



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 949, DE 2007**

(Do Sr. Fernando Coruja)

Cria o Estatuto de Defesa do Usuário do Transporte Aéreo e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DEFESA DO CONSUMIDOR;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD);

E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Projetos apensados: PLs 1.320/07, 1.670/07, 1.734/07, 1.788/07, 1.923/07 e 2.203/07

*Republicado em virtude de novas apensações (26/10/07)

O Congresso Nacional decreta:

Capítulo I **Das Disposições Gerais**

Art. 1º Esta lei cria o Estatuto de Defesa do Usuário do Transporte Aéreo nos termos do artigos 5º, inciso XXXII e 170, inciso V, ambos da Constituição Federal.

Art. 2º O usuário de transporte aéreo é todo aquele que faz uso dos serviços da concessionária de linhas aéreas, com ânimo de deslocamento, excluídos os que dele se utilizam como meio de subsistência.

Art. 3º Consideram-se transportadores, para efeitos desta Lei, as pessoas jurídicas que, sob o regime de concessão do serviço público de transporte, explorem linhas aéreas.

Capítulo II **Da Política Nacional de Transporte Aéreo**

Art. 4º A Política Nacional de Transporte Aéreo tem por objetivo o atendimento do usuário de transportes, preservando-se a sua segurança, sua integridade física e mental, a proteção de seus interesses econômicos e dos bens que o acompanharem, atendidos os seguintes princípios:

I – reconhecimento de sua condição hipossuficiente na relação contratual com a empresa transportadora, através de uma regulamentação que promova a equalização de direitos entre as partes;

II – ação governamental no sentido de garantir estrutura física de pessoal nos aeroportos;

III – coibição de práticas abusivas por parte das concessionárias quanto à burocratização para ressarcimento por danos, eventualmente, sofridos pelo usuário;

IV – responsabilidade objetiva das empresas concessionárias quando da falta ou irregular prestação do serviço, com ação regressiva contra o Estado;

V – política de educação e informação sobre os seus direitos face aos serviços contratados com a transportadora;

VI – assistência jurídica gratuita para os usuários carentes.

Parágrafo único. Para efeito de aplicação do inciso II, o Poder Público deverá observar as normas internacionais que tratam das condições mínimas para o desempenho de atividades

relacionadas ao controle aéreo e conferir transparência nos processos licitatórios, realizados pelos órgãos responsáveis pelo controle de tráfego aéreo.

Art. 5º Para efeito de cumprimento ao disposto no artigo 4º, o Poder Público deverá disponibilizar ao usuário os seguintes instrumentos:

- I – serviços de Atendimento ao Usuário sob responsabilidade do órgão público competente;
- II – Defensoria Pública para os usuários carentes;
- III – Promotorias e Delegacias, especializadas no direito do passageiro.

Capítulo II

Direitos do Usuário de Transporte Aéreo

Art. 6º São direitos do usuário de transporte aéreo:

- I – proteção de sua segurança e integridades física e mental quando da realização efetiva do transporte;
- II – proteção jurídica contra cláusulas abusivas nos contratos realizados entre usuários e transportadoras e vedação à publicidade enganosa que vise a distorção da vontade do usuário;
- III – prevenção e reparação de danos morais e patrimoniais, sofridos em decorrência de falha na prestação do serviço;
- IV – garantia de informações fiéis e constantes sobre a prestação de serviços, com a devida responsabilização da empresa recalcitrante;
- V – facilitação processual nos órgãos judiciários com inversão do ônus da prova.

Capítulo IV

Da Qualidade dos Serviços do Transporte Aéreo

Art. 7º O serviço de transporte de pessoas deverá ser realizado no dia e horário, previamente, contratados, sendo tolerável atraso máximo de:

- I - duas horas para distâncias de até 1500 quilômetros;
- II - três horas para distâncias entre 1500 e 3500 quilômetros;
- III – quatro horas para distâncias superiores a 3500 quilômetros.

§ 1º A inobservância dos parâmetros acima estabelecidos acarretará à concessionária o dever de:

- a) restituir o valor da passagem *in pecunia* ao contratante em, no máximo, 24 horas; ou
- b) passagem aérea em outra companhia em horário segundo os critérios estabelecidos no § 2º do art. 8º desta Lei, a depender da opção feita pelo usuário.

§ 2º Sem prejuízo do disposto nas alíneas do parágrafo 1º, será devida indenização imediata ao passageiro correspondente a duas vezes a passagem paga, mais perdas e danos e incidência de multa no valor de 10 vezes o valor do bilhete aéreo cancelado.

§ 3º O usuário, optando pela marcação de outra passagem aérea, fará jus a uso de telefones, acesso a serviços de *internet* para envio de mensagens eletrônicas, a refeições, estada em hotel próximo ao aeroporto de embarque e traslado entre aquele e este, a cargo das concessionárias de voo.

§ 4º Ainda que o atraso seja causado por falhas na infra-estrutura aeroportuária ou serviços de apoio, de responsabilidade da Infraero, as prestações previstas no caput deste artigo serão devidas pela transportadora, com ação regressiva contra o Poder Público.

§ 5º No caso da alínea “b” do parágrafo 1º deste artigo, em que o voo seja realizado com conexões, o tempo de atraso da empresa penalizada será desconsiderado para efeito de responsabilização da concessionária substituta.

§ 6º O embarque de passageiros não elidirá as regras de atraso e a sua retenção em aeronaves em solo, por tempo superior a uma hora, igualmente, acarretará a indenização e as perdas e danos, devidas na forma do § 2º deste artigo, além de multa administrativa de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), multiplicado este valor segundo o número de reincidências verificadas no mesmo aeroporto naquele mês.

Art. 8º. Os casos de cancelamento de voo deverão ser informados com antecedência mínima de duas semanas.

§ 1º. A inobservância do *caput* sujeitará a concessionária a recolocação do passageiro em outro voo, sem prejuízo de pagamento imediato de indenização ao usuário pelo dobro valor da passagem pago à empresa, mais perdas e danos decorrentes da sua omissão e multa administrativa no valor de 10 vezes o valor da passagem.

§ 2º Caso a compra de bilhete tenha se dado em período inferior a duas semanas, a concessionária deverá garantir ao passageiro sua recolocação em outro voo. Em se tratando de voo cuja origem ou partida seja em aeroporto de grande centro, a recolocação obedecerá aos seguintes critérios:

- a) partida não supere as duas horas da partida originalmente marcada e;
- b) a chegada não supere quatro horas do horário de destino primeiramente agendado,

§ 3º A companhia deverá informar ao usuário as possibilidades de voo alternativas, juntamente, com o aviso de cancelamento.

§ 4º Caso haja alteração de itinerário, a concessionária deverá se responsabilizar pelo traslado, hospedagem, alimentação e acesso a telefones ou e-mail's pelo usuário, até o destino final.

Art. 9º É vedada a realização do chamado *overbooking*.

§ 1º Entende-se por *overbooking* a venda de passagens superior ao número de assentos disponíveis aos passageiros.

§ 2º A prática do *overbooking* acarretará para o usuário o direito à restituição do valor pago em dobro, nos termos do artigo 7º deste Capítulo e multa administrativa para a empresa no valor de cem vezes a soma dos valores dos bilhetes emitidos indevidamente.

Art. 10. Não será devido nenhum pagamento suplementar pelo passageiro que, tendo comprado bilhete para uma determinada categoria seja acomodado em classe superior.

§ 1º O passageiro que, por falta de acomodação, for levado a ocupar classe inferior à garantida em seu bilhete de viagem, fará jus à restituição no valor da passagem *in pecunia* pela transportadora, podendo recebê-la desde o desembarque.

§ 2º Verificada a ocorrência de que trata o parágrafo anterior, a empresa aérea será multada em 10 vezes o valor do bilhete inicialmente comprado pelo passageiro.

Art. 11. A transportadora é responsável pelos danos ou desvios ocorridos com a bagagem, considerando-se o valor da indenização 150% (cento e cinquenta por cento) do valor declarado pelo passageiro voluntariamente a título de seguro.

§ 1º Sendo silente, o usuário terá direito à indenização de dez vezes o valor do salário-mínimo em caso de desaparecimento de sua bagagem, sem prejuízo do direito às perdas e danos decorrentes da perda da bagagem.

§ 2º Quando se tratar de extravio de bagagem, a empresa aérea deverá restituí-la no prazo máximo de 48 horas, sob pena de ser considerada sua perda, ensejando a multa estabelecida no parágrafo anterior.

Art. 12. As empresas aéreas deverão abastecer suas páginas na *internet* com informações sobre os horários de vôos, atrasos, cancelamentos, previsões de decolagem e aterrissagem de maneira a tranquilizar usuários e familiares sobre eventuais alterações de horários e rotas.

Parágrafo único. A divulgação de informações falsas com objetivo de desqualificar falha na operação da concessionária acarretará responsabilidade penal para o diretor responsável, bem como, multa administrativa no valor de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) a R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais), dependendo da extensão do prejuízo decorrente.

Art. 13. A reiterada ocorrência de falhas como a prevista neste artigo, ensejará a revisão da concessão do serviço à concessionária de transportes, podendo resultar em sua extinção.

Capítulo V

Dos deveres do usuário

Art. 14. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de qualquer ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

§ 1º A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 2º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 3º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

Capítulo VI

Disposições Finais

Art. 15. Fica criado o Fundo Legal de Assistência ao Passageiro – FLAP.

Art. 16. As multas, previstas nesta Lei, quando aplicadas aos transportadores, reverterão em favor do FLAP.

Art. 17. Os recursos obtidos pelo FLAP serão investidos, exclusivamente, em:

- I – reformas e manutenção na estrutura física dos aeroportos;
- II – ampliação de pistas para aviões e alas para acomodação de passageiros;
- III – contratação de efetivo mínimo de controladores de voo civis, observadas as normas internacionais que dispõem sobre a matéria;
- IV – manutenção de equipamentos de controle de voo;
- V – treinamento de pessoal para o controle do tráfego aéreo e conseqüentes aperfeiçoamentos;
- VI – estruturas dos órgãos previstos no artigo 5º;
- VII – auxílio à família de passageiros, eventualmente, vítimas de acidentes aéreos.

Art. 18. Os direitos previstos nesta Lei não serão excluídos por tratados e convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, sendo a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor – aplicável aos casos omissos.

Art. 19. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A produção legislativa pauta-se pelo desenvolvimento social. À medida que a sociedade torna-se mais complexa, a necessidade de se criar regras que regularizem novas relações sociais torna-se mais evidente.

Com o desenvolvimento da atividade aeronáutica, inclusive em âmbito internacional, vários Estados se reuniram e, em 1929, foi elaborada a chamada Convenção de Varsóvia que, levando em conta a própria incipiência da atividade, restringiu a responsabilidade das empresas aéreas de maneira que o setor pudesse ter espaço para crescer e se desenvolver.

Nesta esteira, foi consagrado um sistema de responsabilidade civil limitada, bem como a responsabilidade contratual subjetiva das empresas transportadoras, com culpa presumida destas e a inversão do ônus da prova, ou seja, os danos causados teriam que ser pagos, segundo um teto fixado em lei.

Entretanto, em 1990, entrou em vigor na legislação brasileira o Código de Defesa do Consumidor que, na visão de uns revogou a Convenção retrocitada por força do § 1º do artigo 2º da Lei de Introdução ao Código Civil (*lex posteriori derogat anteriori*). Para outros, o princípio da especialização (§ 2º do art. 2º da LICC) deveria prevalecer, considerando que a Convenção é especial nas relações de consumo dos serviços aéreos em relação ao CDC, norma geral nas relações de consumo; aplicando-se, pois, a Convenção na resolução dos conflitos desta ordem.

Esta discussão ganha contornos práticos quando se analisa o Código do Consumidor, que é muito mais favorável ao usuário do que as normas internacionais, por consagrar a responsabilidade objetiva - prescindindo não só da prova, como da própria discussão sobre a culpa -, e a responsabilidade ilimitada – já que o usuário deve ser reparado efetiva e integralmente pelos danos materiais e extrapatrimoniais eventualmente sofridos.

De outro lado, o novo Código Civil, através da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, em seu Livro I “Direito das Obrigações”, Título VI “Das Várias Espécies de Contrato”, Capítulo XIV “Do Transporte”, nos artigos 730 a 756 dispõe sobre o transporte de pessoas e coisas. Todavia, a doutrina ensina que o Código Civil se aplica para regular relações entre particulares de mesmo status. Como no caso em apreço, tratam-se de partes em que uma delas é considerada hipossuficiente, não se aplica aquela legislação civil, destinada para disciplinar relações entre iguais. Tanto é verdade, que na vigência do Código anterior, este não se aplicava às relações que envolviam direitos do consumidor, o que demandou uma legislação específica para tais relações que culminou com a Lei nº 8.078, de 1990.

Assim, um dos escopos do presente projeto de lei é a pacificação desta discussão, para que os direitos do cidadão, enquanto consumidor do transporte aéreo garantidos pelo artigo 5º da Constituição Federal, não mais sejam obstados por debates protelatórios ou pela inércia legislativa.

Acrescente-se à oportunidade deste projeto, o fato de vivermos hoje o fenômeno da especialização, que consiste na produção de uma regulamentação cada vez mais específica dado o crescente processo de complexidade por que passa a sociedade para a qual é destinada.

Pelo exposto, pedimos aos nobres pares o apoio na aprovação do projeto que apresentamos.

Sala das Sessões, 03 de maio de 2007.

Deputado FERNANDO CORUJA
PPS/SC

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
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:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

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

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;

XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;

XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;

XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;

XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;

XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;

XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;

XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;

XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;

XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:

a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;

b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;

XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;

XXX - é garantido o direito de herança;

XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do de cujus;

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

a) o direito de petição aos Poderes Públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;

b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;

XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;

XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;

XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;

XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:

a) a plenitude de defesa;

b) o sigilo das votações;

c) a soberania dos veredictos;

d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;

XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;

XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;

XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;

XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;

XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;

XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado Democrático;

XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;

XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:

- a) privação ou restrição da liberdade;
- b) perda de bens;
- c) multa;
- d) prestação social alternativa;
- e) suspensão ou interdição de direitos;

XLVII - não haverá penas:

- a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
- b) de caráter perpétuo;
- c) de trabalhos forçados;
- d) de banimento;
- e) cruéis;

XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;

XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;

L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;

LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;

LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;

LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;

LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;

LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;

LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;

LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;

LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;

LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;

LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;

LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido, quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;

LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;

LXVIII - conceder-se-á habeas corpus sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;

LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por habeas corpus ou habeas data, quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do Poder Público;

LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:

a) partido político com representação no Congresso Nacional;

b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;

LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;

LXXII - conceder-se-á habeas data:

a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;

b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;

LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;

LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:

a) o registro civil de nascimento;

b) a certidão de óbito;

LXXVII - são gratuitas as ações de habeas corpus e habeas data, e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania;

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação.

** Inciso LXXVIII acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 08/12/2004.*

§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais.

** § 3º acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 08/12/2004.*

§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão.

** § 4º acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 08/12/2004.*

CAPÍTULO II DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

** Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 26, de 14/02/2000.*

TÍTULO VII DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

I - soberania nacional;

II - propriedade privada;

III - função social da propriedade;

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;

** Inciso IV com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 19/12/2003.*

VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

VIII - busca do pleno emprego;

IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

** Inciso IX com redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 15/08/1995.*

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Art. 171. (Revogado pela Emenda Constitucional nº 6, de 15/08/1995)

.....

.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente Código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos artigos 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

.....

.....

DECRETO-LEI Nº 4.657, DE 4 DE SETEMBRO DE 1942

Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro.

Art. 1º Salvo disposição contrária, a lei começa a vigorar em todo o País 45 (quarenta e cinco) dias depois de oficialmente publicada.

§ 1º Nos Estados estrangeiros, a obrigatoriedade da lei brasileira, quando admitida, se inicia 3 (três) meses depois de oficialmente publicada.

§ 2º A vigência das leis, que os governos estaduais elaborem por autorização do Governo Federal, depende da aprovação deste e começará no prazo que a legislação estadual fixar.

§ 3º Se, antes de entrar a lei em vigor, ocorrer nova publicação de seu texto, destinada a correção, o prazo deste artigo e dos parágrafos anteriores começará a correr da nova publicação.

§ 4º As correções a texto de lei já em vigor consideram-se lei nova.

Art. 2º Não se destinando à vigência temporária, a lei terá vigor até que outra a modifique ou revogue.

§ 1º A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior.

§ 2º A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior.

§ 3º Salvo disposição em contrário, a lei revogada não se restaura por ter a lei revogadora perdido a vigência.

Art. 3º Ninguém se escusa de cumprir a lei, alegando que não a conhece.

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

PARTE ESPECIAL

LIVRO I DO DIREITO DAS OBRIGAÇÕES

TÍTULO VI DAS VÁRIAS ESPÉCIES DE CONTRATO

CAPÍTULO XIV DO TRANSPORTE

Seção I Disposições Gerais

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 731. O transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código.

Art. 732. Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.

Art. 733. Nos contratos de transporte cumulativo, cada transportador se obriga a cumprir o contrato relativamente ao respectivo percurso, respondendo pelos danos nele causados a pessoas e coisas.

§ 1º O dano, resultante do atraso ou da interrupção da viagem, será determinado em razão da totalidade do percurso.

§ 2º Se houver substituição de algum dos transportadores no decorrer do percurso, a responsabilidade solidária estender-se-á ao substituto.

Seção II

Do Transporte de Pessoas

Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.

Parágrafo único. É lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização.

Art. 735. A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.

Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

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.

Art. 739. O transportador não pode recusar passageiros, salvo os casos previstos nos regulamentos, ou se as condições de higiene ou de saúde do interessado o justificarem.

Art. 740. O passageiro tem direito a rescindir o contrato de transporte antes de iniciada a viagem, sendo-lhe devida a restituição do valor da passagem, desde que feita a comunicação ao transportador em tempo de ser renegociada.

§ 1º Ao passageiro é facultado desistir do transporte, mesmo depois de iniciada a viagem, sendo-lhe devida a restituição do valor correspondente ao trecho não utilizado, desde que provado que outra pessoa haja sido transportada em seu lugar.

§ 2º Não terá direito ao reembolso do valor da passagem o usuário que deixar de embarcar, salvo se provado que outra pessoa foi transportada em seu lugar, caso em que lhe será restituído o valor do bilhete não utilizado.

§ 3º Nas hipóteses previstas neste artigo, o transportador terá direito de reter até cinco por cento da importância a ser restituída ao passageiro, a título de multa compensatória.

Art. 741. Interrompendo-se a viagem por qualquer motivo alheio à vontade do transportador, ainda que em consequência de evento imprevisível, fica ele obrigado a concluir o transporte contratado em outro veículo da mesma categoria, ou, com a anuência do passageiro, por modalidade diferente, à sua custa, correndo também por sua conta as despesas de estada e alimentação do usuário, durante a espera de novo transporte.

Art. 742. O transportador, uma vez executado o transporte, tem direito de retenção sobre a bagagem de passageiro e outros objetos pessoais deste, para garantir-se do pagamento do valor da passagem que não tiver sido feito no início ou durante o percurso.

Seção III

Do Transporte de Coisas

Art. 743. A coisa, entregue ao transportador, deve estar caracterizada pela sua natureza, valor, peso e quantidade, e o mais que for necessário para que não se confunda com outras, devendo o destinatário ser indicado ao menos pelo nome e endereço.

Art. 744. Ao receber a coisa, o transportador emitirá conhecimento com a menção dos dados que a identifiquem, obedecido o disposto em lei especial.

Parágrafo único. O transportador poderá exigir que o remetente lhe entregue, devidamente assinada, a relação discriminada das coisas a serem transportadas, em duas vias, uma das quais, por ele devidamente autenticada, ficará fazendo parte integrante do conhecimento.

Art. 745. Em caso de informação inexata ou falsa descrição no documento a que se refere o artigo antecedente, será o transportador indenizado pelo prejuízo que sofrer, devendo a ação respectiva ser ajuizada no prazo de cento e vinte dias, a contar daquele ato, sob pena de decadência.

Art. 746. Poderá o transportador recusar a coisa cuja embalagem seja inadequada, bem como a que possa pôr em risco a saúde das pessoas, ou danificar o veículo e outros bens.

Art. 747. O transportador deverá obrigatoriamente recusar a coisa cujo transporte ou comercialização não sejam permitidos, ou que venha desacompanhada dos documentos exigidos por lei ou regulamento.

Art. 748. Até a entrega da coisa, pode o remetente desistir do transporte e pedi-la de volta, ou ordenar seja entregue a outro destinatário, pagando, em ambos os casos, os acréscimos de despesa decorrentes da contra-ordem, mais as perdas e danos que houver.

Art. 749. O transportador conduzirá a coisa ao seu destino, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado ou previsto.

Art. 750. A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.

Art. 751. A coisa, depositada ou guardada nos armazéns do transportador, em virtude de contrato de transporte, rege-se, no que couber, pelas disposições relativas a depósito.

Art. 752. Desembarcadas as mercadorias, o transportador não é obrigado a dar aviso ao destinatário, se assim não foi convencionado, dependendo também de ajuste a entrega a domicílio, e devem constar do conhecimento de embarque as cláusulas de aviso ou de entrega a domicílio.

Art. 753. Se o transporte não puder ser feito ou sofrer longa interrupção, o transportador solicitará, incontinenti, instruções ao remetente, e zelará pela coisa, por cujo perecimento ou deterioração responderá, salvo força maior.

§ 1º Perdurando o impedimento, sem motivo imputável ao transportador e sem manifestação do remetente, poderá aquele depositar a coisa em juízo, ou vendê-la, obedecidos os preceitos legais e regulamentares, ou os usos locais, depositando o valor.

§ 2º Se o impedimento for responsabilidade do transportador, este poderá depositar a coisa, por sua conta e risco, mas só poderá vendê-la se perecível.

§ 3º Em ambos os casos, o transportador deve informar o remetente da efetivação do depósito ou da venda.

§ 4º Se o transportador mantiver a coisa depositada em seus próprios armazéns, continuará a responder pela sua guarda e conservação, sendo-lhe devida, porém, uma remuneração pela custódia, a qual poderá ser contratualmente ajustada ou se conformará aos usos adotados em cada sistema de transporte.

Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.

Parágrafo único. No caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o destinatário conserva a sua ação contra o transportador, desde que denuncie o dano em dez dias a contar da entrega.

Art. 755. Havendo dúvida acerca de quem seja o destinatário, o transportador deve depositar a mercadoria em juízo, se não lhe for possível obter instruções do remetente; se a demora puder ocasionar a deterioração da coisa, o transportador deverá vendê-la, depositando o saldo em juízo.

Art. 756. No caso de transporte cumulativo, todos os transportadores respondem solidariamente pelo dano causado perante o remetente, ressalvada a apuração final da responsabilidade entre eles, de modo que o ressarcimento recaia, por inteiro, ou proporcionalmente, naquele ou naqueles em cujo percurso houver ocorrido o dano.

CAPÍTULO XV DO SEGURO

Seção I Disposições Gerais

Art. 757. Pelo contrato de seguro, o segurador se obriga, mediante o pagamento do prêmio, a garantir interesse legítimo do segurado, relativo a pessoa ou a coisa, contra riscos predeterminados.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.320, DE 2007 **(Do Sr. Vinicius Carvalho)**

Altera a redação dos arts. 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre o atraso máximo tolerável no transporte aéreo.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-949/2007.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação dos arts. 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, de forma a fixar em 1 (uma) hora o atraso máximo tolerável no transporte aéreo, a partir do qual o bilhete de passagem deverá ser endossado ou o passageiro reembolsado.

Art. 2º Os arts. 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 1 (uma) hora, 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 1 (uma) hora, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete ou pela imediata restituição do valor pago pela passagem.

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, devendo ser fornecidas ou reembolsadas, de imediato, mediante a apresentação de nota fiscal pelo passageiro, sem prejuízo da responsabilidade civil. (NR)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A atual redação do Código Brasileiro de Aeronáutica estabelece que, apenas em caso de a partida da aeronave atrasar por mais de quatro horas, o passageiro passará a ter o direito, perante o transportador, de ser embarcado, caso haja disponibilidade, em voo que ofereça serviço equivalente para

o mesmo destino, ou de ser restituído do valor do bilhete de passagem pago. As mesmas regras e o mesmo período de tempo valem para os casos de interrupção ou atraso do voo em aeroporto de escala.

Essa legislação, antiga e claramente confrontante com os direitos estabelecido no Código de Defesa do Consumidor, decorre de princípios decorrentes da Convenção de Varsóvia, celebrada em 1929, os quais restringem a responsabilidade civil e contratual das empresas aéreas, promovendo um claro desequilíbrio na referida relação de consumo, em prejuízo da parte mais fraca: o passageiro.

Com o presente projeto de lei, buscamos estabelecer padrões mínimos de respeito aos direitos dos consumidores de serviços aéreos, especificamente no que se refere ao tempo máximo de atraso tolerado. Dessa forma, pretendemos evitar situações como as que ocorrem corriqueiramente nos aeroportos brasileiros, onde os passageiros são deixados em espera por horas a fio, muitas vezes sem sequer receber qualquer tipo de informação sobre as razões dos atrasos.

Não se pode negar que ocorreu um agravamento dessa situação nos últimos meses, em decorrência do chamado “apagão aéreo” brasileiro, quando os atrasos aumentaram em número e tempo médio. Em muitas situações, chegou a haver recusa das empresas em fornecer o transporte e acomodação aos passageiros não embarcados, mesmo após um tempo muito superior às quatro horas, alegando culpa das autoridades aeronáuticas e falta de capacidade na rede hoteleira.

De quem será a verdadeira culpa por situações calamitosas como essas? Certamente os passageiros, as maiores vítimas dessa situação, não saberão responder a esse questionamento.

Com a redução do tempo máximo de atraso, esperamos que haja uma mudança de postura por parte das empresas aéreas, no sentido de evitar a quebra do contrato de transporte que tem com o passageiro. Este, por outro lado, passará a poder exigir seus direitos dentro de um tempo mais aceitável.

Por fim, além da redução do atraso tolerado, buscamos adicionar ao parágrafo único do art. 231, que trata das despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, a hipótese de o passageiro receber o reembolso por despesas realizadas diretamente, mediante a apresentação de nota fiscal.

Pelo exposto, em face da relevância da medida, contamos com o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 2007.

Deputado VINICIUS CARVALHO

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.

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

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.670, DE 2007

(Do Sr. Felipe Bornier)

Determina ser responsabilidade do transportador aéreo pagar as despesas com estacionamento de veículo do passageiro, no caso de interrupção ou atraso do transporte aéreo por mais de duas horas.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1320/2007.

APRECIACÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o parágrafo único do art. 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para especificar que o transportador, no caso de interrupção ou atraso do transporte aéreo por mais de duas horas, também passa a arcar com a despesa decorrente da permanência de veículo do passageiro em estacionamento explorado comercialmente.

Art. 2º O parágrafo único do art. 231 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 231.....

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive permanência de veículo em estacionamento explorado comercialmente no aeroporto, transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil (NR).”

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor sessenta dias após a data de sua publicação oficial.

Sala das Sessões, em 02 de agosto de 2007.

FELIPE BORNIER
Deputado Federal – PHS/RJ

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem a finalidade de determinar expressamente que as despesas com a permanência do veículo do passageiro em estacionamento explorado comercialmente no aeroporto, em caso de interrupção ou atraso do transporte aéreo por mais de duas horas, devem ser arcadas pelo transportador aéreo, assim como já o são as despesas com transporte, hospedagem e alimentação.

Trata-se de uma iniciativa que visa a evitar uma interpretação restritiva do dispositivo presente no Código Brasileiro de Aeronáutica – art. 231, cuja intenção sempre foi garantir ao passageiro o direito de terem pagas todas as despesas, frise-se, decorrentes de interrupção ou atraso do transporte aéreo, por mais de duas horas.

Há muitos usuários do transporte aéreo que se deslocam para os aeroportos nos seus próprios veículos, deixando-os em estacionamentos explorados comercialmente. Isso acontece com mais freqüência no caso das viagens curtas, a negócio, nas quais os trechos de ida e de volta são percorridos no mesmo dia. Para quem estranha tal atitude, vale lembrar que as tarifas cobradas pelos táxis nos trajetos que têm o aeroporto como origem ou destino podem superar largamente o custo de um dia inteiro de estacionamento.

Diante desse contexto, não há razão plausível para deixar de equiparar os gastos com a permanência excedente do veículo nos estacionamentos pagos àqueles aqui já mencionados. São despesas necessárias: o passageiro não pode, em função de atraso no transporte, ver-se obrigado a retirar seu veículo do estacionamento, assim como não pode deixar de se alimentar ou de repousar adequadamente.

Essas as considerações que se tinha a fazer sobre a matéria. Aguardam-se sugestões e críticas que possam aperfeiçoar o texto aqui apresentado.

Sala das Sessões, em 02 de agosto de 2007.

FELIPE BORNIER

Deputado Federal – PHS/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.

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 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.

.....

.....

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

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, abstendo-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 PROVISORIO DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

Faço saber, aos que a presente Carta de ratificação visam que, entre os Estados Unidos do Brasil e varios outros países representados na Conferencia Internacional de Direito Privado Aéreo, reunida em Varsovia, de 4 a 12 de outubro de 1929, foram concluidos e assinados, pelos respectivos trapotenciarios, a 12 do dito mês de outubro, uma Convenção, o protocolo adicional em Protocolo final, do teôr seguinte:

TRADUÇÃO OFFICIAL

CONVENÇÃO

PARA

A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

O Presidente do Reich Alemão, o Presidente Federal da Republica da Austria, Sua Majestade o Rei dos Belgas, o Presidente dos Estados Unidos do Brasil, Sua Majestade o Rei dos Bulgaros, o Presidente do Governo Nacionalista da Republica 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 Republica da Estonia, o Presidente da Republica da Finlandia, o Presidente da Republica Franceza, Sua Majestade o Rei da Gran-Bretanha, Irlanda e Territorios Britannicos de Alem-mar, Imperador das Indias, o Presidente da Republica Hellenica, Sua Alteza Serenissima o Regente do Reino da Hungria, Sua Majestade o Rei da Italia, Sua Majestade o Imperador do Japão, o Presidente da Republica da Lettonia, Sua Alteza Real a Gran Duqueza de Luxemburgo, o Presidente dos Estados Unidos do Mexico, Sua Majestade o Rei da Noruega, Sua Majestade a Rainha dos Paizes-Baixos, o Presidente da Republica da Polonia, Sua Majestade o Rei da Rumania, Sua Manjestade o Rei da Suecia o Conselho Federal Suisso, o Presidente da Republica Tchecoslovaca, a Comissão Central Executiva da União das Republicas Sovieticas Socialistas, o Presidente dos Estados Unidos da Venezuela, Sua Majestade o Rei da Yugoslavia,

tendo reconhecido a utilidade de regular, de maneira uniforme, ns condições do transporte aereo internacional, no que concerne aos documentos utilizados nesse transporte, assim como á responsabilidade do transportador,

nomearam, para esse fim, seus Plenipotenciarios respectivos, os quaes, devidamente autorizados, concluirem e assignaram a seguinte Convenção:

.....

CAPÍTULO III.

RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR.

.....

Artigo 19.

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

Artigo 20.

(1) O transportador não será responsavel so provar que tomou, e tomaram os seus prepostos, todas as medidas necessarias para que se não produzisse o damno, ou que. lhes não foi possivel tomar-as.

(2) No transporte de bagagem, ou de mercadorias, não será responsavel o transportador se provar que o damno proveiu de erro de pilotagem, de conducção da aeronave ou de navegação, e que, a todos os demais respeitos, tomou, e tomaram os seus propostos, todas as medidas necessarias para que se não produzisse o damno.

.....

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.

PROJETO DE LEI N.º 1.788, 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.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-949/2007.

APRECIACÃO:

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

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 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.

.....

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 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 debeatur máximo (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 (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 15 de agosto de 2007.

Deputado **BETO ALBUQUERQUE**

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

**TÍTULO III
DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA**

.....

CAPÍTULO IV
DO SISTEMA DE SEGURANÇA DE VÔO

.....
Seção II
Dos Certificados de Homologação

Art. 70. A autoridade aeronáutica emitirá certificados de homologação de empresa destinada à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.

§ 1º Qualquer oficina de manutenção de produto aeronáutico deve possuir o certificado de que trata este artigo, obedecido o procedimento regulamentar.

§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado.

§ 3º A autoridade aeronáutica cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção.

§ 4º A manutenção, no limite de até 100 (cem) horas, das aeronaves pertencentes aos aeroclubes que não disponham de oficina homologada, bem como das aeronaves mencionadas no § 4º do art. 107, poderá ser executada por mecânico licenciado pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de vôo ou o interesse público o exigir.

Parágrafo único. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for assinado, sanar qualquer irregularidade verificada.

.....
TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

CAPÍTULO I
INTRODUÇÃO

Art. 175. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não-regular, doméstico ou internacional.

§ 1º A relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Código e legislação complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização.

§ 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 legislação complementar, e, em se tratando de transporte público internacional, pelo disposto nos Tratados e Convenções pertinentes (artigos 1º, § 1º, e 203 a 213).

§ 3º No contrato de serviços aéreos públicos, o empresário, pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave, obriga-se, em nome próprio, a executar determinados serviços aéreos, mediante remuneração, aplicando-se o disposto nos artigos 222 a 245 quando se tratar de transporte aéreo regular.

Art. 176. O transporte aéreo de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo regular, em suas linhas, atendendo às conveniências de horário, ou mediante fretamento especial.

§ 1º No transporte de remessas postais o transportador só é responsável perante a Administração postal na conformidade das disposições aplicáveis às relações entre eles.

§ 2º Salvo o disposto no parágrafo anterior, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.

TÍTULO IX

Das Infrações e Providências Administrativas

CAPÍTULO III

DAS INFRAÇÕES

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - Infrações referentes ao uso das aeronaves:

- a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;
- b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;
- c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;
- d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;
- e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;
- f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;
- g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;
- h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;
- i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada;
- j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;

- k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;
 - l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;
 - m) trasladar aeronave sem licença;
 - n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;
 - o) realizar vôo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;
 - p) realizar vôo com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização do órgão competente;
 - q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;
 - r) realizar vôo sem o equipamento de sobrevivência exigido;
 - s) realizar vôo por instrumentos com aeronave não-homologada para esse tipo de operação;
 - t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;
 - u) realizar vôo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não-habilitado para tal;
 - v) operar aeronave com plano de vôo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;
 - w) explorar sistematicamente serviços de taxi-aéreo fora das áreas autorizadas;
 - x) operar radiofrequências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.
- II - Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:
- a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;
 - b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;
 - c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;
 - d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;
 - e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;
 - f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;
 - g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;
 - h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;
 - i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;
 - j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;
 - k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;
 - l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;
 - m) infringir regras, normas ou cláusulas de convenções ou atos internacionais;

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de voo;

q) operar a aeronave em estado de embriaguez;

r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;

s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;

t) operar aeronave deixando de manter fraseologia padrão nas comunicações radiotelefônicas;

u) ministrar instruções de voo sem estar habilitado.

III - Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;

c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;

d) firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio (pool) ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;

g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;

h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;

i) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (art. 180);

j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;

k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;

l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;

m) desrespeitar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;

n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;

q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;

r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;

s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;

t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;

v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente com aeronave de sua propriedade;

w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de lucros e perdas;

x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro;

y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;

z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferência.

IV - Infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica;

b) inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos;

c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração não prevista por órgão homologador;

d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo;

e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;

f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

g) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum voo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.

V - Infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;

b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;

c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;

d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de voo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;

e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.

VI - Infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não homologada;

b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;

d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;

e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;

f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;

g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;

h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagem aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo;

i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço;

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica;

m) deixar o proprietário ou operador de aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.

CAPÍTULO IV DA DETENÇÃO, INTERDIÇÃO E APREENSÃO DE AERONAVE

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da polícia federal, nos seguintes casos:

I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (art. 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do art. 21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada.

** § 2º com redação dada pela Lei nº 9.614, de 05/03/1998.*

§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.

** Primitivo § 2º transformado em § 3º pela Lei 9.614, de 05/03/1998.*

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a Proteção do Consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO IV DA QUALIDADE DE PRODUTOS E SERVIÇOS, DA PREVENÇÃO E DA REPARAÇÃO DOS DANOS

Seção III Da Responsabilidade Por Vício do Produto e do Serviço

Art. 18. Os fornecedores de produtos de consumo duráveis ou não duráveis respondem solidariamente pelos vícios de qualidade ou quantidade que os tornem impróprios ou inadequados ao consumo a que se destinam ou lhes diminuam o valor, assim como por aqueles decorrentes da disparidade, com a indicações constantes do recipiente, da embalagem,

rotulagem ou mensagem publicitária, respeitadas as variações decorrentes de sua natureza, podendo o consumidor exigir a substituição das partes viciadas.

§ 1º Não sendo o vício sanado no prazo máximo de trinta dias, pode o consumidor exigir, alternativamente e à sua escolha:

I - a substituição do produto por outro da mesma espécie, em perfeitas condições de uso;

II - a restituição imediata da quantia paga, monetariamente atualizada, sem prejuízo de eventuais perdas e danos;

III - o abatimento proporcional do preço.

§ 2º Poderão as partes convencionar a redução ou ampliação do prazo previsto no parágrafo anterior, não podendo ser inferior a sete nem superior a cento e oitenta dias. Nos contratos de adesão, a cláusula de prazo deverá ser convencionada em separado, por meio de manifestação expressa do consumidor.

§ 3º O consumidor poderá fazer uso imediato das alternativas do § 1º deste artigo sempre que, em razão da extensão do vício, a substituição das partes viciadas puder comprometer a qualidade ou características do produto, diminuir-lhe o valor ou se tratar de produto essencial.

§ 4º Tendo o consumidor optado pela alternativa do inciso I do § 1º deste artigo, e não sendo possível a substituição do bem, poderá haver substituição por outro de espécie, marca ou modelo diversos, mediante complementação ou restituição de eventual diferença de preço, sem prejuízo do disposto nos incisos II e III do § 1º deste artigo.

§ 5º No caso de fornecimento de produtos in natura, será responsável perante o consumidor o fornecedor imediato, exceto quando identificado claramente seu produtor.

§ 6º São impróprios ao uso e consumo:

I - os produtos cujos prazos de validade estejam vencidos;

II - os produtos deteriorados, alterados, adulterados, avariados, falsificados, corrompidos, fraudados, nocivos à vida ou à saúde, perigosos ou, ainda, aqueles em desacordo com as normas regulamentares de fabricação, distribuição ou apresentação;

III - os produtos que, por qualquer motivo, se revelem inadequados ao fim a que se destinam.

Art. 19. Os fornecedores respondem solidariamente pelos vícios de quantidade do produto sempre que, respeitadas as variações decorrentes de sua natureza, seu conteúdo líquido for inferior às indicações constantes do recipiente, da embalagem, rotulagem ou de mensagem publicitária, podendo o consumidor exigir, alternativamente e à sua escolha:

I - o abatimento proporcional do preço;

II - complementação do peso ou medida;

III - a substituição do produto por outro da mesma espécie, marca ou modelo, sem os aludidos vícios;

IV - a restituição imediata da quantia paga, monetariamente atualizada, sem prejuízo de eventuais perdas e danos.

§ 1º Aplica-se a este artigo o disposto no § 4º do artigo anterior.

§ 2º O fornecedor imediato será responsável quando fizer a pesagem ou a medição e o instrumento utilizado não estiver aferido segundo os padrões oficiais.

Art. 20. O fornecedor de serviços responde pelos vícios de qualidade que os tornem impróprios ao consumo ou lhes diminuam o valor, assim como por aqueles decorrentes da disparidade com as indicações constantes da oferta ou mensagem publicitária, podendo o consumidor exigir, alternativamente e à sua escolha:

I - a reexecução dos serviços, sem custo adicional e quando cabível;

II - a restituição imediata da quantia paga, monetariamente atualizada, sem prejuízo de eventuais perdas e danos;

III - o abatimento proporcional do preço.

§ 1º A reexecução dos serviços poderá ser confiada a terceiros devidamente capacitados, por conta e risco do fornecedor.

§ 2º São impróprios os serviços que se mostrem inadequados para os fins que razoavelmente deles se esperam, bem como aqueles que não atendam as normas regulamentares de prestabilidade.

Art. 21. No fornecimento de serviços que tenham por objetivo a reparação de qualquer produto considerar-se-á implícita a obrigação do fornecedor de empregar componentes de reposição originais adequados e novos, ou que mantenham as especificações técnicas do fabricante, salvo, quanto a estes últimos, autorização em contrário do consumidor.

Art. 22. Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.

Parágrafo único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste código.

Art. 23. A ignorância do fornecedor sobre os vícios de qualidade por inadequação dos produtos e serviços não o exime de responsabilidade.

Art. 24. A garantia legal de adequação do produto ou serviço independe de termo expresso, vedada a exoneração contratual do fornecedor.

Art. 25. É vedada a estipulação contratual de cláusula que impossibilite, exonere ou atenua a obrigação de indenizar prevista nesta e nas seções anteriores.

§ 1º Havendo mais de um responsável pela causação do dano, todos responderão solidariamente pela reparação prevista nesta e nas seções anteriores.

§ 2º Sendo o dano causado por componente ou peça incorporada ao produto ou serviço, são responsáveis solidários seu fabricante, construtor ou importador e o que realizou a incorporação.

Seção IV **Da Decadência e da Prescrição**

Art. 26. O direito de reclamar pelos vícios aparentes ou de fácil constatação caduca em:

I - trinta dias, tratando-se de fornecimento de serviço e de produtos não duráveis;

II - noventa dias, tratando-se de fornecimento de serviço e de produtos duráveis.

§ 1º Inicia-se a contagem do prazo decadencial a partir da entrega efetiva do produto ou do término da execução dos serviços.

§ 2º Obstat a decadência:

I - a reclamação comprovadamente formulada pelo consumidor perante o fornecedor de produtos e serviços até a resposta negativa correspondente, que deve ser transmitida de forma inequívoca;

II - (Vetado).

III - a instauração de inquérito civil, até seu encerramento.

§ 3º Tratando-se de vício oculto, o prazo decadencial inicia-se no momento em que ficar evidenciado o defeito.

Art. 27. Prescreve em cinco anos a pretensão à reparação pelos danos causados por fato do produto ou do serviço prevista na Seção II deste Capítulo, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano e de sua autoria.

Parágrafo único. (Vetado).

Seção V

Da Desconsideração da Personalidade Jurídica

Art. 28. O juiz poderá desconsiderar a personalidade jurídica da sociedade quando, em detrimento do consumidor, houver abuso de direito, excesso de poder, infração da lei, fato ou ato ilícito ou violação dos estatutos ou contrato social. A desconsideração também será efetivada quando houver falência, estado de insolvência, encerramento ou inatividade da pessoa jurídica provocados por má administração.

§ 1º (Vetado).

§ 2º As sociedades integrantes dos grupos societários e as sociedades controladas, são subsidiariamente responsáveis pelas obrigações decorrentes deste código.

§ 3º As sociedades consorciadas são solidariamente responsáveis pelas obrigações decorrentes deste código.

§ 4º As sociedades coligadas só responderão por culpa.

§ 5º Também poderá ser desconsiderada a pessoa jurídica sempre que sua personalidade for, de alguma forma, obstáculo ao ressarcimento de prejuízos causados aos consumidores.

CAPÍTULO V

DAS PRÁTICAS COMERCIAIS

Seção I

Das Disposições Gerais

Art. 29. Para os fins deste Capítulo e do seguinte, equiparam-se aos consumidores todas as pessoas determináveis ou não, expostas às práticas nele previstas.

Seção II Da Oferta

Art. 30. Toda informação ou publicidade, suficientemente precisa, veiculada por qualquer forma ou meio de comunicação com relação a produtos e serviços oferecidos ou apresentados, obriga o fornecedor que a fizer veicular ou dela se utilizar e integra o contrato que vier a ser celebrado.

Art. 31. A oferta e apresentação de produtos ou serviços devem assegurar informações corretas, claras, precisas, ostensivas e em língua portuguesa sobre suas características, qualidades, quantidade, composição, preço, garantia, prazos de validade e origem, entre outros dados, bem como sobre os riscos que apresentam à saúde e segurança dos consumidores.

Art. 32. Os fabricantes e importadores deverão assegurar a oferta de componentes e peças de reposição enquanto não cessar a fabricação ou importação do produto.

Parágrafo único. Cessadas a produção ou importação, a oferta deverá ser mantida por período razoável de tempo, na forma da lei.

Art. 33. Em caso de oferta ou venda por telefone ou reembolso postal, deve constar o nome do fabricante e endereço na embalagem, publicidade e em todos os impressos utilizados na transação comercial.

Art. 34. O fornecedor do produto ou serviço é solidariamente responsável pelos atos de seus prepostos ou representantes autônomos.

Art. 35. Se o fornecedor de produtos ou serviços recusar cumprimento à oferta, apresentação ou publicidade, o consumidor poderá, alternativamente e à sua livre escolha:

- I - exigir o cumprimento forçado da obrigação, nos termos da oferta, apresentação ou publicidade;
- II - aceitar outro produto ou prestação de serviço equivalente;
- III - rescindir o contrato, com direito à restituição de quantia eventualmente antecipada, monetariamente atualizada, e a perdas e danos.

Seção III Da Publicidade

Art. 36. A publicidade deve ser veiculada de tal forma que o consumidor, fácil e imediatamente, a identifique como tal.

Parágrafo único. O fornecedor, na publicidade de seus produtos ou serviços, manterá, em seu poder, para informação dos legítimos interessados, os dados fáticos, técnicos e científicos que dão sustentação à mensagem.

Art. 37. É proibida toda publicidade enganosa ou abusiva.

§ 1º É enganosa qualquer modalidade de informação ou comunicação de caráter publicitário, inteira ou parcialmente falsa, ou, por qualquer outro modo, mesmo por omissão, capaz de induzir em erro o consumidor a respeito da natureza, características, qualidade, quantidade, propriedades, origem, preço e quaisquer outros dados sobre produtos e serviços.

§ 2º É abusiva, dentre outras a publicidade discriminatória de qualquer natureza, a que incite à violência, explore o medo ou a superstição, se aproveite da deficiência de julgamento e experiência da criança, desrespeita valores ambientais, ou que seja capaz de induzir o consumidor a se comportar de forma prejudicial ou perigosa à sua saúde ou segurança.

§ 3º Para os efeitos deste código, a publicidade é enganosa por omissão quando deixar de informar sobre dado essencial do produto ou serviço.

§ 4º (Vetado).

Art. 38. O ônus da prova da veracidade e correção da informação ou comunicação publicitária cabe a quem as patrocina.

Seção IV Das Práticas Abusivas

Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços:

I - condicionar o fornecimento de produto ou de serviço ao fornecimento de outro produto ou serviço, bem como, sem justa causa, a limites quantitativos;

II - recusar atendimento às demandas dos consumidores, na exata medida de suas disponibilidades de estoque, e, ainda, de conformidade com os usos e costumes;

III - enviar ou entregar ao consumidor, sem solicitação prévia, qualquer produto, ou fornecer qualquer serviço;

IV - prevalecer-se da fraqueza ou ignorância do consumidor, tendo em vista sua idade, saúde, conhecimento ou condição social, para impingir-lhe seus produtos ou serviços;

V - exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva;

VI - executar serviços sem a prévia elaboração de orçamento e autorização expressa do consumidor, ressalvadas as decorrentes de práticas anteriores entre as partes;

VII - repassar informação depreciativa, referente a ato praticado pelo consumidor no exercício de seus direitos;

VIII - colocar, no mercado de consumo, qualquer produto ou serviço em desacordo com as normas expedidas pelos órgãos oficiais competentes ou, se normas específicas não existirem, pela Associação Brasileira de Normas Técnicas ou outra entidade credenciada pelo Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Conmetro);

IX - deixar de estipular prazo para o cumprimento de sua obrigação ou deixar a fixação de seu termo inicial a seu exclusivo critério;

X - (Vetado).

Parágrafo único. Os serviços prestados e os produtos remetidos ou entregues ao consumidor, na hipótese prevista no inciso III, equiparam-se às amostras grátis, inexistindo obrigação de pagamento.

Art. 40. O fornecedor de serviço será obrigado a entregar ao consumidor orçamento prévio discriminando o valor da mão-de-obra, dos materiais e equipamentos a serem empregados, as condições de pagamento, bem como as datas de início e término dos serviços.

§ 1º Salvo estipulação em contrário, o valor orçado terá validade pelo prazo de dez dias, contado de seu recebimento pelo consumidor.

§ 2º Uma vez aprovado pelo consumidor, o orçamento obriga os contraentes e somente pode ser alterado mediante livre negociação das partes.

§ 3º O consumidor não responde por quaisquer ônus ou acréscimos decorrentes da contratação de serviços de terceiros não previstos no orçamento prévio.

Art. 41. No caso de fornecimento de produtos ou de serviços sujeitos ao regime de controle ou de tabelamento de preços, os fornecedores deverão respeitar os limites oficiais sob pena de não o fazendo, responderem pela restituição da quantia recebida em excesso, monetariamente atualizada, podendo o consumidor exigir à sua escolha, o desfazimento do negócio, sem prejuízo de outras sanções cabíveis.

Seção V

Da Cobrança de Dívidas

Art. 42. Na cobrança de débitos, o consumidor inadimplente não será exposto a ridículo, nem será submetido a qualquer tipo de constrangimento ou ameaça.

Parágrafo único. O consumidor cobrado em quantia indevida tem direito à repetição do indébito, por valor igual ao dobro do que pagou em excesso, acrescido de correção monetária e juros legais, salvo hipótese de engano justificável.

Seção VI

Dos Bancos de Dados e Cadastros de Consumidores

Art. 43. O consumidor, sem prejuízo do disposto no art. 86, terá acesso às informações existentes em cadastros, fichas, registros e dados pessoais e de consumo arquivados sobre ele, bem como sobre as suas respectivas fontes.

§ 1º Os cadastros e dados de consumidores devem ser objetivos, claros, verdadeiros e em linguagem de fácil compreensão, não podendo conter informações negativas referentes a período superior a cinco anos.

§ 2º A abertura de cadastro, ficha, registro e dados pessoais e de consumo deverá ser comunicada por escrito ao consumidor, quando não solicitada por ele.

§ 3º O consumidor, sempre que encontrar inexatidão nos seus dados e cadastros, poderá exigir sua imediata correção, devendo o arquivista, no prazo de cinco dias úteis, comunicar a alteração aos eventuais destinatários das informações incorretas.

§ 4º Os bancos de dados e cadastros relativos a consumidores, os serviços de proteção ao crédito e congêneres são considerados entidades de caráter público.

§ 5º Consumada a prescrição relativa à cobrança de débitos do consumidor, não serão fornecidas, pelos respectivos Sistemas de Proteção ao Crédito, quaisquer informações que possam impedir ou dificultar novo acesso ao crédito junto aos fornecedores.

Art. 44. Os órgãos públicos de defesa do consumidor manterão cadastros atualizados de reclamações fundamentadas contra fornecedores de produtos e serviços, devendo divulgá-lo pública e anualmente. A divulgação indicará se a reclamação foi atendida ou não pelo fornecedor.

§ 1º É facultado o acesso às informações lá constantes para orientação e consulta por qualquer interessado.

§ 2º Aplicam-se a este artigo, no que couber, as mesmas regras enunciadas no artigo anterior e as do parágrafo único do art. 22 deste código.

Art. 45. (Vetado).

CAPÍTULO VI DA PROTEÇÃO CONTRATUAL

Seção I Disposições Gerais

Art. 46. Os contratos que regulam as relações de consumo não obrigarão os consumidores, se não lhes for dada a oportunidade de tomar conhecimento prévio de seu conteúdo, ou se os respectivos instrumentos forem redigidos de modo a dificultar a compreensão de seu sentido e alcance.

Art. 47. As cláusulas contratuais serão interpretadas de maneira mais favorável ao consumidor.

Art. 48. As declarações de vontade constantes de escritos particulares, recibos e pré-contratos relativos às relações de consumo vinculam o fornecedor, ensejando inclusive execução específica, nos termos do art. 84 e parágrafos.

Art. 49. O consumidor pode desistir do contrato, no prazo de 7 dias a contar de sua assinatura ou do ato de recebimento do produto ou serviço, sempre que a contratação de fornecimento de produtos e serviços ocorrer fora do estabelecimento comercial, especialmente por telefone ou a domicílio.

Parágrafo único. Se o consumidor exercitar o direito de arrependimento previsto neste artigo, os valores eventualmente pagos, a qualquer título, durante o prazo de reflexão, serão devolvidos, de imediato, monetariamente atualizados.

Art. 50. A garantia contratual é complementar à legal e será conferida mediante termo escrito.

Parágrafo único. O termo de garantia ou equivalente deve ser padronizado e esclarecer, de maneira adequada em que consiste a mesma garantia, bem como a forma, o prazo e o lugar em que pode ser exercitada e os ônus a cargo do consumidor, devendo ser-lhe

entregue, devidamente preenchido pelo fornecedor, no ato do fornecimento, acompanhado de manual de instrução, de instalação e uso do produto em linguagem didática, com ilustrações.

.....
CAPÍTULO VI
DA PROTEÇÃO CONTRATUAL
.....

Seção II
Das Cláusulas Abusivas

Art. 51. São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que:

I - impossibilitem, exonem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis;

II - subtraíam ao consumidor a opção de reembolso da quantia já paga, nos casos previstos neste código;

III - transfiram responsabilidades a terceiros;

IV - estabeleçam obrigações consideradas iníquas, abusivas, que coloquem o consumidor em desvantagem exagerada, ou sejam incompatíveis com a boa-fé ou a equidade;

V - (Vetado);

VI - estabeleçam inversão do ônus da prova em prejuízo do consumidor;

VII - determinem a utilização compulsória de arbitragem;

VIII - imponham representante para concluir ou realizar outro negócio jurídico pelo consumidor;

IX - deixem ao fornecedor a opção de concluir ou não o contrato, embora obrigando o consumidor;

X - permitam ao fornecedor, direta ou indiretamente, variação do preço de maneira unilateral;

XI - autorizem o fornecedor a cancelar o contrato unilateralmente, sem que igual direito seja conferido ao consumidor;

XII - obriguem o consumidor a ressarcir os custos de cobrança de sua obrigação, sem que igual direito lhe seja conferido contra o fornecedor;

XIII - autorizem o fornecedor a modificar unilateralmente o conteúdo ou a qualidade do contrato, após sua celebração;

XIV - infrinjam ou possibilitem a violação de normas ambientais;

XV - estejam em desacordo com o sistema de proteção ao consumidor;

XVI - possibilitem a renúncia do direito de indenização por benfeitorias necessárias.

§ 1º Presume-se exagerada, entre outros casos, a vontade que:

I - ofende os princípios fundamentais do sistema jurídico a que pertence;

II - restringe direitos ou obrigações fundamentais inerentes à natureza do contrato, de tal modo a ameaçar seu objeto ou equilíbrio contratual;

III - se mostra excessivamente onerosa para o consumidor, considerando-se a natureza e conteúdo do contrato, o interesse das partes e outras circunstâncias peculiares ao caso.

§ 2º A nulidade de uma cláusula contratual abusiva não invalida o contrato, exceto quando de sua ausência, apesar dos esforços de integração, decorrer ônus excessivo a qualquer das partes.

§ 3º (Vetado).

§ 4º É facultado a qualquer consumidor ou entidade que o represente requerer ao Ministério Público que ajuíze a competente ação para ser declarada a nulidade de cláusula contratual que contrarie o disposto neste código ou de qualquer forma não assegure o justo equilíbrio entre direitos e obrigações das partes.

Art. 52. No fornecimento de produtos ou serviços que envolva outorga de crédito ou concessão de financiamento ao consumidor, o fornecedor deverá, entre outros requisitos, informá-lo prévia e adequadamente sobre:

I - preço do produto ou serviço em moeda corrente nacional;

II - montante dos juros de mora e da taxa efetiva anual de juros;

III - acréscimos legalmente previstos;

IV - número e periodicidade das prestações;

V - soma total a pagar, com e sem financiamento.

§ 1º As multas de mora decorrentes do inadimplemento de obrigações no seu termo não poderão ser superiores a dois por cento do valor da prestação.

**§ 1º com redação dada pela Lei nº 9.298, de 01/08/1996.*

§ 2º É assegurado ao consumidor a liquidação antecipada do débito, total ou parcialmente, mediante redução proporcional dos juros e demais acréscimos.

§ 3º (Vetado).

Art. 53. Nos contratos de compra e venda de móveis ou imóveis mediante pagamento em prestações, bem como nas alienações fiduciárias em garantia, consideram-se nulas de pleno direito as cláusulas que estabeleçam a perda total das prestações pagas em benefício do credor que, em razão do inadimplemento, pleitear a resolução do contrato e a retomada do produto alienado.

§ 1º (Vetado).

§ 2º Nos contratos do sistema de consórcio de produtos duráveis, a compensação ou a restituição das parcelas quitadas, na forma deste artigo, terá descontada, além da vantagem econômica auferida com a fruição, os prejuízos que o desistente ou inadimplente causar ao grupo.

§ 3º Os contratos de que trata o caput deste artigo serão expressos em moeda corrente nacional.

Seção III

Dos Contratos de Adesão

Art. 54. Contrato de adesão é aquele cujas cláusulas tenham sido aprovadas pela autoridade competente ou estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo.

§ 1º A inserção de cláusula no formulário não desfigura a natureza de adesão do contrato.

§ 2º Nos contratos de adesão admite-se cláusula resolutória, desde que a alternativa, cabendo a escolha ao consumidor, ressaltando-se o disposto no § 2º do artigo anterior.

§ 3º Os contratos de adesão escritos serão redigidos em termos claros e com caracteres ostensivos e legíveis, de modo a facilitar sua compreensão pelo consumidor.

§ 4º As cláusulas que implicarem limitação de direito do consumidor deverão ser redigidas com destaque, permitindo sua imediata e fácil compreensão.

§ 5º (Vetado).

CAPÍTULO VII DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

Art. 55. A União, os Estados e o Distrito Federal, em caráter concorrente e nas suas respectivas áreas de atuação administrativa, baixarão normas relativas à produção, industrialização, distribuição e consumo de produtos e serviços.

§ 1º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios fiscalizarão e controlarão a produção, industrialização, distribuição, a publicidade de produtos e serviços e o mercado de consumo, no interesse da preservação da vida, da saúde, da segurança, da informação e do bem-estar do consumidor, baixando as normas que se fizerem necessárias.

§ 2º (Vetado).

§ 3º Os órgãos federais, estaduais, do Distrito Federal e municipais com atribuições para fiscalizar e controlar o mercado de consumo manterão comissões permanentes para elaboração, revisão e atualização das normas referidas no § 1º, sendo obrigatória a participação dos consumidores e fornecedores.

§ 4º Os órgãos oficiais poderão expedir notificações aos fornecedores para que, sob pena de desobediência, prestem informações sobre questões de interesse do consumidor, resguardado o segredo industrial.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.923, DE 2007 **(Do Sr. Marcio Junqueira)**

Institui norma obrigatória de informação das empresas aéreas aos passageiros no caso em que especifica e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL 949/2007.

APRECIÇÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Ficam as empresas de transporte aéreo de qualquer nível, com sede e operação em todo território nacional, a informar aos passageiros, antes de iniciar cada decolagem, preferencialmente nos *chek-ins*, do tipo de aeronave que será utilizada e da respectiva situação técnica, operacional e das condições de sua manutenção.

§ único – A empresa aérea que descumprir a presente medida, será multada no maior valor do trecho aéreo correspondente ao itinerário do voo reclamado, tantas vezes quantas forem as reclamações de passageiros.

Art. 2.º A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, regulamentará esta Lei em 120 (cento e vinte) dias após a sua publicação.

Art. 3.º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Como sabido, a nação brasileira, recentemente, num intervalo de 10 (dez), foi tragicamente abalada com a ocorrência de dois graves acidentes aéreos de grande porte, onde mais de 350 (trezentos e cinquenta) passageiros perderam a vida, de forma estúpida e irresponsável, enlutando numerosas famílias brasileiras.

Na raiz destes lamentáveis acidentes, conforme noticiado pela imprensa brasileira, está a intolerável crise de gestão do setor aéreo privado pelo poder público pertinente, que, numa omissão irresponsável e incompetente, levou a estes desastres que muito bem poderiam ser evitados.

O presente projeto de lei não pretende resolver todos os problemas cruciais que envolve a gestão do tráfego aéreo e a gravíssima questão da infraestrutura aeroportuária, de molde a otimizar o setor adredemente má administrado pela órgão e agentes encarregados para tal tarefa.

Na verdade, a providência que desejamos ver transformada em norma legal na lide aeroportuária pátria, nada mais é do que dar solução a uma

simples providência de ordem administrativa que, por certo, evitará que ocorra no tragédia aérea no Brasil.

Efetivamente, ao exigir das empresas de transporte aéreo, tanto as nacionais, como as estrangeiras, que forneçam aos passageiros dos vôos no território brasileiro, um certificado de aptidão técnica, operacional e de manutenção da aeronave pela qual irão viajar, certamente propiciará a segurança e tranquilidade indispensável nessas ocasiões.

Não há a mínima dúvida de que no último acidente ocorrido com a aeronave da TAM, vôo 3054, no Aeroporto de Congonhas, mês passado, caso esta norma já estivesse em vigor, os passageiros daquele fatídico vôo, ao saber que um reverso da aeronave estava travado, certamente não iriam viajar, arriscando suas vidas, como, lamentavelmente veio a ocorrer.

Ao compulsarmos atentamente o Código Brasileiro Aeronáutico – Lei n.º 7.565, de 19.12.1986 - não vislumbramos expressamente a hipótese que ora pretendemos que seja normatizada pelo Poder Legislativo, de forma a propiciar maior e efetiva segurança aos passageiros do transporte aéreo nacional.

De tal sorte que estou convicto de que com a edição desta Lei, terá, finalmente, o usuário do transporte aéreo, um instrumento legal de molde a participar ativamente do processo de segurança de vôo, com os indispensáveis frutos que esta providência, por certo, propiciara ao todo segmento aéreo no Brasil.

Finalizando, entendo que este Projeto de Lei sintoniza os aspectos e questões de maior relevância para a segurança do transporte aéreo no Brasil, pelo qual espero contar com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, 30 de agosto de 2007.

Deputado Márcio Junqueira
DEM/RR

PROJETO DE LEI N.º 2.203, DE 2007

(Do Sr. Augusto Carvalho)

Altera os arts. 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

O CONGRESSO NACIONAL decreta

Art. 1º — Esta Lei altera os artigos 230 e 231 da Lei nº 7.565/86, mudando de 4 (quatro) para 2 (duas) horas o tempo de atraso ou interrupção das aeronaves, a partir do qual o transportador deverá fornecer ao passageiro o previsto em lei.

Art. 2º — Os artigos 230 e 231 da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 2 (duas) 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.” (NR)

“Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 2 (duas) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.” (NR)

Art. 3º — Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 7.565 de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) é uma Lei antiga que já está necessitando de algumas alterações, visando sua adequação aos tempos mais modernos.

O artigo 230 estabelece que em caso de “atraso 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”. Já o art. 231, semelhante a esse, diz que “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.”

Essas especificações dizem respeito ao período em que as empresas aéreas deverão arcar com 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”, conforme estabelece o parágrafo único do art. 231.

Atualmente, com o novo tempo em que vivemos, em uma sociedade cada vez mais exigente, com compromissos mais prementes e com melhores condições, inclusive para as transportadoras aéreas, não se justifica mais esse prazo, considerado pelas autoridades da área de defesa do consumidor como excessivamente longo e fora da realidade. O ideal é que esse prazo seja reduzido para duas horas.

O Departamento de Defesa do Consumidor do Ministério da Justiça aplicou multas contra as companhias aéreas TAM, Ocean Air e BRA. Elas foram multadas por não terem atendido adequadamente os usuários de vôos que atrasaram mais de quatro horas. A TAM foi alvo de dois processos, pelos quais foi multada mais de três milhões de reais. A Ocean Air e a BRA respondem a processos que somam mais de cem mil reais. São sobejamente conhecidos os abusos, excessos e desrespeito a que são submetidos diariamente os passageiros que perdem compromissos, reuniões, entrevistas; empresas que perdem negócios; pessoas que perdem até a vida devido aos atrasos constantes das empresas de aviação, que muitas vezes, não cumprem o que diz a lei com relação transporte, alimentação e hospedagem, que deveriam correr por conta do transportador contratual.

A diminuição dos prazos constantes dos artigos 230 e 231 de 4 para 2 horas vai ajustar a Lei nº 7.565/86 à realidade e tornar mais justo o atendimento aos clientes das empresas aéreas, tornando também, a aplicação da fiscalização mais ágil e eficiente.

Sala das Sessões, em 10 de outubro de 2007.

Deputado **AUGUSTO CARVALHO**
PPS/DF

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. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 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 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.

FIM DO DOCUMENTO
