



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº , DE
(Do Sr. Marcelo Almeida)

*Acresce e altera dispositivos à Lei
7.565, de 19 de dezembro de
1986.*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 passa a vigorar acrescida das seguintes disposições:

“Art. 1º

.....

§4º As questões relativas à responsabilidade civil do transportador aéreo serão regidas pelas disposições deste Código e demais normativos aplicáveis, naquilo que não forem contrários à Constituição Federal e ao Código de Defesa do Consumidor.

§5º O Brasil possui jurisdição universal para processar e julgar matérias ligadas à responsabilização civil do transportador aéreo, cuja empresa, ainda que estrangeira, tenha sede, filial ou sucursal no País, mesmo que o fato danoso tenha se dado em território estrangeiro.

§6º Na hipótese do §5º, aplicar-se-á a legislação mais benéfica ao usuário do transporte, em homenagem ao princípio da proteção e em conformidade com as disposições constitucionais atinentes ao direito do consumidor como parte hipossuficiente da relação contratual.”

Art. 2º Os artigos 246, 247, 251, 260, 262 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 246 A responsabilidade do transportador (artigos 123, 124 e 222, Parágrafo único), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (artigos 233, 234, § 1º, 245), respeitará a reparação patrimonial e não-patrimonial efetiva dos prejuízos sofridos pelo usuário.”

“Art. 247 É nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite de indenização em desrespeito ao estabelecido no *caput* do artigo antecedente, mas a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que continuará regido por este Código (artigo 10).”

“Art. 251 Na fixação de responsabilidade do transportador por danos a pessoas, carga, equipamento ou instalações postos a bordo da aeronave aplicam-se os dispositivos deste Capítulo, caso não existam no contrato outras limitações e, subsidiariamente, quando aplicável, o Código de Defesa do Consumidor.”

“Art. 260 A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente da destruição, perda, extravio ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, não está sujeita a limitação legal ou contratual, cabendo ao transportador a reparação patrimonial e moral efetiva dos prejuízos sofridos pelo usuário.”

“Art. 262 No caso de atraso, perda, extravio, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato do transporte aéreo, a responsabilidade do transportador não está sujeita a limitação legal ou contratual, cabendo ao transportador a reparação patrimonial e moral efetiva dos prejuízos sofridos pelo usuário.”

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

Art. 4º Ficam revogados os §§ 1º, 2º, 3º e *caput* do art. 248, bem como todas as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

1. Transporte Aéreo e Responsabilidade Global

Por muito tempo, os Tribunais e juristas pátrios vinham aplicando às relações contratuais de transporte internacional o normativo encartado na Convenção de Varsóvia de 1929, suas alterações e as disposições contidas no atual Código Brasileiro de Aeronáutica.

Aquele tratado, de natureza internacional e do qual o Brasil é signatário, remonta aos tempos em que a legislação de cunho protetivo encontrava-se em estágio embrionário, ou mesmo inexistente. Assim, a norma internacional, quando elaborada, refletiu o grau de desenvolvimento jurídico da época que, por sua vez, tinha por substrato as condicionantes econômicas e sociais de então.

Com o passar das décadas, a sociedade internacional como um todo passou por profundas transformações. No campo social, temos o advento dos estados paternalistas e a reforma destes através de consensos mais ou menos liberais. Na economia, o “achatamento” do mundo e de toda sorte de relações: algo que foi denominado como globalização.

Não indiferente a isso, a legislação nacional, bem como a alienígena, buscou acompanhar e regulamentar tais relações, ainda que de forma um pouco mais lenta. Na vanguarda dessas reformas temos, no plano nacional, a Constituição da República de 1988 e o Código de Defesa do Consumidor e, em âmbito internacional, a Convenção de Roma de 1980 e as Convenções Interamericanas de Direito Internacional Privado, por exemplo.

Nesse sentido, empresas prestadoras de serviços aéreos de projeção multinacional têm dominado o cenário que ora busca-se regulamentar. Tais companhias apresentam aos usuários voos com saídas e destinos para todos os cantos do planeta e detêm filiais espalhadas ao redor do globo. Empresas como essas, tão comuns neste planeta globalizado, abocanham fatias cada dia maiores de mercado, auferindo lucros em escala mundial de forma que suas ações e omissões têm, cada dia mais, repercutindo de maneira ampla, profunda e geral na esfera jurídica de consumidores do mundo inteiro.

Isto posto, da mesma forma como os rendimentos e lucros de tais companhias desconhecem fronteiras, não deve haver sequer um argumento lógico, que, se existir, certamente será alheio ao direito protetivo contemporâneo, que as exima de arcar com as responsabilidades por danos que vierem a causar aos seus transportados. Tal responsabilidade deve seguir a natureza de seus serviços e lucros: ser global e irrestrita.

2. O Anacronismo jurídico do Código Brasileiro de Aeronáutica e da Convenção Internacional de Varsóvia

O Código Brasileiro de Aeronáutica e a Convenção Internacional de Varsóvia limitam a responsabilidade por danos materiais ocasionadas pelas empresas transportadoras aos seus transportados e sequer mencionam o cabimento de reparação por danos morais.

No entanto, a Constituição Federal de 1988, a Lei 8.078/90 (Código de Defesa do Consumidor), os entendimentos jurisprudenciais e a doutrina protetiva internacional mais antenados com as mudanças no campo da proteção jurídica internacional, garantem ao consumidor o direito de reparação, moral e material, dos danos efetivamente por ele suportados.

Ademais, o inciso V do art. 170 da Carta Magna eleva a defesa do consumidor à condição de princípio da ordem econômica. Nesse sentido, a Carta Maior alçou como princípio e direito fundamental a proteção do consumidor. Tal preceito recebe maior importância diante da determinação que o legislador constituinte deu, quando, nos termos do art. 48 do ADCT, demanda pela criação do Código de Defesa do Consumidor.

No mesmo entendimento seguem os incisos XXXII e XXXV, ambos do art. 5º da CF, que, respectivamente, preconizam que “a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito” e que o “Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor”.

Ademais, conforme leitura do §2º do art. 5º da CF, que determina a não exclusão dos direitos e garantias advindos de tratados internacionais em que o Brasil faça parte, conclui-se que o aplicador da lei não deverá se eximir de aplicar as garantias encartadas na lei internacional, mas, além disso, não poderá de igual forma, em suas decisões, restringir, em favor do tratado, os direitos e garantias encartados na própria Constituição.

É inaceitável que o tratado internacional esteja se sobrepondo à Carta Magna, ainda mais por estarmos diante de direitos fundamentais. Caso a norma internacional acrescentasse no rol do art. 5º novos direitos, aí sim aplicaríamos seu texto. Acontece que isso não ocorre. Pelo contrário, conforme leitura do texto da CIV e do CBA percebe-se que a palavra ‘limitar’ é a determinadora no quesito da responsabilidade do prestador de serviço de transporte internacional, indo exatamente contra os preceitos constitucionais e encartados no CDC que não fixam limites para tanto, pelo contrário: a responsabilidade do prestador de serviço é objetiva.

Tanto o normativo internacional quanto o CBA, no que tange aos direitos dos transportados, ignoram por completo os direitos e garantias consolidados na Carta da

República, bem como nos diplomas infraconstitucionais. Rechaçam, outrossim, os entendimentos jurídicos de vanguarda, antenados com as mudanças que a sociedade civilizada vem enfrentando.

A doutrina reconhece que a limitação estabelecida pela CIV e pelo CBA, em sede de responsabilidade por danos, é contrária à garantia que a Constituição da República e o Código de Defesa do Consumidor oferecem na efetiva reparação dos danos patrimoniais e morais, ambos completamente limitados ou isentados naqueles diplomas.

Portanto, a limitação da responsabilidade por danos materiais e a isenção da responsabilidade por danos morais, tuteladas pela CIV e pelo CBA, devem ser considerados como não recepcionados pela Constituição de 1988.

No entanto, não é o que ocorre quando, em olhar mais criterioso, observam-se julgados destoando dos fundamentos ora aqui elencados. Infelizmente, alguns entendimentos judiciais têm aplicado os normativos viciados de inconstitucionalidade, em detrimento da legislação mais benéfica aos transportados.

Assim, o presente projeto de lei vem sanar esse aparente conflito de normas jurídicas, adequando o Código Brasileiro de Aeronáutica ao espírito da Constituição Federal a colocando-o em harmonia com o Código de Defesa do Consumidor.

Brasília, de de 2009.

Deputado MARCELO ALMEIDA