

PROJETO DE LEI Nº , DE 2007
(Do Sr. BETO ALBUQUERQUE)

Altera os artigos 70, 175 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os artigos 70, 175 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 70.

§ 5º. As empresas de transporte aéreo doméstico de passageiros, regular ou não regular, deverão informar, em seu sítio na rede mundial de computadores e em local visível no interior de suas aeronaves, todos os registros de manutenção referidos no § 2º, identificando:

I – prefixo e ano de fabricação da aeronave;

II – data de aquisição e incorporação da aeronave à frota



472E5BF330

da empresa;

III – horas de voo da aeronave na data da última manutenção;

IV - data, hora e local onde foi realizada a última manutenção;

V – nome da empresa que realizou a manutenção prevista no inciso anterior;

VI – horas de voo e data da próxima manutenção.

VII – nome do responsável técnico pela manutenção.

..... ”(NR)

“Art. 175.....

.....

§ 2º. A relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste Código e na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor, e, em se tratando de transporte público internacional, pelo disposto nos Tratados e Convenções pertinentes (artigos 1º, § 1º; 203 a 213).

..... ” (NR)

“Art.302

.....

III-.....

.....

j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória e às informações aos usuários sobre a manutenção de aeronaves, de acordo com o disposto no § 5º do artigo 70 deste Código.



472E5BF330

.....

Parágrafo único. O não cumprimento no disposto na alínea “j” do inciso III, implica em multa equivalente a soma do valor de venda de todas as passagens para a maior rota a ser percorrida pela aeronave fiscalizada.”

(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A aviação brasileira atravessa um dos seus piores momentos, ficando o usuário totalmente inseguro. O projeto de lei que apresento, que altera os artigos 70, 175 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), visa proteger justamente aos usuários do transporte aéreo doméstico de passageiros.

A alteração do artigo 70 do CBA, visa dar publicidade e transparência ao disposto no seu parágrafo segundo, que determina a *“todo o explorador ou operador de aeronave executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado”*. Com a difusão da internet, inclusive para a venda de passagens aéreas, nada mais justo que as empresas disponibilizem as informações sobre a manutenção de suas aeronaves na rede mundial de computadores e no interior da própria aeronave. Com estas informações, ganha em credibilidade a Companhia aérea, ao mesmo tempo em que o usuário tem uma garantia de que está voando em uma aeronave que



472E5BF330

atende a todos os requisitos técnicos para operar.

A outra modificação visa adequar o CBA, lei aprovada em 1986, a nova realidade da Constituição Federal de 1988 e, principalmente, ao advento do Código de Defesa do Consumidor, Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.

É inegável que o contrato de transporte aéreo consiste numa prestação de um serviço, cuja relação jurídica é regulada pela legislação de defesa do consumidor, especialmente na efetiva prevenção e reparação dos danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos, nos casos de controle das práticas e cláusulas abusivas, da publicidade enganosa e abusiva, e da cobrança de dívidas.

Sobre isso, muito bem concluiu Antônio Herman de Vasconcellos e Benjamin, atual Ministro do Superior Tribunal de Justiça, no trabalho “O TRANSPORTE AÉREO E O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR”, do qual transcrevo: 1. *O transporte aéreo é serviço, nos termos do Código de Defesa do Consumidor.* 2. *O transportador aéreo é fornecedor, nos termos do Código de Defesa do Consumidor.* 3. *O usuário de serviços aéreos é consumidor, mas nem sempre, nos termos do Código de Defesa do Consumidor.* 4. *Na responsabilização civil por vícios de qualidade por inadequação (arts. 18 a 25), só é consumidor o destinatário final do serviço aéreo, não salvaguardadas pelo Código de Defesa do Consumidor as relações tipicamente comerciais.* 5. *Na hipótese de acidente de consumo aéreo, qualquer vítima do evento é consumidora.* 6. *No controle das práticas comerciais e na proteção contratual (arts. 29 a 54), é consumidor do transporte aéreo todo aquele a elas exposto, independentemente de ser destinatário final ou não.* 7. *A Convenção de Varsóvia e o Código Brasileiro de Aeronáutica não foram recepcionados pela Constituição Federal, no que se refere à limitação de responsabilidade civil por acidentes de consumo (vícios de qualidade por insegurança). Seus dispositivos, nessa matéria, são contrários à ordem pública constitucional brasileira, posto que o quantum debeat maximum (teto), em ambos os estatutos, é simples valor simbólico, não propriamente indenização justa pelos danos sofridos.* 8. *Como regra geral, sendo a relação jurídica de consumo, a responsabilidade civil no transporte aéreo não pode ser limitada (CDC, arts. 25, § 1º, e 51, inc. I).* 9. *Nas relações jurídicas de consumo em que o consumidor do serviço aéreo é pessoa jurídica com fins lucrativos, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis*



472E5BF330

(transporte de carga, p. ex.), na forma do art. 51, inc. I, excluída qualquer possibilidade de limitação nos acidentes de consumo. 10. O Código de Defesa do Consumidor, como lei mais nova, afasta a aplicação da Convenção de Varsóvia e do Código Brasileiro de Aeronáutica, nos casos de antinomia. 11. A Convenção de Varsóvia e o Código Brasileiro de Aeronáutica não cuidam do controle das práticas (overbooking, p. ex.) e cláusulas abusivas, da publicidade enganosa e abusiva, e da cobrança de dívidas, inexistindo, portanto, antinomia entre aqueles e o Código de Defesa do Consumidor. “

Por todas estas razões elencadas pelo professor Benjamin que, expressamente, incluo na redação do parágrafo segundo do artigo 175 do CBA que “a relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços aéreos é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste código e na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor”.

Por fim, a modificação do artigo 302 do CBA visa incluir como infração o descumprimento do previsto no § 5º do artigo 70, que estamos acrescentando no presente projeto de lei, com o valor da respectiva multa.

Pelo exposto espero contar com o apoio dos nobres Pares.

Sala das Sessões, em de de 2007.

Deputado **BETO ALBUQUERQUE**



472E5BF330