

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

PROJETO DE LEI Nº 949, DE 2007

(Apensados os Projetos de Lei nº 1.320, de 2007 (nº 1.670, de 2007; nº 1.734, de 2007; nº 2.203, de 2007; nº 3.246, de 2008; nº 3.738, de 2008 ; nº 4.459, de 2008); nº 1.788, de 2007; nº 1.923, de 2007; nº 2.767, de 2008; nº 3.124, de 2008; nº 4.164, de 2008; nº 4.665, de 2009; nº 4.854, de 2009; nº 5.109, de 2009)

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

Autor: Deputado Fernando Coruja

Relator: Deputado Júlio Delgado

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 949, de 2007, cria o Estatuto do Usuário do Transporte Aéreo para, com base nos princípios da Política Nacional de Transporte Aéreo e nos Direitos do Usuário de Transporte Aéreo, objeto, respectivamente, dos Capítulos II e III da proposição em estudo, prover a sociedade com lei específica para reger a relação entre os usuários e as empresas de transporte aéreo.

Os três primeiros capítulos do projeto de lei, os quais englobam os arts. 1º a 6º, tem inspiração nos capítulos equivalentes do Código de Defesa do Consumidor: apresentam definições de usuário e de transportador, princípios e direitos do usuário.

O Capítulo IV, com os arts. 7º a 13, trata da qualidade dos serviços. Seus dispositivos estabelecem, entre outros, os atrasos máximos toleráveis e obrigatoriedade de indenizar o passageiro; a obrigação de informar os casos de cancelamento de voo com antecedência mínima de duas semanas, e os procedimentos a serem observados para a colocação do passageiro em outro voo; a proibição de venda de passagem em número

superior aos assentos disponíveis e as respectivas penalidades em caso de inobservância da lei; obrigatoriedade de prestar informações sobre voos na rede mundial de computadores e as penalidades previstas para informações falsas.

O Capítulo V estabelece que o usuário deve sujeitar-se às normas legais e abster-se de causar incômodo ou prejuízo a outros passageiros, de danificar a aeronave, e de impedir ou dificultar a execução normal do contrato de transporte.

O Capítulo VI – Disposições Finais – cria o Fundo Legal de Assistência ao Passageiro, cujos recursos seriam as multas previstas no projeto de lei, para investimentos em estrutura física de aeroportos, contratação de controladores de voos civis, manutenção de equipamentos de controle de voo, treinamento de pessoal de controle de tráfego, estrutura dos órgãos de atendimento ao usuário, da Defensoria Pública e Promotorias e Delegacias especializadas em direito do passageiro.

Foram apensados quatorze projetos de lei à proposição. O Projeto de Lei nº 1.320/07 e os seis a ele apensados, nº 1.670/07; nº1.734/07; nº 2.203/07; nº 3.246/08; nº3.738/08; nº 4.459/08 modificam os arts. 230 e 231 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA para estabelecer limites de tolerância menores para atrasos de voos, punições mais elevadas para o transportador cujos voos forem iniciados com atraso superior ao admissível. Os PL nº1.734/07 e nº4.459/08 também propõem novas redações para o art.229 CBA de modo a estabelecerem indenizações para o passageiro com bilhete comprado em voo que vier a ser cancelado. Os PL nº3.246/08, nº 3.738/08 e nº4.459/08 criam dispositivos que proíbem a venda de passagens em número superior aos assentos disponíveis, e estabelecem indenizações aos passageiros que não forem embarcados no voo. O PL nº4.459/08 da nova redação a vários dispositivos do CBA que tratam do limite de responsabilidade civil do transportador em dano decorrente de morte ou lesão de passageiro, decorrente de destruição, avaria ou perda de bagagem ou carga, ou causados a terceiros na superfície, com vistas a eliminar ou aumentar os atuais limites e a reduzir os prazos de pagamento. Cria, ainda uma nova seção – Seção VI - ao Capítulo I do Título VIII do CBA, denominada “Da Responsabilidade para com a Assistência a Vítimas e aos Familiares Delas, em Caso de Acidente Ocorrido Durante a Execução de Contrato de Transporte Aéreo. Nesta nova seção composta pelos arts 266-A a 266-H que determinam que o transportador fica

obrigado a prestar assistência a familiares de vítimas de acidentes, em centros de assistência, por equipe treinada para tal, com apoio médico, psiquiátrico e psicológico desde a fase de resgate até o sepultamento dos restos mortais, entre outros. O Projeto de Lei nº 1.788/07 pretende alterar os arts. 70, 175 e 302 do CBA. Em novo parágrafo a ser inserido no art. 70, cria a obrigação do transportador informar, na rede mundial de computadores e em local visível no interior de cada aeronave todos os registros da respectiva manutenção, e ainda, prefixo, ano de fabricação, data de incorporação à frota, horas de voo na última manutenção e as serem voadas até a próxima, empresa onde foi realizada a manutenção e o nome do técnico responsável. Nova redação pretendida para o § 2º do art. 175 subordina subsidiariamente a relação contratual entre o usuário e o transportador ao Código de Defesa do Consumidor. Na alínea “j” do inciso III do art. 302 fica estabelecido com infração passível de multa a não divulgação das informações sobre manutenção da aeronave, conforme o art. 70 já mencionado. O Projeto de Lei nº 1.923/07 estabelece que os transportadores ficam obrigados a informar os usuários o tipo de avião a ser usado no voo e respectiva situação técnica, operacional e as condições de manutenção, sendo a desobediência punida com aplicação de multa. O Projeto de Lei nº 2.767/08 pretende acrescentar o art. 183-A ao CBA, na seção que trata da concessão ou autorização para os serviços aéreos públicos, para criar o Fundo Garantidor da Aviação Civil para reembolso de prejuízos sofridos por usuários devido ao encerramento de atividades do prestador do serviço. Os recursos do fundo seriam depósitos anuais a serem feitos pelas empresas de transporte em valores correspondentes a um mês dos respectivos faturamentos. O Projeto de Lei nº 3.124/08 pretende estabelecer novas redações para os arts. 229 e 256 do CBA para estender o direito a reembolso do valor do bilhete se vier a desistir da viagem (art. 229), e acrescentar aos danos pelos quais responde o transportador os decorrentes de o usuário não ter embarcado devido a “overbooking” (art. 256). Pretende ainda acrescentar o art. 229-A para proibir a cobrança de multa pelo não comparecimento do passageiro para a viagem, e o art. 229-B para autorizar o transportador a comercializar até vinte por cento a mais do número de assentos disponíveis. O Projeto de Lei nº 4.164/08 pretende criar a obrigatoriedade de o transportador prestar assistência preliminar às vítimas e seus familiares, a qual consistiria no resgate das vítimas, na prestação de todas as informações requeridas pelos familiares, no fornecimento de transporte, apoio psicológico e médico e despesa com hotéis e alimentação. Prevê multa de cinco a dez vezes dos valores demandados nos

casos de descumprimento. O Projeto de Lei nº 4.665/09 visa a modificar os arts. 228 e 229 do CBA para limitar a cobrança de taxa de administração em cinco por cento do valor do bilhete emitido nos casos de remarcação do voo ou de desistência da viagem com antecedência superior a sete dias, e em dez por cento quando a remarcação ou desistência ocorrer com antecedência inferior a sete dias. O Projeto de Lei nº 4.854/09 pretende alterar o CBA pela introdução de art. 228-A para permitir que os transportadores tenham plena liberdade para estabelecerem as regras de transferência de titularidade do bilhete, observadas as exigências de identificação de passageiro impostas pela autoridade aeronáutica.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas.

II - VOTO DO RELATOR

Tanto o projeto de lei principal como a maioria dos apensados contribuem para a proteção dos usuários de transporte aéreo. Neste sentido, apresentamos um substitutivo baseado no projeto de lei principal, ao qual incorporamos dispositivos das proposições apensadas que entendemos contribuir para o seu aperfeiçoamento, bem como retiramos outros que julgamos não convenientes para a defesa e proteção dos consumidores ou por imprecisão legislativa, como os arts. 15, 16 e 17.

Os Projetos de Lei apensados nº 1.320, de 2007, nº 1.670, de 2007, nº 1.734, de 2007, nº 2.203, de 2007, nº 3.246, de 2008, nº 3.738, de 2008, e nº 4.459, de 2008, alteram dispositivos do CBA para estabelecer limites de atrasos mais rígidos, proibir a prática de “overbooking”, alterar limites de indenização, entre outros. Acatamos todos eles, parcialmente, no Substitutivo. No Projeto de Lei nº 1.788, de 2007, acatamos a alteração proposta para o art. 175 do CBA, e rejeitamos as dos arts. 70 e 302, que pretendem obrigar a divulgação sobre fabricação, horas de voo, manutenção, etc, pelos mesmos motivos da rejeição do Projeto de Lei nº 1.923, de 2007, abaixo abordados. Quanto ao Projeto de Lei nº 3.124, de 2008, concordamos com a redação proposta para o art. 229, e com o novo inciso III a ser inserido no art. 256, ambos do CBA. Dos Projetos de Lei nº 4.164, de 2008, e nº 4.459, de 2008, aproveitamos dispositivos que obrigam o transportador a prestar

assistência a vítimas e a seus familiares em caso de acidente, matéria não contemplada no projeto de lei principal. O Projeto de Lei nº 4.665, de 2009 também é parcialmente aproveitado no substitutivo, por dispor sobre condições mais justas de reembolso em caso de desistência do passageiro.

Julgamos que apenas os Projetos de Lei nº 1.923, de 2007, nº 2.767, de 2008, e nº 5.109, de 2009, devem ser rejeitados integralmente. O primeiro porque, as informações sobre situação técnica, operacional e sobre a manutenção da aeronave não são de fácil compreensão para os consumidores, podendo confundi-los em vez de esclarece-los. Destaque-se que uma aeronave só é autorizada para voo se estiver com o respectivo certificado de aeronavegabilidade válido, o que pressupõe que as normas de segurança e manutenção determinadas pela lei e regulamentos pertinentes foram atendidas. O segundo porque a obrigatoriedade de contribuição para o fundo pretendido em valor correspondente a um mês de faturamento oneraria sobremaneira os transportadores, que transfeririam o custo adicional para o preço dos bilhetes, indo de encontro aos interesses econômicos dos consumidores. O terceiro porque as informações sobre direitos dos usuários podem ser prestadas sem necessidade de instalação de painel eletrônico ou cartaz em área do terminal que não pertence à companhia e que é administrada pela autoridade aeroportuária, além de que as disposições dos §§ 4º, 5º e 6º são conselhos e sugestões para os usuários.

Em face do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 949, de 2007, e dos a ela apensados de nº 1.320, de 2007, nº 1.670, de 2007, nº 1.734, de 2007, nº 1.788, de 2007, nº 2.203, de 2007, nº 3.124, de 2008, nº 3.246, de 2008, nº 3.738, de 2008, nº 4.164, de 2008, nº 4.459, de 2008, nº 4.665, de 2009 e nº 4.854, de 2009, na forma do Substitutivo anexo, e pela rejeição dos Projetos de Lei apensados nº 1.923, de 2007, nº 2.767, de 2008, e 5.109, de 2009.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado JÚLIO DELGADO

Relator

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 949, DE 2007 e

(Apensados os Projetos de Lei nº 1.320, de 2007 (nº 1.670, de 2007; nº 1.734, de 2007; nº 2.203, de 2007; nº 3.246, de 2008; nº 3.738, de 2008 ; nº 4.459, de 2008); nº 1.788, de 2007; nº 3.124, de 2008; nº 4.164, de 2008; nº 4.665, de 2009; nº 4.854, de 2009)

Autor: Deputado Fernando Coruja.
Relator: Deputado Júlio Delgado

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 artigo 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 III

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) providenciar o embarque do passageiro em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, 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, despesas de estacionamento, estada em hotel e respectivos traslados a cargo da concessionária.

§ 4º Ainda que o atraso seja causado por falhas na infraestrutura 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 vôo 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 vôo deverão ser informados com antecedência mínima de duas semanas.

§ 1º. A inobservância do *caput* sujeitará a concessionária à recolocação do passageiro em outro vôo, 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 vôo, não lhe sendo devida a indenização nem o pagamento da multa a que se refere o § 1º deste artigo.

§ 3º Em se tratando de vôo cuja origem ou partida seja em aeroporto de grande centro, a recolocação obedecerá aos seguintes critérios:

a) partida não supere às duas horas da partida originalmente marcada e;

b) a chegada não supere quatro horas do horário de destino primeiramente agendado.

§ 4º A companhia deverá informar ao usuário as possibilidades de vôo alternativas, juntamente, com o aviso de cancelamento.

§ 5º Caso haja alteração de itinerário, o usuário fará jus ao que dispõe o § 3º do art. 7º desta Lei.

Art. 9º É vedada a realização de venda de bilhetes de passagem em número superior ao de assentos disponíveis aos passageiros.

§ 2º A infração ao disposto no *caput* deste artigo acarretará para a concessionária o disposto no §§ 1º, 2º 3º do art. 7º desta Lei e ao pagamento de multa administrativa no valor de 100 (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.

Art. 11. O passageiro que, por falta de acomodação, for levado a ocupar classe inferior à garantida em seu bilhete de passagem, fará jus à restituição no valor da diferenças dos preços dos bilhetes *in pecunia*, pela transportadora, podendo recebê-la desde o desembarque.

Parágrafo único. Verificada a ocorrência de que trata o parágrafo anterior, a empresa aérea será multada em 10 (dez) vezes o valor do bilhete inicialmente comprado pelo passageiro.

Art. 12. 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.

§ 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. 13. As empresas aéreas deverão abastecer suas páginas na rede mundial de computadores - *internet* com informações sobre os horários de vôos, atrasos, cancelamentos, alterações de voos, e aterrissagem de forma clara e precisa.

§ 1º 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.

§ 2º 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.

Art. 14. O transportador é responsável, em caso de acidente ocorrido durante a execução de contrato de transporte aéreo, por prestar assistência a vítimas e aos familiares delas.

§ 1º A assistência deve ser prestada subsidiariamente pela autoridade aeronáutica, pela administração aeroportuária e pelas autoridades públicas que tenham competência para tanto, na extensão de suas responsabilidades legais.

§ 2º A assistência a que se refere este artigo consiste em providências emergenciais ou continuadas, concomitantes ou ulteriores às ações de busca e salvamento, previstas no capítulo III, seção II, do Código Brasileiro de Aeronáutica.

§ 3º Vítima é todo aquele que, a bordo da aeronave ou fora dela, sofre dano decorrente de morte ou lesão, causado por acidente ocorrido durante a execução de voo, para o qual não tenha voluntariamente contribuído.

§ 4º Entende-se por familiar o cônjuge, ou companheiro, e a pessoa que com a vítima possua parentesco, na forma definida pelo Código Civil, sendo que os de grau de parentesco mais próximo excluem os de grau de parentesco mais distante.

§ 5º A assistência é devida ainda que o acidente decorra de caso fortuito, de motivo de força maior ou de culpa exclusiva da vítima, neste caso, limitada a seus familiares.

§ 6º A assistência não elide ou diminui a responsabilidade civil do transportador por danos.

§ 7º É responsabilidade do transportador arcar com as despesas relacionadas à prestação de assistência.

Art. 15. É obrigação do transportador dispor de plano corporativo de assistência a vítimas de acidente aeronáutico e aos familiares delas, aprovado pela autoridade aeronáutica.

§ 1º Deve haver um responsável pela execução do plano corporativo em cada cidade em que atue o transportador, sob a coordenação de um responsável nacional, a quem compete tomar providências para suplementar a assistência provida em âmbito local, sempre que necessário.

§ 2º O plano corporativo deve ser revisto sempre que sobrevenham fatos capazes de lhe alterar o conteúdo.

Art. 16. É obrigação do transportador, tão logo saiba de acidente com sua aeronave:

I - pôr em execução seu plano corporativo de assistência a vítimas de acidente aeronáutico e aos familiares delas;

II - divulgar um número de telefone exclusivo para atendimento das chamadas dos familiares das vítimas;

III - notificar o fato às pessoas indicadas pelos que embarcaram, conforme disposto nas normas em vigor.

Art. 17. Ocorrendo acidente, o transportador deve fornecer à autoridade aeronáutica e à autoridade policial, no prazo de até três horas após ser requisitado, relação dos nomes de todas as pessoas que embarcaram em sua aeronave, assim como dos nomes das pessoas indicadas para contato.

§ 1º Havendo vítima estrangeira, deve a autoridade aeronáutica acionar os canais diplomáticos, para as providências cabíveis.

Art. 18. Para execução imediata do plano corporativo de assistência a vítimas de acidente aeronáutico e aos familiares delas, deve o transportador instalar centro de assistência em local de fácil acesso aos interessados, entre aqueles que constem de seu plano corporativo de assistência.

§ 1º No centro de assistência serão lotados tantos profissionais, próprios ou temporariamente contratados pelo transportador, quantos sejam necessários para tomar as providências emergenciais de apoio a vítimas e aos familiares delas.

§ 2º A desativação do centro de assistência está condicionada à satisfação de todas as necessidades emergenciais das vítimas e dos familiares delas.

Art. 19. A assistência médica, psiquiátrica ou psicológica, devida pelo transportador às vítimas de acidentes aeronáuticos e aos familiares delas, é considerada de caráter continuado se necessária após a desativação do centro de assistência.

§ 1º A assistência médica, psiquiátrica ou psicológica de caráter continuado deve ser oferecida por profissional escolhido pela vítima ou por familiares dela, entre aqueles que mantiverem vínculo com o transportador ou com empresa de assistência médica por ele contratada.

§ 2º A assistência médica, psiquiátrica ou psicológica também compreende a realização de exames e o fornecimento gratuito de medicamentos indispensáveis ao tratamento.

§ 3º O tratamento será encerrado após a declaração de alta do paciente ou após transcorridos dois anos desde seu início.

§ 4º A assistência médica, psiquiátrica ou psicológica de caráter continuado prestada a vítimas ou aos familiares delas, no exterior, deve ter padrão compatível com a prestada no país.

Capítulo V

Dos deveres do usuário

Art. 20. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstenendo-se de qualquer ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço durante a execução do contrato de transporte aéreo.

§ 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. 19. Os direitos previstos nesta Lei não serão excluídos por tratados ou 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. 20. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa 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.” (NR)

Art. 21. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado JÚLIO DELGADO
Relator