

PROJETO DE LEI Nº , de 2007.
(Do Sr. Dr. Marcelo Itagiba)

Altera a redação dos arts. 229, 230 e 231 da
Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986
(Código Brasileiro de Aeronáutica).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os artigos 229, 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação, ficando o parágrafo único do art. 231 renumerado como §2º:

Art 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete, em dinheiro e imediatamente, acrescido de multa de 100% (cem por cento) sobre o valor da passagem, se o transportador vier a cancelar a viagem, salvo motivo de força maior.

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

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 30 (trinta) minutos, o transportador fica obrigado a embarcar o passageiro no primeiro voo para o mesmo destino, ou, se o passageiro o preferir, a restituir o valor da passagem em dinheiro, acrescido de multa de 50% (cinquenta por cento), imediatamente.

Parágrafo único. Quando a opção pelo primeiro voo para o mesmo destino acarretar prejuízo a terceiro, a este ficam garantidos os mesmos direitos previstos ao primeiro optante.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a uma hora, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem para embarque no primeiro voo disponível com mesmo destino ou pela imediata devolução do valor pago em dinheiro, acrescido de 50% (cinquenta por cento), a título de multa.

§1º Quando a opção pelo endosso acarretar interrupção ou atraso a terceiro, a este serão garantidos os mesmos direitos previstos ao primeiro optante. ” (NR)

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



79D4129C15

JUSTIFICAÇÃO

Após a 1ª Guerra Mundial, com o incremento da aviação civil, o contrato de transporte aéreo passou a ser praticado com maior intensidade, sobrevivendo a Convenção de Varsóvia, de 1929, que buscou uniformizar as normas que regiam o Transporte Aéreo Internacional. Em 1944, a Convenção de Chicago, também tratou do tema. Após isso, vários outros tratados ou convenções a ela se seguiram.

No Brasil, criou-se o Código Brasileiro do Ar que, posteriormente, foi substituído pelo vigente Código Brasileiro de Aeronáutica, de 1986. Mas nenhum dos diplomas legais citados, conseguiu evitar a ocorrência da reprovável conduta das empresas aéreas conhecida como “overbooking”, a despeito de o art.19 da Convenção de Varsóvia determinar que “responde o transportador pelo dano proveniente do atraso no transporte aéreo de viajantes, bagagem ou mercadorias”.

No transporte de pessoas no Brasil, 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.

O bilhete de passagem, válido por um ano, dá ao passageiro o direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem, e em caso de atraso da partida por mais de 4 horas, o direito de exigir do transportador, providência para seu embarque em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou de restituição, de imediato, se o passageiro o preferir, do valor do bilhete de passagem.

De acordo com o art. 231 da Lei nº 7.565, de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, 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, ficando todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Falta a estas regras, no entanto, a incisividade legal necessária para coibir esta prática pelas empresas de transporte aéreas brasileiras em detrimento do direito dos passageiros de viajar conforme planejado, que diante da inadimplência contratual da prestadora de serviço, eventualmente até com graves prejuízos morais, materiais e profissionais, não recebe, objetiva e imediatamente, mais que o dinheiro que gastou na compra do bilhete, conquanto o que mais possa lhe interessar naquele momento, irremediavelmente, seja o respeito de todos os termos contratados, mormente a data e a hora da viagem marcadas.

À luz do regime jurídico civil brasileiro, vale dizer, “o transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior” (art.737, CCB), não se olvidando, porém, que a Constituição Federal de 1988, para conciliar o fundamento da livre iniciativa com os da defesa do consumidor, permitiu ao Estado, a disciplina legal da política de preços de bens e de serviços, tendo em vista a abusividade inerente ao poder econômico que visa ao aumento arbitrário dos lucros (ADI 319-QO, Rel. Min. Moreira Alves, julgamento em 3-3-93, *DJ* de 30-4-93), o que foi feito com a edição do Código de Defesa do Consumidor, diploma legal que, inegavelmente, deu novos contornos à matéria.

De acordo com esta nova leitura do que possa ser considerado legítimo dentro de uma relação de consumo, a nosso ver, o “overbooking”, que indica uma situação onde um passageiro é impedido de viajar por conta do excesso de lotação no voo, quando a venda de passagens aéreas e a apresentação dos passageiros para embarque ocorrem em número superior ao dos lugares da aeronave, deve receber uma disciplina legal mais satisfatória, mais



79D4129C15

rígida, agora sob a égide dos princípios protetores do consumidor, na relação consumerista, mormente em face da gravidade dessa conduta.

O **overbooking** passou a ser praticado pelas empresas aéreas, sob a alegação de que muitos passageiros, com reservas confirmadas, não se apresentavam para o embarque causando prejuízo às empresas aéreas. Foi, então, visando minimizar esse prejuízo que passaram a aceitar reservas e a vender mais bilhetes em número superior aos assentos disponíveis. Contudo, é notório que as empresas aéreas passaram a usar esta prática também para otimizar o aproveitamento econômico da aeronave, não apenas em relação aos assentos ocupados, mas igualmente para priorizar as passagens cuja tarifa contribui para gerar melhor lucratividade.

Com isso, hoje o passageiro, a despeito de sua reserva, mesmo portando bilhete emitido pela transportadora, não tem garantido o embarque até que seja efetivamente aceito na ocasião do despacho, devido à comercialização de assentos em número superior aos disponíveis. Assim, o “overbooking” tem sido ferramenta para assegurar o melhor resultado econômico para as empresas aéreas, ficando o passageiro, consumidor, desprotegido em relação a esta prática odiosa que lhe causa dissabores de todas as ordens, restando-lhe apenas o contencioso judicial para aferição dos prejuízos causados, razão pela qual o Poder Judiciário tem se manifestado pela reprimenda da conduta:

“A elevação do dano moral justifica-se em razão da grave humilhação, do desconforto e do desrespeito causado pelo péssimo serviço de transporte aéreo dedicado pela empresa aos autores ainda mais porque a companhia é reincidente neste tipo de comportamento (**overbooking**). Não há dúvidas de que esta e outras empresas multinacionais de aviação só tem tal tipo de comportamento porque nem sempre as indenizações tem o propósito punitivo, são facilmente suportadas, e pagas até importâncias insignificantes para o porte das mesmas e que fatos lamentáveis como este (**overbooking**) não geram qualquer repercussão na imprensa mundial”(17ª.Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro).

Resta claro, pois, que fixar indenizações em patamares irrisórios fragiliza o aspecto punitivo das indenizações e seu correlato caráter educativo e desestimulante da prática de novos ilícitos. Um valor ínfimo para indenizar fatos



79D4129C15

como esses serve apenas, ao revés do que pretende a lei, de prêmio aos maus prestadores de serviços, públicos ou privados. E, pior ainda será, como de fato já acontece, quando a lei autoriza uma empresa aérea, sob argumentos pífios, rescindir um contrato fixando-lhe como pena, a mera devolução do *status quo ante*, impondo-lhe como sanção apenas a devolução do dinheiro pago pela passagem.

Por isso, acreditando estar contribuindo para a melhoria da qualidade dos serviços prestados pelas empresas aéreas no Brasil, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação do presente projeto que visa, tão-somente, a punição das transportadoras que abusam do poder econômico que possuem para auferirem cada vez mais lucros, em detrimento da população brasileira.

Brasília – DF, de agosto de 2007.

MARCELO ITAGIBA

Deputado Federal - PMDB/RJ



79D4129C15