-VAGO
MAIORIA (PMDB, PP)	
NEUTO DE CONTO (PMDB)	1-WELLINGTON SALGADO (PMDB)
VALTER PEREIRA (PMDB)	2-PEDRO SIMON (PMDB)
ROMERO JUCÁ (PMDB)	3-VALDIR RAUPP (PMDB)
ALMEIDA LIMA (PMDB)	4-GERSON CAMATA (PMDB)
BLOCO DA MINORIA (DEM, PSDB)	
JOSÉ AGRIPINO (DEM)	1-GILBERTO GOELLNER (DEM)
MARCO MACIEL (DEM)	2-OSVALDO SOBRINHO (PTB)
ROSALBA CIARLINI (DEM)	3-DEMÓSTENES TORRES (DEM)
ADELMIR SANTANA (DEM)	4-KÁTIA ABREU (DEM)
LÚCIA VÂNIA (PSDB)	5-CÍCERO LUCENA (PSDB)
MARCONI PERILLO (PSDB)	6-SÉRGIO GUERRA (PSDB)
PAPALEO PAES (PSDB)	7-TASSO JEREISSATI (PSDB)
PTB	
GIM ARGELLO	1- MOZARILDO CAVALCANTI
PDT	
JEFFERSON PRAIA	1-JOÃO DURVAL

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO - CDR

LISTADE VOTAÇÃO NOMINAL – Projeto de Lei do Senado nº 114, DE 2004 (Substitutivo).

TITULARES – Bloco de Apoio ao Governo (PT, PR, PSB, PCdoB, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE – Bloco de Apoio ao Governo (PT, PR, PSB, PCdoB, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
CÉSAR BORGES (PR)	X				1-DELÍCIO AMARAL (PT)				
SERYSLHESSARENKO (PT)			X		2-ROBERTO CAVALCANTI (PRB)				
ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB)					3-TIAO VIANA (PT)				
JOSÉ NERY (PSOL)					4-VAGO				
TITULARES – Maioria (PMDB, PP)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE – Maioria (PMDB, PP)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
NEUTON DE CONTO (PMDB)					1-WELLINGTON SALGADO (PMDB)	X			
VALTER PEREIRA (PMDB)					2-PEDRO SIMON (PMDB)				
ROMERO JUCA (PMDB)					3-VALDIR RAUPP (PMDB)	X			
ALMEIDA LIMA (PMDB)					4-GERSON CAMATA (PMDB)				X
TITULARES – Bloco da Minoria (DEM, PSDB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE – Bloco da Minoria (DEM, PSDB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
JOSÉ AGRIPINO (DEM)					1-GILBERTO GOELLNER (DEM)				
MARCO MACIEL (DEM)					2-OSVALDO SOBRINHO (PTB)	X			
ROSALBA CIARLINI (DEM)					3-DEMÓSTENES TORRES (DEM)				
ADELMIR SANTANA (DEM)	X				4-KÁTIA ABREU (DEM)				
LÚCIA VÂNIA (PSDB)					5-CÍCERO LUCENA (PSDB)				
MARCONI PERILLO (PSDB)					6-SERGIO GUERRA (PSDB)				
PAPALEO PAES (PSDB)					7-TASSO JEREISSATI (PSDB)				
TITULARES – PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE – PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
GIM ARGELLO					1-MOZARILDO CAVALCANTI				
TITULARES – PDT	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE – PDT	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
JEFFERSON PRAIA	X				1-JOÃO DURVAL				

TOTAL 03 SIM 06 NÃO 01 ABS 01 AUTOR 01 PRESIDENTE 01

SALA DE REUNIÕES, EM 02/12/2009.

OBS: O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUORUM (art. 132, § 8º, RISF).

PRESIDENTE

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO - CDR

LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL - Projeto de Lei do Senado nº 283, DE 2007.

TITULARES - Bloco de Apoio ao Governo (PT, PR, PSB, PCdoB, PRB)	SUPLENTE - Bloco de Apoio ao Governo (PT, PR, PSB, PCdoB, PRB)	ABSTENÇÃO	AUTOR	NÃO	SIM	ABSTENÇÃO	AUTOR	NÃO	SIM	ABSTENÇÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
CESAR BORGES (PR)	1-DELÍCIO AMARAL (PT)			X								
SÉRGIO SHELLESARENKO (PT)	2-ROBERTO CAVALCANTI (PRB)			X								
ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB)	3-TIAO VIANA (PT)											
JOSÉ NERY (PSOL)	4-VAGO											
TITULARES - Maioria (PMDB, PP)	SUPLENTE - Maioria (PMDB, PP)	ABSTENÇÃO	AUTOR	NÃO	SIM	ABSTENÇÃO	AUTOR	NÃO	SIM	ABSTENÇÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
NEUTO DE CONTO (PMDB)	1-WELLINGTON SALGADO (PMDB)											
VALTER PEREIRA (PMDB)	2-PEDRO SIMON (PMDB)											
ROMERO JUCA (PMDB)	3-VALDIR RAUPP (PMDB)											
ALMEIDA LIMA (PMDB)	4-GERSON CAMATA (PMDB)											X
TITULARES - Bloco da Minoria (DEM, PSDB)	SUPLENTE - Bloco da Minoria (DEM, PSDB)	ABSTENÇÃO	AUTOR	NÃO	SIM	ABSTENÇÃO	AUTOR	NÃO	SIM	ABSTENÇÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
JOSÉ AGRIPINO (DEM)	1-GILBERTO GOELLNER (DEM)											
MARCO MACIEL (DEM)	2-OSVALDO SOBRINHO (PTB)											
ROSALBA CIARLINI (DEM)	3-DEMÓSTENES TORRES (DEM)											
ADELMIR SANTANA (DEM)	4-KATIA ABREU (DEM)			X								
LÚCIA VÂNIA (PSDB)	5-CÍCERO LUCENA (PSDB)											
MARCONI PERILLO (PSDB)	6-SERGIO GUERRA (PSDB)											
PAPALÉO PAES (PSDB)	7-TASSO JEREISSATI (PSDB)											
TITULARES - PTB	SUPLENTE - PTB	ABSTENÇÃO	AUTOR	NÃO	SIM	ABSTENÇÃO	AUTOR	NÃO	SIM	ABSTENÇÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
GIM ARGELLO	1-MOZARILDO CAVALCANTI											
TITULARES - PDT	SUPLENTE - PDT	ABSTENÇÃO	AUTOR	NÃO	SIM	ABSTENÇÃO	AUTOR	NÃO	SIM	ABSTENÇÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
JEFFERSON PRAIA	1-JOÃO DURAL			X								

TOTAL 02 SIM 01 NÃO 01 ABS 01 AUTOR 01 PRESIDENTE 01

SALA DE REUNIÕES, EM 02/12/2009.

PRESIDENTE

OBS: O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUORUM (art. 131, § 8º, RISF).

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO - CDR

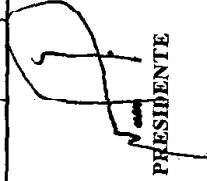
LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL - Projeto de Lei do Senado nº 429, DE 2007.

TITULARES - Bloco de Apoio ao Governo (PT, PR, PSB, PCdoB, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco de Apoio ao Governo (PT, PR, PSB, PCdoB, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
CÉSAR BORGES (PR)		X			1-DELCÍDIO AMARAL (PT)				
SÉRGIO SLHESARENKO (PT)			X		2-ROBERTO CAVALCANTI (PRB)				
ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB)					3-TIÃO VIANA (PT)				
JOSÉ NERY (PSOL)					4-VAGO				
TITULARES - Maioria (PMDB, PP)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Maioria (PMDB, PP)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
NEUTO DE CONTO (PMDB)					1-WELLINGTON SALGADO (PMDB)		X		
VALTER PEREIRA (PMDB)					2-PEDRO SIMON (PMDB)				
ROMERO JUCÁ (PMDB)					3-VALDIR RAUPP (PMDB)		X		
ALMEIDA LIMA (PMDB)					4-GERSON CAMATA (PMDB)				X
TITULARES - Bloco da Minoria (DEM, PSDB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco da Minoria (DEM, PSDB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
JOSÉ AGRIPINO (DEM)					1-GILBERTO GOELLNER (DEM)				
MARCO MACIEL (DEM)					2-OSVALDO SOBRINHO (PTB)		X		
ROSÁLIA CIARLINI (DEM)					3-DEMÓSTENES TORRES (DEM)				
ADEL MIR SANTANA (DEM)		X			4-KATIA ABREU (DEM)				
LÚCIA VÂNIA (PSDB)					5-CÍCERO LUCENA (PSDB)				
MARCONI PERILLO (PSDB)					6-SERGIO GUERRA (PSDB)				
PAPALÉO PAES (PSDB)					7-TASSO JEREISSATI (PSDB)				
TITULARES - PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
GIM ARGELLO					1-MOZARILDO CAVALCANTI				
TITULARES - PDT	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PDT	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
JEFFERSON PRAIA		X			1-JOÃO DURVAL				

TOTAL 03 SIM 01 NÃO 06 ABS 01 AUTOR 01 PRESIDENTE 01

SALA DE REUNIÕES, EM 02/12/2006.

OBS: O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUORUM (art. 132, § 8º, RISF).


PRESIDENTE

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO - CDR

LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL - Projeto de Lei do Senado nº 533, DE 2007.

TITULARES - Bloco de Apoio ao Governo (PT, PR, PSB, PCdoB, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco de Apoio ao Governo (PT, PR, PSB, PCdoB, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
CÉSAR BORGES (PR)		X			1-DELCÍDIO AMARAL (PT)				
SÉRGIO SILVEIRA (PT)		X			2-ROBERTO CAVALCANTI (PRB)				
ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB)					3-TIAO VIANA (PT)				
JOSÉ NERY (PSOL)					4-VAGO				
TITULARES - Maioria (PMDB, PP)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Maioria (PMDB, PP)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
NEUTO DE CONTO (PMDB)					1-WELLINGTON SALGADO (PMDB)		X		
VALTER PEREIRA (PMDB)					2-PEDRO SIMON (PMDB)				
ROMERO JUCA (PMDB)					3-VALDIR RAUPI (PMDB)		X		
ALMEIDA LIMA (PMDB)					4-GERSON CAMATA (PMDB)				X
TITULARES - Bloco da Minoria (DEM, PSDB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco da Minoria (DEM, PSDB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
JOSÉ AGRIPINO (DEM)					1-GILBERTO GOELLNER (DEM)				
MARCO MACIEL (DEM)					2-OSVALDO SOBRINHO (PTB)		X		
ROSALBA CIARLINI (DEM)					3-DEMÓSTENES TORRES (DEM)				
ADELMIR SANTANA (DEM)		X			4-KÁTIA ABREU (DEM)				
LÚCIA VANIA (PSDB)					5-CÍCERO LUCENA (PSDB)				
MARCONI PERILLO (PSDB)					6-SÉRGIO GUERRA (PSDB)				
PAPALÉO PAES (PSDB)					7-TASSO JEREISSATI (PSDB)				
TITULARES - PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
GIM ARGELLO					1-MOZARILDO CAVALCANTI				
TITULARES - PDT	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PDT	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
JEFFERSON PRAIA		X			1-JOÃO DURVAL				

TOTAL 09 SIM 07 NÃO 02 ABS 01 AUTOR 01 PRESIDENTE 01

SALA DE REUNIÕES, EM 02/12/2009.

OBS: O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUORUM (art. 132, § 8º, RISF).

PRESIDENTE

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 114, DE 2004

IV – DECISÃO DA COMISSÃO

Em Reunião Extraordinária realizada em 2 de dezembro de 2009, esta Comissão deliberou, em caráter terminativo, pela **aprovação** de Substitutivo ao 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”, de autoria da Senadora Serys Slhessarenko, e pela rejeição dos Projetos de Lei do Senado nº 283, 429 e nº 533, de 2007 a ele apensados.

Em cumprimento ao disposto no artigo 91, § 2º, combinado com o art. 284, do Regimento Interno desta Casa, comunico a Vossa Excelência que esta Comissão, na discussão Suplementar, adotou definitivamente, sem votação, o **Substitutivo** ao Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004.

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

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 compensações devidas em caso de atraso, interrupção ou cancelamento de voo, e preterição de embarque por excesso de reservas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“TÍTULO VII

Do Contrato de Transporte Aéreo

CAPÍTULO II

Do Contrato de Transporte de Passageiro

SEÇÃO I

Do Bilhete de Passagem

Art. 226-A. Na ausência de explícita disposição contratual em contrário, o contrato de transporte de passageiro observará o disposto no presente Capítulo.

Art. 226-B. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º A operação de embarque inicia-se com a transposição pelo passageiro do limite entre a área destinada ao público em geral e aquela reservada aos passageiros e termina com sua entrada na aeronave.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída do passageiro da aeronave e termina com a transposição do limite entre a área privativa dos passageiros e aquela destinada ao público em geral.

Art. 226-C. 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. 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, data e horário previstos de embarque e desembarque, assim como o nome dos transportadores e o modelo da aeronave empregada.

§ 1º As operações de embarque e desembarque poderão ser realizadas em até duas horas após o horário previsto.

§ 2º Respeitado o disposto no inciso anterior, o passageiro poderá ser embarcado em outro voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino.

§ 3º Os passageiros deverão ser comunicados, com a máxima antecedência possível, de atrasos ou cancelamentos do voo, e, se houver, dos novos horários previstos para embarque e desembarque. (NR)”

.....

“**Art. 229.** Em caso de cancelamento de voo, preterição de embarque ou atraso superior a duas horas no aeroporto de início do voo ou em aeroporto de escala, o passageiro que tiver comparecido para embarque na hora estabelecida fará jus a:

I – recebimento de indenização, no valor correspondente ao da maior tarifa cobrada pelo transportador para a emissão de bilhete aéreo no trecho considerado; e

II – garantia do direito contratual ao transporte previsto no bilhete, o qual poderá ser usufruído na forma de uma das seguintes alternativas:

a) acomodação em outro voo da mesma empresa aérea ou endosso do bilhete para outro transportador que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, no prazo de vinte e quatro horas a contar do horário previsto para embarque; ou

b) reembolso do valor do bilhete;

III – assistência compatível com o tempo de espera, sob a forma de facilidades de comunicação e alimentação;

IV – hospedagem e transporte de e para o aeroporto, nas hipóteses de endosso ou acomodação em outro voo cujo embarque previsto deva ocorrer em período superior a seis horas com relação ao horário do voo original.

§ 1º A indenização e o reembolso serão pagos de imediato e em moeda corrente, mediante entrega de numerário ou depósito em conta bancária indicada pelo passageiro.

§ 2º Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso superior a duas horas em aeroporto de escala, ao passageiro que optar pelo reembolso do valor do bilhete será assegurado o direito a voo de regresso ao ponto de partida inicial.

§ 3º As obrigações do transportador poderão ser substituídas por quaisquer outras formas de compensação estabelecidas em comum acordo com o passageiro. (NR)”

.....

“Art. 232.

Parágrafo único. O contrato de transporte poderá estipular a perda do direito ao serviço de transporte adquirido ou o pagamento de multa em caso de não comparecimento do passageiro para embarque no horário previsto. (NR)”

.....

“Art. 234.

.....

§ 6º A bagagem será entregue ao passageiro, inviolada e em bom estado de conservação, no prazo máximo de trinta minutos após o início do 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 da maior tarifa do trecho consignado no bilhete de passagem. (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. 257. A responsabilidade do transportador em relação a cada passageiro ou tripulante, no caso de morte ou lesão corporal grave e permanente limita-se 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.

..... (NR)”

.....

“TÍTULO VIII
Da Responsabilidade Civil
CAPÍTULO I
Da Responsabilidade Contratual

.....
SEÇÃO IV

Da Responsabilidade por Danos à Bagagem

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

“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 compensações 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. 2 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Ficam revogados os arts. 230, 231 e 233 da Lei nº 7.565, de 19
de dezembro de 1986.

Estiveram presentes os Senhores Senadores:

Roberto Cavalcanti (Presidente em exercício), Valter Pereira, Delcídio
Amaral, Wellington Salgado, Pedro Simon, Valdir Raupp, Osvaldo Sobrinho, Cícero
Lucena e João Durval.

Sala da Comissão, em 16 de dezembro de 2009.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'R' followed by a long horizontal stroke.

Senador ROBERTO CAVALCANTI

Presidente em Exercício da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo – CDR

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO

**TEXTO FINAL DO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 114, DE 2004
(SUBSTITUTIVO), APROVADO PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO
REGIONAL E TURISMO EM 02 DE DEZEMBRO DE 2009.**

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 compensações devidas em caso de atraso, interrupção ou cancelamento de voo, e preterição de embarque por excesso de reservas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“TÍTULO VII

Do Contrato de Transporte Aéreo

CAPÍTULO II

Do Contrato de Transporte de Passageiro

SEÇÃO I

Do Bilhete de Passagem

Art. 226-A. Na ausência de explícita disposição contratual em contrário, o contrato de transporte de passageiro observará o disposto no presente Capítulo.

Art. 226-B. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º A operação de embarque inicia-se com a transposição pelo passageiro do limite entre a área destinada ao público em geral e aquela reservada aos passageiros e termina com sua entrada na aeronave.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída do passageiro da aeronave e termina com a transposição do limite entre a área privativa dos passageiros e aquela destinada ao público em geral.

Art. 226-C. 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. 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, data e horário previstos de embarque e desembarque, assim como o nome dos transportadores e o modelo da aeronave empregada.

§ 1º As operações de embarque e desembarque poderão ser realizadas em até duas horas após o horário previsto.

§ 2º Respeitado o disposto no inciso anterior, o passageiro poderá ser embarcado em outro voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino.

§ 3º Os passageiros deverão ser comunicados, com a máxima antecedência possível, de atrasos ou cancelamentos do voo, e, se houver, dos novos horários previstos para embarque e desembarque. (NR)”

.....

“**Art. 229.** Em caso de cancelamento de voo, preterição de embarque ou atraso superior a duas horas no aeroporto de início do voo ou em aeroporto de escala, o passageiro que tiver comparecido para embarque na hora estabelecida fará jus a:

I – recebimento de indenização, no valor correspondente ao da maior tarifa cobrada pelo transportador para a emissão de bilhete aéreo no trecho considerado; e

II – garantia do direito contratual ao transporte previsto no bilhete, o qual poderá ser usufruído na forma de uma das seguintes alternativas:

a) acomodação em outro voo da mesma empresa aérea ou endosso do bilhete para outro transportador que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, no prazo de vinte e quatro horas a contar do horário previsto para embarque; ou

b) reembolso do valor do bilhete;

III – assistência compatível com o tempo de espera, sob a forma de facilidades de comunicação e alimentação;

IV – hospedagem e transporte de e para o aeroporto, nas hipóteses de endosso ou acomodação em outro voo cujo embarque previsto deva ocorrer em período superior a seis horas com relação ao horário do voo original.

§ 1º A indenização e o reembolso serão pagos de imediato e em moeda corrente, mediante entrega de numerário ou depósito em conta bancária indicada pelo passageiro.

§ 2º Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso superior a duas horas em aeroporto de escala, ao passageiro que optar pelo reembolso do valor do bilhete será assegurado o direito a voo de regresso ao ponto de partida inicial.

§ 3º As obrigações do transportador poderão ser substituídas por quaisquer outras formas de compensação estabelecidas em comum acordo com o passageiro. (NR)”

.....
“Art. 232.

Parágrafo único. O contrato de transporte poderá estipular a perda do direito ao serviço de transporte adquirido ou o pagamento de multa em caso de não comparecimento do passageiro para embarque no horário previsto. (NR)”

.....
“Art. 234.

.....
§ 6º A bagagem será entregue ao passageiro, inviolada e em bom estado de conservação, no prazo máximo de trinta minutos após o início do 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 da maior tarifa do trecho consignado no bilhete de passagem. (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. 257. A responsabilidade do transportador em relação a cada passageiro ou tripulante, no caso de morte ou lesão corporal grave e permanente limita-se 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.

..... (NR)”

.....

“TÍTULO VIII

Da Responsabilidade Civil

CAPÍTULO I

Da Responsabilidade Contratual

.....

SEÇÃO IV

Da Responsabilidade por Danos à Bagagem

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

“**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 compensações devidas aos passageiros por descumprimento das Condições Gerais de Transporte.

..... (NR)”

.....

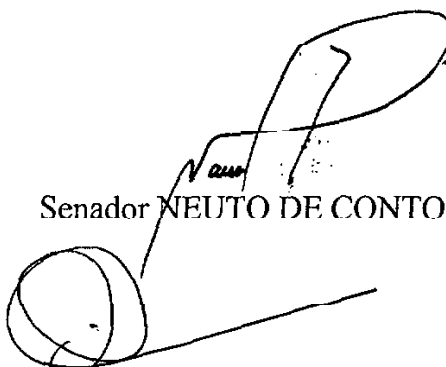
“**Art. 299.** Será aplicada a penalidade de multa de até R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

..... (NR)”

Art. 2 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Ficam revogados os arts. 230, 231 e 233 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Sala da Comissão, 02 de dezembro de 2009.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'N' followed by a series of loops and a horizontal stroke.

Senador NEUTO DE CONTO, Presidente

A handwritten signature in black ink, starting with a large, circular loop followed by a horizontal stroke.

Senador ROBERTO CAVALCANTI, Relator *Ad Hoc*

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA GERAL DA MESA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

TÍTULO II

Dos Direitos e Garantias Fundamentais

CAPÍTULO I

DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

Seção II

DAS ATRIBUIÇÕES DO CONGRESSO NACIONAL

Art. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

I - sistema tributário, arrecadação e distribuição de rendas;

II - plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, operações de crédito, dívida pública e emissões de curso forçado;

III - fixação e modificação do efetivo das Forças Armadas;

IV - planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento;

V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e bens do domínio da União;

VI - incorporação, subdivisão ou desmembramento de áreas de Territórios ou Estados, ouvidas as respectivas Assembléias Legislativas;

VII - transferência temporária da sede do Governo Federal;

VIII - concessão de anistia;

IX - organização administrativa, judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública da União e dos Territórios e organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal;

X - criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas, observado o que estabelece o art. 84, VI, b; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

XI - criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

XII - telecomunicações e radiodifusão;

XIII - matéria financeira, cambial e monetária, instituições financeiras e suas operações;

XIV - moeda, seus limites de emissão, e montante da dívida mobiliária federal.

XV - fixação do subsídio dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, observado o que dispõem os arts. 39, § 4º; 150, II; 153, III; e 153, § 2º, I. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 19.12.2003)

.....

Subseção III Das Leis

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

§ 1º - São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

I - fixem ou modifiquem os efetivos das Forças Armadas;

II - disponham sobre:

a) criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica ou aumento de sua remuneração;

b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração dos Territórios;

c) servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

d) organização do Ministério Público e da Defensoria Pública da União, bem como normas gerais para a organização do Ministério Público e da Defensoria Pública dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios;

e) criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública, observado o disposto no art. 84, VI (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

f) militares das Forças Armadas, seu regime jurídico, provimento de cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva. (Incluída pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

§ 2º - A iniciativa popular pode ser exercida pela apresentação à Câmara dos Deputados de projeto de lei subscrito por, no mínimo, um por cento do eleitorado nacional, distribuído pelo menos por cinco Estados, com não menos de três décimos por cento dos eleitores de cada um deles.

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

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

TÍTULO VII Do Contrato de Transporte Aéreo

CAPÍTULO I Disposições Gerais

.....

Art. 226. A falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem, nota de bagagem ou conhecimento de carga não prejudica a existência e eficácia do respectivo contrato.

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. 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, abstenendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

SEÇÃO II

Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (duas) vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

TÍTULO VIII

Da Responsabilidade Civil

CAPÍTULO I

Da Responsabilidade Contratual

SEÇÃO I

Disposições Gerais

Art. 248. Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.

§ 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

§ 3º A sentença, no Juízo Criminal, com trânsito em julgado, que haja decidido sobre a existência do ato doloso ou culposos e sua autoria, será prova suficiente.

.....

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.

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 par a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

.....

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.

CAPÍTULO VI Da Garantia de Responsabilidade

Art. 281. Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para garantir eventual indenização de riscos futuros em relação:

I - aos danos previstos neste Título, com os limites de responsabilidade civil nele estabelecidos (artigos 257, 260, 262, 269 e 277) ou contratados (§ 1º do artigo 257 e parágrafo único do artigo 262);

II - aos tripulantes e viajantes gratuitos equiparados, para este efeito, aos passageiros (artigo 256, § 2º);

III - ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos serviços aéreos privados (artigo 178, § 2º, e artigo 267, I);

IV - ao valor da aeronave.

Parágrafo único. O recebimento do seguro exime o transportador da responsabilidade (artigo 250).

CAPÍTULO III Das Infrações

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 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.

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990.

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO

OF. Nº 156/2009-CDR

Brasília, 16 de dezembro de 2009

A Sua Excelência o Senhor
JOSÉ SARNEY
Presidente do Senado Federal
N E S T A

Assunto: Substitutivo definitivamente adotado em Turno Suplementar

Senhor Presidente,

Em Reunião Extraordinária realizada em 2 de dezembro de 2009, esta Comissão deliberou, em caráter terminativo, pela **aprovação** de Substitutivo ao 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", de autoria da Senadora Serys Slhessarenko, e pela rejeição dos Projetos de Lei do Senado nº 283, 429 e nº 533, de 2007 a ele apensados.

Em cumprimento ao disposto no artigo 91, § 2º, combinado com o art. 284, do Regimento Interno desta Casa, comunico a Vossa Excelência que esta Comissão, na discussão Suplementar, adotou definitivamente, sem votação, o **Substitutivo** ao Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004.

Respeitosamente,



Senador ROBERTO CAVALCANTI

Presidente em Exercício da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo – CDR

**DOCUMENTO ANEXADO PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA, NOS TERMOS DO
ART. 250, PARÁGRAFO ÚNICO, DO REGIMENTO INTERNO**

RELATÓRIO

(Sobre o Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2009)

RELATOR: Senador JOSÉ MARANHÃO

I – RELATÓRIO

O Projeto em exame, apresentado em 5 de maio último pela Senadora SERYS SLHESSARENKO, tem por objetivo alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica no sentido de instituir o dever de indenizar, a ser exigido das prestadoras do serviço de transporte aéreo de passageiros, no caso de haver reservas confirmadas em número superior ao da capacidade da aeronave. Para tanto, a proposição acrescenta à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, dispositivo específico no sentido de determinar que, ao passageiro que deixar de embarcar em estrita decorrência dessa prática, será devida indenização de valor mínimo equivalente ao da tarifa em classe econômica para o trecho considerado.

De outra parte, a indenização prevista não exige a transportadora de assegurar os direitos contratuais dos passageiros prejudicados, seja oferecendo acomodação em outro voo, para o mesmo destino, nas quatro horas subsequentes à do embarque frustrado, seja pelo reembolso do valor do bilhete ou seja ainda por meio do endosso da passagem.

Na justificação da proposta, a autora afirma que “uma das causas mais frequentes de reclamação de usuários de transportes aéreos” refere-se à prática conhecida como *overbooking*, ou sobre-reserva, por meio da qual as

empresas, para se protegerem de eventuais cancelamentos, aceitam reservas em número superior ao da capacidade das aeronaves. Ao lembrar que tal recurso, antes de conhecimento “restrito às comunidades aeronáutica e de turismo, hoje afeta número tão expressivo de pessoas que se tornou tema de domínio público”, a autora entende que deve haver norma legal expressa no sentido de sistematizar “o procedimento das empresas nas circunstâncias em que ocorrer excesso de reservas”.

Por fim, Sua Excelência informa que a alteração proposta visa a suprir lacuna do Código Brasileiro de Aeronáutica, que não trata da matéria, e, assim, evitar que a reparação do dano venha a depender, como hoje ocorre, de dispendiosos e longos procedimentos judiciais.

Distribuído a esta Comissão e, para ulterior deliberação, à Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, o Projeto não recebeu emendas no prazo regimental.

II - ANÁLISE

Trata-se, indiscutivelmente, de matéria relevante. É legal e moralmente indefensável que os usuários do transporte aéreo, tendo cumprido integralmente suas obrigações contratuais, sejam surpreendidos pela impossibilidade do embarque, em decorrência de práticas comerciais que consultam tão-somente interesses empresariais. Parece igualmente claro que a mera transferência da obrigação contratual do transportador para outro voo, em horário posterior, não se mostra suficiente para compensar os danos morais e, às vezes, materiais, sofridos.

Deve-se observar que não se trata aqui da impossibilidade operacional para a realização do voo contratado, situação alheia à vontade do operador, que alcança indistintamente todos os passageiros. No caso em pauta, ao contrário, o tratamento é discriminatório porquanto, ocorrendo regularmente o voo e tendo os usuários cumprido suas obrigações, alguns embarcam e outros não. Assim, expõem-se os passageiros a riscos não previstos nas relações contratuais, que decorrem de práticas de auto-proteção, adotadas exatamente pelo pólo mais forte dessas relações.

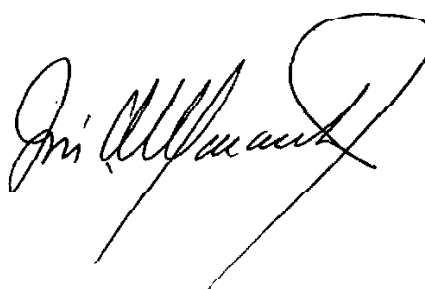
A própria Constituição Federal cuidou de assegurar, no art. 5º, V, o direito à “indenização por dano material, moral ou à imagem”. Na matéria em pauta, parece plenamente aplicável tal preceito constitucional, não se

justificando, como destaca a autora da iniciativa, a lacuna legal. A proposição, outrossim, ao sanar a falha da lei vigente, o faz em notável atendimento ao princípio da razoabilidade. De fato, ainda que moderadamente referenciada ao preço de um bilhete de passagem, cumulado com a obrigação de providenciar outro voo ou devolver o valor da aquisição original, a indenização tende a ser suficiente para inibir os abusos relacionados com a prática do *overbooking*.

II – VOTO

Não encontro injuridicidade ou inconstitucionalidade na proposição. No mérito, adoto os argumentos que justificaram a apresentação do Projeto, disposto em boa técnica legislativa. Voto, portanto, pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004.

Sala da Comissão,



, Presidente

, Relator

RELATÓRIO

(Sobre o Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004)

RELATOR: Senador EXPEDITO JÚNIOR

I – RELATÓRIO

Chega à Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 114, de 2004, de autoria da Senadora Serys Slhessarenko, que “altera dispositivos da Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), de modo a instituir indenização a passageiros em caso de excesso de reservas em aeronave”.

Em síntese, o projeto determina que o passageiro vítima de *overbooking* seja indenizado em dinheiro, imediatamente após a recusa de embarque, em valor correspondente ao da tarifa para o trecho considerado, sem desconto de qualquer espécie e mantida a validade do bilhete original. Além disso, a empresa aérea é responsabilizada por todas as despesas de transporte, alimentação e hospedagem decorrentes do incidente, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Em sua justificação a autora informa que a apresentação dessa proposição deveu-se “à certeza de que o CBA não contempla adequadamente os direitos dos passageiros e de que a legislação setorial deveria conter os dispositivos que assegurassem a reparação de danos compatível com os danos causados aos passageiros” de forma mais ágil que através de processo civil.

Aprovada na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), a proposição encontra-se nesta CMA em atendimento a requerimento de nossa autoria, uma vez que, no nosso entendimento, trata-se de assunto da maior importância e de elevado interesse para os consumidores, cuja defesa está entre as competências desta Comissão.

Após a deliberação desta Comissão, a matéria seguirá para as Comissões de Serviços de Infra-Estrutura (CI) e de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), onde colherá decisão terminativa.

Não foram oferecidas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

O *overbooking* consiste na venda de bilhetes em quantidade superior ao número real de assentos disponíveis na aeronave para determinado voo.

De acordo com o Direito Aeronáutico, a prática do *overbooking* não é ilegal. Admite-se que sejam vendidos assentos excedentes pelo fato de que alguns passageiros não comparecem para embarque (*no show*).

Se o *overbooking* fosse proibido, os respectivos assentos deixariam de ser utilizados, o que reduziria a receita das companhias aéreas e elevaria, indesejavelmente, o valor das tarifas cobradas.

Nesse contexto, o importante é que a legislação crie incentivos para que o *overbooking* seja realizado com mais eficiência, de tal modo que as aeronaves decolem com o menor número possível de assentos vagos e que o número de passageiros preteridos seja mínimo.

A melhor maneira de alcançar esse objetivo é assegurar aos passageiros preteridos compensações substanciais, que tornem antieconômico para as companhias excederem-se no *overbooking*.

Em relação à legislação vigente, o Código Brasileiro de Aeronáutica não trata diretamente do *overbooking*, mas de cancelamentos e atrasos de voo. No primeiro caso, determina-se o reembolso do valor já pago. No último, faculta-se ao transportador oferecer ao passageiro serviço equivalente ou restituir, de imediato, o valor pago, após atraso superior a quatro horas na partida do voo.

Se o atraso ou interrupção ocorrer em aeroporto de escala, a empresa deve, ainda, assegurar transporte, alimentação e hospedagem ao passageiro. Reconhece-se, ainda, 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 infra-legal, o tema é tratado pela Portaria nº 676/GC-5, de 13 de novembro de 2000, do Comando da Aeronáutica, que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte.

Atualmente, a competência para alterar essa portaria é da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). A principal inovação trazida pela portaria foi a previsão da possibilidade de negociação entre empresa e passageiros, a fim de que se apresentem voluntários para preterição no embarque, em troca de uma compensação (mecanismo de leilão).

No que diz respeito ao *no show*, a referida portaria garante ao passageiro o reembolso do bilhete não utilizado, admitindo apenas um desconto de 10%, a título de “taxa de serviço”, limitado ao equivalente a vinte e cinco dólares. A portaria permite, entretanto, que o bilhete adquirido por tarifa promocional sujeite-se a restrições adicionais.

Ou seja, o regime jurídico do contrato de transporte aéreo em vigor deixa o passageiro em condição de grande vulnerabilidade perante as empresas aéreas em situação de *overbooking*.

Os vôos podem ser cancelados ou atrasados em até quatro horas, sem qualquer penalidade. Após esse período, ou se houver excesso de passageiros, o único direito do passageiro preterido é a restituição do que pagou pelo bilhete.

A proteção oferecida pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC) não é a ideal porque exige que o prejudicado ingresse em juízo e porque não há um valor pré-estabelecido, o que causa incômodo para o passageiro e insegurança para a empresa. Além disso, o CDC é uma lei geral, aplicável a qualquer setor da economia.

Ele convive, entretanto, com leis específicas, aplicáveis a setores que apresentam particularidades. O *overbooking* é um instituto típico de direito aeronáutico, que não encontra paralelo em nenhuma outra área. Além disso, o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) já contém dispositivos específicos sobre os direitos dos passageiros, razão pela qual é o diploma legal mais adequado a ser alterado.

Assim, pelo exposto, acreditamos meritória a iniciativa proposta pela nobre colega, senadora Serys. Entretanto, há que se contrabalançar o previsível efeito de majoração de tarifas que o endurecimento das regras para o *overbooking* irá acarretar, com um concomitante endurecimento com o *no show*.

De fato, a imensa maioria dos passageiros é formada por pessoas que cumprem à risca as regras contratuais, e não devem, literalmente, pagar pelo não-comparecimento de uma minoria. Essa minoria é que deve arcar com os custos de seus atos.

Nesse sentido, estamos incluindo emenda ao projeto com o objetivo de consolidar a regra de que a empresa tenha flexibilidade de oferecer diversas categorias de reembolsos para os bilhetes (ou mesmo nenhum reembolso). Assim, os passageiros mais passíveis de não-comparecimento, como é o caso dos executivos, ou pagam um preço mais elevado para poderem obter mais ressarcimento ou sujeitam-se a pouco ou nenhum ressarcimento em caso de *no show*.

Para evitar eventuais abusos dessa flexibilização, estamos incluindo parágrafo que obriga as empresas a explicitar, de forma simples, as condições para o eventual reembolso dos bilhetes adquiridos, o que certamente permitirá que os passageiros possam adquirir as passagens mais adequadas a suas necessidades.

A emenda proposta também suprime o texto vigente do art. 228, que trata da validade dos bilhetes. Tal validade perde sentido ante a nova redação proposta, pois fica implícito que ela será também regida pelas regras inerentes à tarifa adquirida.

Por fim, em relação à técnica legislativa, cabe aperfeiçoamento quanto à localização, no corpo do CBA, da proposta contida no art. 1º do projeto. A autora a inclui na seção referente ao bilhete de passagem, do capítulo VII, que trata do contrato de transporte aéreo. Entretanto, acreditamos que ela estaria mais bem disposta no capítulo VIII, que trata da responsabilidade civil das empresas aéreas, especificamente na seção que trata da responsabilidade por dano ao passageiro, o que nos parece mais consentâneo com o caso tratado pela senadora Serys. Em face dessa sugestão, também incluiremos emenda ao projeto.

III – VOTO

Diante do exposto, nosso voto é pela APROVAÇÃO do PLS nº 114, de 2004, com as alterações decorrentes das seguintes emendas:

EMENDA Nº – CMA

Renumere-se o artigo a ser inserido no Código Brasileiro de Aeronáutica, de 229-A para 256-A, conforme comandado pelo art. 1º do PLS nº 114, de 2004.

EMENDA Nº – CMA

Inclua-se o seguinte art. 1º no PLS nº 114, de 2004, renumerando-se os demais artigos.

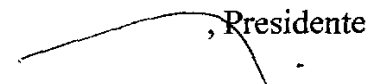
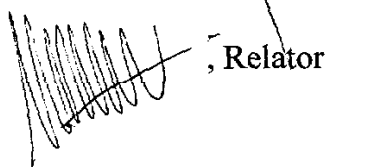
“Art. 1º O art. 228 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

‘Art. 228. O passageiro deverá comparecer para embarque no horário previamente estabelecido pela empresa.

§ 1º O eventual reembolso de bilhete adquirido por passageiro que não tenha cumprido o disposto no *caput* obedecerá a condições estipuladas no contrato de transporte aéreo.

§ 2º As condições de que trata o § 1º deverão ser explicitadas de forma simples e clara ao passageiro, por ocasião da aquisição dos bilhetes. (NR)’”

Sala da Comissão,

 , Presidente
 , Relator

RELATÓRIO

(Sobre os Projetos de Lei do Senado nºs 114, de 2004; 283, 429 e 533, de 2007)

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 voo (*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 voo 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 voo e de interrupção ou atraso de voo 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 voo 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 voo 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 voo 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 voo 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, ~~SA~~ 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 colhe a 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} confirmada em vôo com excesso de passageiros na mesma situação ^{de}.

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 voo. 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 de 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. 171.

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, concluo pela REJEIÇÃO dos Projetos de Lei do Senado nº 283, de 2007, nº 429, de 2007, e nº 533, de 2007, e pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004, na forma do substitutivo adotado pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), com a alteração decorrente da seguinte emenda:

EMENDA Nº – CI

Acrescente-se ao art. 233 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, na forma do substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2008, adotado pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), o seguinte parágrafo:

“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)”

Sala da Comissão,

, Presidente

; Relator



RELATÓRIO

(Sobre os Projetos de Lei do Senado nºs 114, de 2004; 283, 429 e 533, de 2007)

RELATOR: Senador EXPEDITO JÚNIOR

I – RELATÓRIO

São submetidos 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, proposições que tramitam em conjunto por força do Requerimento nº 1.407, de 2007, de iniciativa do Senador Jayme Campos.

Sem distinção neste aspecto, todos os projetos pretendem alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), instituído pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, no sentido de assegurar, aos usuários do transporte aéreo, reparação por danos causados pelas transportadoras, a exemplo de atrasos, interrupções ou cancelamentos de vôos, recusa de embarque em razão de excesso de reservas aceitas pela companhia aérea para o mesmo vôo (*overbooking*), danos aos passageiros (morte ou lesão corporal) e danos ou atrasos no transporte de bagagens.

A proposição mais antiga, o PLS nº 114, de 2004, pretende assegurar proteção aos passageiros prejudicados pela prática do *overbooking* por meio da inclusão, no CBA, de artigo para determinar, cumulativamente, o pagamento de indenização; a acomodação em outro vôo, restituição do valor do bilhete ou, ainda, o endosso da passagem; e a cobertura das despesas pessoais relacionadas com a impossibilidade de embarcar.

O PLS nº 283, de 2007, destina-se a alterar a redação dos arts. 230 e 231 do CBA, que dispõem sobre os direitos dos passageiros em caso de atraso na partida de vôo e de interrupção ou atraso de vôo em aeroporto de escala, para, em síntese, reduzir para duas horas o limite aceitável de atraso, hoje fixado em quatro horas, bem como exigir indenização ao passageiro afetado pelo atraso em valor igual ao pago por seu bilhete de passagem.

A alteração mais substancial do CBA é promovida pelo PLS nº 429, de 2007, com o propósito de instituir diversos mecanismos de proteção e defesa dos direitos do usuário de serviços de transporte aéreo.

Por fim, mais tópico, o PLS nº 533, de 2007, busca disciplinar os procedimentos a serem adotados nas situações de *overbooking* e de atraso, interrupção ou cancelamento de voo.

Reunidas, as proposições foram distribuídas a quatro Comissões: a de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA); a de Serviços de Infra-Estrutura (CI); a de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ); e a de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), que deverá manifestar-se de forma terminativa.

Na CMA, em decorrência do princípio regimental da precedência, aprovou-se parecer favorável ao PLS nº 114, de 2004, na forma da Emenda nº 01 - CMA (substitutivo), e pela rejeição dos demais projetos.

Na CI, igualmente, optou-se por uma emenda substitutiva, que acrescentou, ao texto aprovado na CMA, dispositivo referente ao transporte de passageiros por ônibus nos trechos compreendidos entre o terminal aeroportuário e a aeronave estacionada em área remota do pátio.

A matéria foi então indevidamente encaminhada a esta Comissão, que deveria pronunciar-se somente após a audiência das demais. Sanado o equívoco, as proposições foram submetidas à CCJ, que se manifestou favoravelmente, por unanimidade, à aprovação do substitutivo adotado na Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.

II – ANÁLISE

A par de sua relevância no sentido do aprimoramento das relações de consumo e do respeito aos usuários dos serviços de transporte aéreo, a matéria em pauta guarda especial importância para o desenvolvimento do turismo. Ao contribuir para reger as obrigações e deveres instituídos entre transportadores e passageiros por força contratual, a inovação legislativa que ora se examina representa um passo importante para a solução do que se convencionou denominar “crise aérea”, circunstância que acarretou reflexos negativos ainda presentes tanto no desenvolvimento do turismo interno quanto na recepção de visitantes estrangeiros.

Na verdade, não é moralmente defensável que os usuários do transporte aéreo, tendo cumprido integralmente suas obrigações, sejam surpreendidos pela impossibilidade do embarque, ou mesmo por atrasos e outros constrangimentos, em decorrência de práticas comerciais que consultam tão-somente interesses empresariais. Parece igualmente claro que a mera transferência da obrigação contratual do transportador para outro voo, em horário posterior, não se mostra suficiente para compensar os danos sofridos. No mesmo sentido, revela-se excessivo o período de quatro horas de tolerância em relação a atrasos, como atualmente estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica.

No caso do *overbooking*, deve-se ainda observar que não se trata da impossibilidade operacional para a realização do voo contratado, situação alheia à vontade do operador, que alcançaria indistintamente todos os passageiros. Trata-se de tratamento discriminatório porquanto, ocorrendo regularmente o voo e tendo os usuários cumprido suas obrigações, alguns embarcarão e outros não. Expostos a riscos dessa natureza, os passageiros tendem a afastar-se preventivamente, o que inibe o ânimo de utilização do transporte aéreo e prejudica compromissos pessoais e atividades econômicas importantes, em especial no segmento do turismo.

A própria Constituição Federal cuidou de assegurar, no art. 5º, V, o direito à “indenização por dano material, moral ou à imagem”. Na matéria em pauta, tal preceito constitucional mostra-se plenamente aplicável, não se justificando o silêncio da legislação ora vigente.

O substitutivo adotado pela CI, aprovado também pela CCJ, sintetiza e aprimora adequadamente as proposições apensadas ao estabelecer, sem descurar do princípio da razoabilidade, regras claras para os casos de cancelamento, atraso ou interrupção de voos, assim como também para as situações de *overbooking*.

III – VOTO

Em face do exposto, voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 114, de 2004, na forma do substitutivo adotado pela CI e pela CCJ, e pela REJEIÇÃO dos Projetos de Lei do Senado nº 283, de 2007, nº 429, de 2007, e nº 533, de 2007.

Sala da Comissão,

Publicado no DSF, de 5/3/2010.

, Presidente
, Relator