



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.124, DE 2008

(Do Sr. Davi Alcolumbre)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre o reembolso, não comparecimento do passageiro (no-show) e venda de bilhete a maior (overbooking).

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-949/2007.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera e acrescenta dispositivos na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre o reembolso e a venda de bilhete em quantidade superior ao número de assentos disponíveis e o não comparecimento do passageiro.

Art. 2º Os arts. 229 e 256 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor pago do bilhete:

I – se o transportador cancelar a viagem;

II – se desistir da viagem.” (NR)

“Art. 256. O transportador responde por dano decorrente:

.....

III – do não embarque do passageiro devido à comercialização de bilhetes em quantidade superior ao número de assentos disponíveis.

§ 3º Aplicam-se ao passageiro prejudicado na forma do inciso III:

a) o disposto no parágrafo único do art. 231;

b) compensação na forma de crédito, em espécie ou aplicável à emissão de novo bilhete, que não poderá ser inferior a 20% (vinte por cento), do valor da reserva válida.” (NR)

Art. 3º Acrescentem-se os seguintes dispositivos na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986:

“Art. 229-A. Fica proibida a cobrança de multa pelo não comparecimento do passageiro ao voo.”

“Art. 229-B. O transportador poderá comercializar até 20% (vinte por cento) a mais do número de assentos disponíveis.”

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

JUSTIFICAÇÃO

Editado em 1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica mostra sinais de obsolescência, por não prover tratamento expresso das situações de não comparecimento do passageiro ao voo, nem da comercialização a maior de bilhete excedente ao número dos assentos da aeronave. Conhecido como no show e overbooking, respectivamente, esses procedimentos implicam em prejuízos a ambas as partes envolvidas em uma viagem aérea.

Desde os anos de 1990 a interferência do governo na regulamentação da prestação do serviço de transporte coletivo público aéreo vem diminuindo. A par dessa condição, a maior liberdade de concorrência, o advento de tarifas reduzidas e a globalização resultaram no aumento da procura, superando a oferta em certos segmentos. Assim, o não comparecimento do passageiro representa, de fato, prejuízo à empresa de aviação, pela impossibilidade da confirmação de outro usuário.

A partir daí, para garantir o melhor aproveitamento econômico da aeronave, as empresas aéreas adotaram a venda de bilhetes em quantidade superior ao número de assentos disponíveis, priorizando naturalmente os assentos das categorias mais rentáveis, o que explica a ocorrência rara de overbooking na primeira classe.

Pela falta de salvaguarda na normatização da prestação do serviço do transporte coletivo público aéreo, resta aos passageiros prejudicados recorrer ao Código de Defesa do Consumidor e à legislação nacional complementar, nos casos de apelo à Justiça Comum.

Para sanar o vácuo jurídico existente, apresentamos o presente projeto de lei, cuja relevância é inquestionável à saúde financeira do setor, qualidade na prestação do serviço e garantia dos direitos do usuário.

Os aspectos assinalados demonstram a importância desse projeto de lei, o qual contamos ver aprovado com o apoio dos nossos Pares.

Sala das Sessões, em 27 de março de 2008

Davi Alcolumbre
DEPUTADO FEDERAL
DEM/AP

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 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.

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.

.....

TÍTULO VIII DA RESPONSABILIDADE CIVIL

CAPÍTULO I DA RESPONSABILIDADE CONTRATUAL

.....

Seção III Da Responsabilidade Por Dano a Passageiro

Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:

I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;

II - de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1º O transportador não será responsável:

a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;

b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN).

§ 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.

§ 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital para a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
