



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.927, DE 2019 **(Do Sr. Daniel Freitas)**

Altera o Art. 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre Código de Brasileiro de Aeronáutica.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1734/2007.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos ao Art. 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 2º O artigo 231 da Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido dos parágrafos 1º e 2º:

“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.

§1º 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.

§2º É vedada às Empresas de Transporte Aéreo de Passageiros a venda de bilhete em quantidade superior ao número de assentos disponíveis.”

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Editado em 1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica mostra sinais de obsolescência, por não prover tratamento expresso das situações de comercialização a maior de bilhete excedente ao número dos assentos da aeronave. Conhecido como overbooking, esse procedimento implica em prejuízo financeiro e emocional ao passageiro.

Desde os anos de 1990 a interferência do governo na regulamentação da prestação do serviço de transporte coletivo público aéreo vem diminuindo. A par dessa condição, a maior liberdade de concorrência, o advento de tarifas reduzidas e a globalização resultaram no aumento da procura, superando a oferta em certos segmentos.

Para garantir o melhor aproveitamento econômico da aeronave, as empresas aéreas adotaram a venda de bilhetes em quantidade superior ao número de assentos disponíveis, priorizando naturalmente os assentos das categorias mais rentáveis, o que explica a ocorrência rara de overbooking na primeira classe. Pela falta de salvaguarda na normatização da prestação do serviço do transporte coletivo público aéreo, resta aos passageiros prejudicados recorrer ao Código de Defesa do

Consumidor e à legislação nacional complementar, nos casos de apelo à Justiça Comum.

Quem já foi vítima do overbooking, e teve de enfrentar os dissabores dele decorrentes, que não são poucos, saberá avaliar a importância de se recolocar a discussão nos termos devidos. O problema, insistimos, não é um passageiro conseguir embarcar, quando tem todos os direitos para isso. O problema é a prática comum das companhias aéreas de não embarcar passageiros com esse direito.

A explicação das empresas para essa prática é o fato de que, dos passageiros que fazem reserva, uma parcela - que elas estimam entre 10% e 20% do total - não comparece para o embarque. Dão a esse fato o nome de no show, ou não apresentação do passageiro para o embarque. Como contrapartida ao no show, as empresas adotaram a prática do overbooking, que, na opinião das companhias aéreas, raramente prejudica os usuários.

Mas os passageiros que viajam com frequência sabem que a ocorrência não é tão rara. E não é um problema novo. Companhias aéreas têm sido condenadas pela Justiça em primeira instância por prática de overbooking. Há alguns anos vigora um acordo entre empresas aéreas, governo e entidades de defesa do consumidor, cujo objetivo, afirmou-se, era desestimular essa prática. Para isso, foi instituído um sistema de compensação para o passageiro que aceitasse embarcar em outro voo. Esse sistema prevê indenização em dinheiro, de valor fixado por meio de leilão entre os passageiros prejudicados, pagamento de despesas com alimentação e hospedagem, entre outras sanções para a empresa.

Mas, em lugar de desestimular, esse acordo tem servido para justificar o overbooking, que desrespeita o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor. Não é um acordo de preço ou de quantidade entre companhias interessadas em dominar o mercado, que caracteriza a formação de cartel. Mas ele permite a padronização de procedimentos, em favor das empresas e em detrimento dos passageiros, com resultados iguais aos de um cartel.

Para sanar o vácuo jurídico existente, apresentamos o presente projeto de lei, cuja relevância é inquestionável na garantia dos direitos do usuário. Os aspectos assinalados demonstram a importância desse projeto de lei, o qual contamos ver aprovado com o apoio dos nossos Pares.

Sala das Sessões, em 10 de setembro de 2019.

DEPUTADO **DANIEL FREITAS**
(PSL/SC)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....
TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO
.....

.....
CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....
Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a quatro horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive o transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.
.....
.....

FIM DO DOCUMENTO