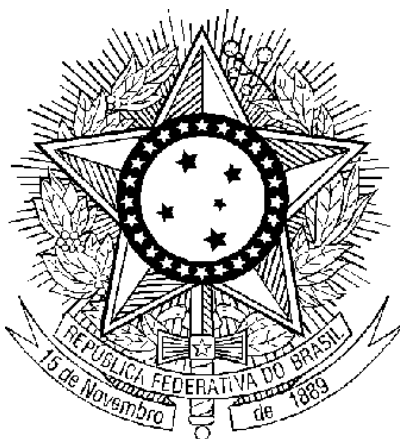




CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.734, DE 2007

(Do Sr. 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).

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1320/2007.

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

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.

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 vôo 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-QQ](#), 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 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 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, 09 de agosto de 2007.

MARCELO ITAGIBA

Deputado Federal - PMDB/RJ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

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 quatro horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo 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 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.

.....

.....

DECRETO Nº 20.704, DE 24 DE NOVEMBRO DE 1931

Promulga a Convenção de Varsovia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional.

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Tendo aprovado a Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, concluída em Varsovia, a 12 de outubro de 1929, pela Segunda Conferencia Internacional de Direito Privado Aéreo, reunida, nessa Capital, de 4 a 12 de outubro de 1929, e havendo-se efetuado, a 2 de maio ultimo, nos arquivos do Ministerio dos Negocios Estrangeiros da Polonia, o deposito do respectivo instrumento brasileiro de ratificação:

Decreta que aquella Convenção, apensa por cópia ao presente decreto, seja executada e cumprida tão inteiramente como nela se contém.

Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1931, 110º da Independencia e 43º da Republica.

GETULIO DORNELLES VARGAS

CHEFE DO GOVERNO PROVISÓRIO DA REPÚBLICA DOS ESTADOS
UNIDOS DO BRASIL

Faço saber, aos que a presente Carta de ratificação visam que, entre os Estados Unidos do Brasil e vários outros países representados na Conferência Internacional de Direito Privado Aéreo, reunida em Varsóvia, de 4 a 12 de outubro de 1929, foram concluídos e assinados, pelos respectivos representantes, a 12 do dito mês de outubro, uma Convenção, o protocolo adicional em Protocolo final, do teor seguinte:

TRADUÇÃO OFICIAL

CONVENÇÃO

PARA

**A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE AEREO
INTERNACIONAL.**

O Presidente do Reich Alemão, o Presidente Federal da República da Austria, Sua Majestade o Rei dos Belgas, o Presidente dos Estados Unidos do Brasil, Sua Majestade o Rei dos Búlgaros, o Presidente do Governo Nacionalista da República da China, Sua Majestade o Rei da Dinamarca e Islandia, Sua Majestade o Rei do Egypto, Sua Majestade o Rei da Espanha, o Chefe de Estado da República da Estonia, o Presidente da República da Finlândia, o Presidente da República Francesa, Sua Majestade o Rei da Grã-Bretanha, Irlanda e Territórios Britannicos de Além-mar, Imperador das Índias, o Presidente da República Hellenica, Sua Alteza Sereníssima o Regente do Reino da Hungria, Sua Majestade o Rei da Itália, Sua Majestade o Imperador do Japão, o Presidente da República da Letônia, Sua Alteza Real a Gran Duquesa de Luxemburgo, o Presidente dos Estados Unidos do México, Sua Majestade o Rei da Noruega, Sua Majestade a Rainha dos Países-Baixos, o Presidente da República da Polónia, Sua Majestade o Rei da Rumania, Sua Majestade o Rei da Suécia o Conselho Federal Suíço, o Presidente da República Tchecoslovaca, a Comissão Central Executiva da União das Repúblicas Soviéticas Socialistas, o Presidente dos Estados Unidos da Venezuela, Sua Majestade o Rei da Jugoslavia, tendo reconhecido a utilidade de regular, de maneira uniforme, as condições do transporte aéreo internacional, no que concerne aos documentos utilizados nesse transporte, assim como a responsabilidade do transportador, nomearam, para esse fim, seus Plenipotenciários respectivos, os quaes, devidamente autorizados, concluíram e assignaram a seguinte Convenção:

.....

CAPÍTULO III.
RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR.

.....

Artigo 19.

Responde o transportador pelo dano proveniente do atraso no transporte aéreo de viajantes, bagagem ou mercadorias.

Artigo 20.

(1) O transportador não será responsável se provar que tomou, e tomaram os seus prepostos, todas as medidas necessárias para que se não produzisse o dano, ou que, lhes não foi possível tomá-las.

(2) No transporte de bagagem, ou de mercadorias, não será responsável o transportador se provar que o dano proveiu de erro de pilotagem, de condução da aeronave ou de navegação, e que, a todos os demais respeito, tomou, e tomaram os seus prepostos, todas as medidas necessárias para que se não produzisse o dano.

.....

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

.....

PARTE ESPECIAL

LIVRO I DO DIREITO DAS OBRIGAÇÕES

.....

TÍTULO VI DAS VÁRIAS ESPÉCIES DE CONTRATO

.....

CAPÍTULO XIV DO TRANSPORTE

.....

Seção II Do Transporte de Pessoas

.....

Art. 737. O transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior.

Art. 738. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço.

Parágrafo único. Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá eqüitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano.

.....

.....

ADI-QO 319 / DF - DISTRITO FEDERAL

QUESTÃO DE ORDEM NA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE

Relator(a): Min. MOREIRA ALVES

Julgamento: 03/03/1993 Órgão Julgador: Tribunal Pleno

Ementa

EMENTA: - Ação direta de inconstitucionalidade. Lei 8.039, de 30 de maio de 1990, que dispõe sobre critérios de reajuste das mensalidades escolares e da outras providencias. - Em face da atual Constituição, para conciliar o fundamento da livre iniciativa e do princípio da livre concorrência com os da defesa do consumidor e da redução das desigualdades sociais, em conformidade com os ditames da justiça social, pode o Estado, por via legislativa, regular a política de preços de bens e de serviços, abusivo que e o poder economico que visa ao aumento arbitrario dos lucros. - Não e, pois, inconstitucional a Lei 8.039, de 30 de maio de 1990, pelo só fato de ela dispor sobre critérios de reajuste das mensalidades das escolas particulares. - Exame das inconstitucionalidades alegadas com relação a cada um dos artigos da mencionada Lei. Ofensa ao princípio da irretroatividade com relação a expressão "marco" contida no paragrafo 5. do artigo 2. da referida Lei. Interpretação conforme a Constituição aplicada ao "caput" do artigo 2., ao paragrafo 5. desse mesmo artigo e ao artigo 4., todOS da Lei em causa. Ação que se julga procedente em parte, para declarar a inconstitucionalidade da expressão "marco" contida no paragrafo 5. do artigo 2. da Lei no 8.039/90, e, parcialmente, o "caput" e o paragrafo 2. do artigo 2., bem como o artigo 4. os tres em todos os sentidos que não aquele segundo o qual de sua aplicação estao ressalvadas as hipóteses em que, no caso concreto, ocorra direito adquirido, ato jurídico perfeito e coisa julgada.

Decisão

Por unanimidade de votos, o Tribunal, resolvendo questão de ordem proposta pelo Relator, sobre erro na Ata da 54ª. (qüinquagésima quarta) Sessão Extraordinária, realizada em 04 de dezembro de 1992, publicada do Diário da Justiça da União de 10.12.92, relativamente ao julgamento da ADIn n. 319-4, decidiu retificá-la, nestes termos: "Por maioria de votos, o Tribunal julgou procedente, em parte, a ação, para declarar a inconstitucionalidade da expressão "março" contida no par. 5º do art. 2º da Lei nº 8039/90, e, parcialmente, o caput e o par. 2º do art. 2º bem como o art. 4º, os três em todos os sentidos que não aquele segundo o qual de sua aplicação estão ressalvadas as hipóteses em que, no caso concreto, ocorra direito adquirido, ato jurídico perfeito e coisa julgada. Vencido o Ministro Marco Aurélio, que julgava totalmente procedente a ação, para declarar a inconstitucionalidade total da Lei nº 8039/90; vencido nessa declaração genérica, ficou vencido, também, ao declarar a inconstitucionalidade do par. 2º do art. 2º, bem como a do art. 4º, ambos da lei impugnada. Vencido ainda, o Ministro Sepúlveda Pertence, que declarava

inconstitucional o par. 2º do art. 2º, da mesma lei. Votou o Presidente. Ausente, ocasionalmente, o Ministro Sydney Sanches, Presidente. Presidiu o julgamento o Ministro Octávio Gallotti, Vice-Presidente". Votou o Presidente. Ausente, ocasionalmente, o Ministro Paulo Brossard. Plenário, 03.03.93.

FIM DO DOCUMENTO
