

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A OFERECER PARECER AO PROJETO DE LEI N.º 6.716/09, QUE “ALTERA A LEI N.º 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986 (CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA), PARA AMPLIAR A POSSIBILIDADE DE PARTICIPAÇÃO DO CAPITAL EXTERNO NAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO.”

PROJETO DE LEI Nº 6.716, DE 2009

(Apensados os Projetos de Lei nº 841, de 1995; Projeto de Lei nº 83, de 2007; Projeto de Lei nº 949, de 2007; Projeto de Lei nº 1.320, de 2007; Projeto de Lei nº 1.670, de 2007; Projeto de Lei nº 1.682, de 2007; Projeto de Lei nº 1.734, de 2007; Projeto de Lei nº 1.760, de 2007; Projeto de Lei nº 1.788, de 2007; Projeto de Lei nº 1.923, de 2007; Projeto de Lei nº 2.001, de 2007; Projeto de Lei nº 2.203, de 2007; Projeto de Lei nº 2.219, de 2007; Projeto de Lei nº 2.452, de 2007; Projeto de Lei nº 2.767, de 2008; Projeto de Lei nº 3.124, de 2008; Projeto de Lei nº 3.177, de 2008; Projeto de Lei nº 3.246, de 2008; Projeto de Lei nº 3.738, de 2008; Projeto de Lei nº 4.164, de 2008; Projeto de Lei nº 4.459, de 2008; Projeto de Lei 4.665, de 2009; Projeto de Lei nº 4.854, de 2009; Projeto de Lei nº 5.109, de 2009; Projeto de Lei nº 6.085, de 2009; Projeto de Lei nº 6.341, de 2009; Projeto de Lei nº 6.716, de 2009; Projeto de Lei nº 6.960, de 2010; Projeto de Lei nº 6.961, de 2010; Projeto de Lei nº 7.028, de 2010)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para ampliar a possibilidade de participação do capital externo nas empresas de transporte aéreo.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado RODRIGO ROCHA LOURES

I – RELATÓRIO

Esta Comissão Especial destinada a examinar e proferir parecer quanto ao mérito, à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa e à adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 6.716, de 2009, que *“altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para ampliar a possibilidade da participação do capital externo nas empresas de transporte aéreo”*, e dos projetos a ele apensados, foi criada em 07 de março de 2008, e constituída em 12 de março de 2009, em atos da Mesa sem número, em virtude de a matéria ser da competência de mais de três comissões de mérito – a saber, Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; Defesa do Consumidor; Relações Exteriores e de Defesa Nacional; Viação e Transportes; Finanças e Tributação (Mérito e Art. 54, RICD) e Constituição e Justiça e de Cidadania (Mérito e Art. 54 RICD) - conforme dispõe o art. 34, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Da composição

Preside a comissão especial o Deputado Luiz Sérgio (PT/RJ). A primeira vice-presidência é ocupada pelo Deputado Bruno Araújo (PSDB/PE); a segunda vice-presidência, pelo Deputado Jorginho Maluly (DEM/SP); a terceira vice-presidência, pelo Deputado Hugo Leal (PSC/RJ). É relator o Deputado Rodrigo Rocha Loures (PMDB/PR). São os seguintes os demais parlamentares que tomam assento na Comissão Especial, na condição de membros titulares: Deputado Arnon Bezerra (PTB/CE), Deputado Beto Mansur (PP/SP), Deputado Carlos Zarattini (PT/SP), Deputado Dr. Nechar (PP/SP), Deputado Léo Alcântara (PR/CE), Deputado Luiz Bittencourt (PMDB/GO), Deputado Marcelo Castro (PMDB/PI), Deputado Marcelo Teixeira (PR/CE), Deputado Geraldo Thadeu (PPS/MG), Deputado Vanderlei Macris (PSDB/SP), Deputado Vic Pires Franco (DEM/PA), e Deputado João Dado (PDT/SP). Na condição de membros suplentes, estão relacionados os seguintes parlamentares: Deputado Devanir Ribeiro (PT/SP), Deputado Fernando Marroni (PT/RS), Deputado Ricardo Barros (PP/PR), Deputado Sabino Castelo Branco (PTB/AM), Deputado Vander Loubet (PT/MS), Deputado Vital do Rêgo Filho (PMDB/PB),

Deputado Otávio Leite (PSDB/RJ), Deputado Paulo Abi-ackel (PSDB/MG), e Deputado Cleber Verde (PRB/MA).

Das reuniões

No decorrer dos trabalhos da comissão especial, foram realizadas as seguintes reuniões de audiência pública:

- Dia 4 de maio de 2010, com a participação dos seguintes convidados:

APOSTOLE LAZARO CHRYSSAFIDIS, Diretor Presidente da Associação Brasileira de Transportes Aéreos Regionais - ABETAR;

Professor RESPÍCIO DO ESPÍRITO SANTO - Escola Politécnica da UFRJ;

Professora LÚCIA HELENA SALGADO E SILVA PEDRA, Coordenadora de Estudos de Mercado e Regulação Diretoria de Estudos Setoriais - DISET Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA;

- Dia 5 de maio de 2010, com a participação do seguinte convidado:

MÁRIO GUSMÃO, Assessor Especial do Ministério do Turismo.

- Dia 11 de maio de 2010, com a participação dos seguintes convidados:

RICARDO MORISHITA, Diretor do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor, da Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça;

RUTELLY MARQUES DA SILVA, Secretário Adjunto de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda - SEAE;

ROBERTO AUGUSTO CASTELLANOS PFEIFFER, Diretor-Executivo do PROCON/SP;

ADYR DA SILVA - Presidente da Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial -SBDA.

- Dia 12 de maio de 2010, com a participação dos seguintes convidados:

FERNANDO SOARES, Chefe do Departamento de Política de Aviação Civil - Ministério da Defesa;

SOLANGE PAIVA VIEIRA, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;

Tenente-Brigadeiro-do-Ar RAMON BORGES CARDOSO, Diretor do Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA do Ministério da Defesa;

JOÃO QUIRINO JUNIOR, Diretor Adjunto de Relações Parlamentares da ABAV - Agência Brasileira de Viagens;

MURILO MARQUES BARBOZA, Presidente da INFRAERO - Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária.

- Dia 18 de maio de 2010, com a participação dos seguintes convidados:

GLAUCO MÉDICI PALHETA, Presidente da Associação dos Tripulantes da TAM - ATT;

RAUL SCHENKEL, Presidente da Associação dos Aeronautas da GOL;

JOSÉ MÁRCIO MOLLO, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias - SNEA;

PAULO DE TARSO GONÇALVES JR., Diretor do Sindicato Nacional dos Aeroviários- SNA;

GRAZIELLA BAGGIO, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas;

MARCELO SMITH, Presidente do Sindicato dos Trabalhadores Aeroviários.

• Dia 19 de maio de 2010, com a participação dos seguintes convidados:

RONALDO JENKINS, Diretor de Segurança de Voo do SNEA - Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias.

RICARDO NOGUEIRA, Vice-Presidente Executivo da ABAG - Associação Brasileira de Aviação Geral

Comandante JOSÉ AFONSO ASSUMPÇÃO, Presidente do SNETA - Sindicato Nacional das Empresas de Táxi-Aéreo.

Dos projetos de lei

Estão sujeitas à apreciação desta comissão especial as seguintes proposições:

Projeto de Lei nº 841, de 1995 (Vic Pires)

O deputado Vic Pires foi o autor do Projeto de Lei nº 841, de 1995. De acordo com sua proposição, a empresa que emitir e confirmar bilhetes de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para o trecho, ficará obrigada a pagar ao passageiro prejudicado multa no valor correspondente ao do seu bilhete da passagem, sem prejuízo das responsabilidades cominadas nos arts. 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 1986. O parágrafo único do art. 1º da proposição reza que a multa definida no *caput* deverá ser paga imediatamente, ainda no balcão de embarque da empresa transportadora, na forma de crédito aéreo em aberto. A lei eventualmente resultante entrará em vigor na data da sua publicação.

Este Projeto de Lei chegou a ser analisado pela então Comissão de Defesa do Consumidor, Meio ambiente e Minorias. Nesta, não tendo recebido emendas, mereceu parecer favorável do relator Celso Russomano, o

qual apresentou substitutivo. Em reunião de 12 de dezembro de 1995, o parecer do relator foi aprovado por unanimidade. Em seguida, na Comissão de Viação e Transportes, o projeto de lei em pauta mereceu parecer favorável do deputado Rubem Medina, sob a forma de um novo substitutivo. Em reunião ocorrida em 28 de agosto de 1996, o parecer foi aprovado por unanimidade. Dando continuidade à tramitação, o projeto de lei em debate foi examinado pela Comissão de Constituição e Justiça e Redação. O relator, deputado Leo Alcântara, emitiu parecer pela aprovação, com a apresentação de três subemendas, que foram adotadas pela Comissão, em reunião de 21 de novembro de 2000. Em atendimento à requerimento do Presidente da então Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, o então Presidente da Câmara dos Deputados determinou a transferência, ao Plenário, da competência para análise da matéria.

Em 27 de fevereiro de 2007, a Mesa determinou a apensação do projeto em tela ao Projeto de Lei nº 83, de 2007. Já em 19/05/2009, novo despacho determinou a apensação de diversos projetos de lei ao nº 841, de 1995, por ser este o mais antigo. Em 28 de janeiro de 2010, ato da Mesa determinou que o Projeto de Lei nº 841, de 1995, fosse apensado ao Projeto de Lei nº 6.716, de 2009, sob análise da presente Comissão Especial.

Projeto de Lei nº 83, de 2007 (Solange Amaral)

O Projeto de Lei nº 83, de 2007, de autoria da Deputada Solange Amaral, pretende disciplinar a venda de bilhetes pelos exploradores de serviços aéreos de transporte de passageiros, mediante alteração da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. A proposta é que seja vedado aos exploradores de serviços de transporte aéreo de passageiros a venda aos consumidores de um total de bilhetes que exceda, em cada aeronave, o total de assentos efetivamente disponíveis. Veda, portanto, a prática conhecida como reservas em excesso ou, na expressão inglesa, *overbooking*. Tal vedação será instituída, caso aprovada a proposição, mediante a inclusão do art. 230-A, no qual estaria expressa. A proposta contém ainda a definição de que caberá à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ou a quem lhe suceder, fiscalizar regularmente o processo de venda de bilhetes. Outro dispositivo, constante do § 2º do mesmo art. 230-A, diz que na ocorrência de venda de bilhetes em quantidade superior à capacidade da aeronave, caberá ao explorador de serviços aéreos garantir, em prazo inferior a quatro horas, o transporte do consumidor. O parágrafo seguinte reza que na

hipótese de a empresa não garantir o transporte do passageiro no prazo previsto no parágrafo anterior, competirá à ANAC multá-la, no valor correspondente a dez vezes o valor de face do bilhete, que reverterá em favor do consumidor, que terá o direito de receber esse montante no prazo máximo de trinta dias contados da data de emissão do bilhete. O art. 3º da proposição em tela define a entrada em vigor da lei dela eventualmente resultante em trinta dias após sua publicação.

A proposição foi apensada ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, por ato da Mesa de 27/02/2007.

Projeto de Lei nº 949, de 2007 (Fernando Coruja)

O Projeto de Lei nº 949, de 2007, é de autoria do deputado Fernando Coruja e visa a criar o “Estatuto de Defesa do Usuário do Transporte Aéreo, e dá outras providências”, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, e 170, da Constituição Federal.

Com um total de dezenove artigos, a proposição se inicia definindo que o usuário do transporte aéreo é todo aquele que dele se utiliza com ânimo de deslocamento, excluídos os que dele se utilizam como meio de subsistência (art. 2º), e que o transportadores, para os efeitos da lei, são as pessoas jurídicas que, sob regime de concessão do serviço público de transporte, explorem linhas aéreas (art. 3º).

Em seu capítulo II, o projeto de lei em pauta busca definir a política nacional de transporte aéreo, cujo objetivo será, conforme a proposição, “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 diversos princípios. São esses: o reconhecimento da sua condição hipossuficiente na relação contratual com a empresa transportadora, mediante regulamentação que promova a equalização de direitos entre as partes; ação governamental no sentido de garantir estrutura física de pessoal nos aeroportos, para o que o Poder Público deverá observar as normas internacionais que tratam das condições mínimas para o desempenho de atividades relacionadas ao controle do tráfego aéreo; responsabilidade objetiva das empresas concessionárias quando da falta ou irregular prestação do serviços, com ação regressiva contra o Estado; política de informação e educação sobre seus direitos e, por fim, assistência jurídica gratuita para os usuários carentes.

Ainda no mesmo capítulo, e com o propósito de cumprir o disposto no art. 4º da proposição, fica determinado, caso aprovado, que o Poder Público deverá disponibilizar ao usuário serviços de atendimento ao usuário, Defensoria Pública e Promotorias e Delegacias, especializadas no direito do passageiro.

Os direitos do usuário de transporte aéreo são tratados no capítulo seguinte. São direitos do usuário: proteção da sua segurança e integridade física e mental quando da realização efetiva do transporte; proteção jurídica contra cláusulas abusivas nos contratos com as transportadoras e vedação à publicidade enganosa que vise distorcer a vontade do usuário; prevenção e reparação de danos morais e patrimoniais, sofridos em decorrência de falha na prestação do serviço; garantia de informações fidedignas e constantes sobre a prestação de serviços; facilitação processual nos órgãos judiciais, com inversão do ônus da prova.

O Capítulo IV dispõe sobre a qualidade dos serviços de transporte aéreo. Admite como tolerável atraso máximo de duas horas, para distâncias de até 1.500 quilômetros, três horas para percursos entre 1.500 e 3.500 quilômetros, e de quatro horas para rotas superiores a 3.500 quilômetros. Superados tais limites, a concessionária estará obrigada a: restituir o valor da passagem, *in pecunia*, no prazo máximo de 24 horas; ou, fornecer passagem aérea noutra companhia, em horários segundo critérios definidos no art. 8º do próprio projeto de lei em tela. Além disso, será devida, ainda, indenização imediata ao passageiro, correspondente a duas vezes a passagem, mais perdas e danos, e ainda incidência de multa no valor de 10 vezes o valor do bilhete aéreo cancelado. Há ainda a previsão de que o usuário, caso opte pela marcação de outra passagem, receba da empresa aérea os meios para usar telefone, internet, alimentar-se e hospedar-se em hotel próximo ao aeroporto. Estipula-se que a responsabilidade perante o passageiro é sempre do transportador, que pode agir regressivamente contra o poder público nos casos em que os atrasos forem devidos a falhas de infra-estrutura ou de serviços de apoio. Esclarece-se que a espera do passageiro em aeronave em solo, por mais de uma hora, também acarreta indenização e perdas e danos, além de multa administrativa de 500 mil reais, no primeiro evento desse tipo no mês, seguindo-se valores sucessivamente mais altos (500 mil vezes o número de ocorrências no mês). No art. 8º do projeto, determina-se que casos de cancelamento sejam informados com antecedência de

duas semanas, sob pena de recolocação do passageiro em outro voo e de pagamento de indenização, perdas e danos e multa administrativa. Na hipótese em que a compra do bilhete tenha ocorrido a menos de duas semanas da data da partida, o cancelamento dará direito ao passageiro de ser recolocado em outro voo, o qual, chegando ou partindo de aeroporto de grande centro, deverá ter início até duas horas depois da partida originalmente marcada e término até quatro horas depois da chegada originalmente marcada.

Ainda no capítulo IV, a proposição veda a prática do *overbooking*, declarando que o passageiro prejudicado tem direito à restituição do valor pago, em dobro, e que a empresa tem a obrigação de pagar multa administrativa correspondente a cem vezes a soma dos valores dos bilhetes emitidos indevidamente. No art. 11, sob mesmo capítulo, diz que o transportador é responsável por danos ou desvios ocorridos com a bagagem. A indenização devida ao passageiro, em caso de bagagem declarada, seria de 150% do valor indicado e, na inexistência de declaração, de dez vezes o valor do salário-mínimo. Considera-se que a bagagem é perdida, ensejando o pagamento de indenização, quando não é entregue ao passageiro passadas quarenta e oito horas desde a chegada do voo. No art. 12, manda-se que o transportador informe os interessados, por intermédio de sua página na internet, de horários de voos, cancelamentos, atrasos e previsões de aterrissagem e decolagem. A prestação de Informações falsas, segundo a proposta, sujeitaria o transportador a multa administrativa variável de 500 mil reais a 3 milhões de reais.

O capítulo V trata dos deveres dos usuários, dispondo que estes devem sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas em local de fácil visualização. Também caracteriza as operações de embarque e de desembarque.

O capítulo VI, das disposições finais, cria o Fundo Legal de Assistência ao Passageiro – FLAP, ao qual serão destinados os valores arrecadados com o pagamento das multas administrativas previstas no projeto. Os recursos do fundo, de acordo com a proposta, devem ser empregados em obras aeroportuárias, na contratação de controladores de voo, na manutenção de equipamentos de controle de voo, no treinamento de pessoal de controle de voo, na estrutura de serviços de atendimento ao usuários, de defensorias públicas e de promotorias e delegacias especializadas no direito do passageiro e, por fim, no

auxílio a famílias de vítimas de acidente aéreo. Afirma, em derradeiro, que tratados e convenções internacionais assinados pelo Brasil não têm o poder de excluir os direitos contidos no projeto e que, ademais, o Código de Defesa do Consumidor deve ser aplicado aos casos omissos.

Este projeto de lei foi distribuído às Comissões de Defesa do Consumidor, de Viação e Transportes, de Finanças e Tributação, para exame do mérito, e ainda à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do art. 54 do RICD. Na primeira Comissão não foram apresentadas emendas. Lá, foi designado relator o deputado Luiz Bassuma. Posteriormente, novo relator foi designado, o deputado Júlio Delgado. Este apresentou parecer pela aprovação do projeto de lei em tela, assim como dos apensados, na forma do substitutivo que propôs. A proposição não chegou a ser apreciada pelo colegiado, uma vez que foi apensada àquelas que passaram a ser objeto da Comissão Especial destinada a apreciar o PL nº 2.452, de 2007, da CPI da Crise do Sistema de Tráfego Aéreo. Posteriormente, em despacho de 19/05/2009, a Mesa decidiu que a Comissão Especial destinada a apreciar o PL nº 2.452, de 2007, passaria a ser destinada à apreciação do PL nº 841, de 1995. Posteriormente, em 21 de janeiro de 2010, despacho da Mesa determinou que a Comissão Especial passasse a ser destinada a apreciar o Projeto de Lei nº 6.716, de 2009.

Projeto de Lei nº 1.320, de 2007 (Vinícius Carvalho)

O Projeto de Lei nº 1.320, de 2007, do deputado Vinícius Carvalho, pretende alterar a redação dos arts. 230 e 231 do Código Brasileiro de Aeronáutica, no intuito de reduzir de quatro horas para uma hora o prazo findo o qual o transportador passa a estar obrigado a prestar assistência ao passageiro, em caso de atraso da partida do voo ou de interrupção ou atraso em aeroporto de escala. Adicionalmente, deseja-se que o transportador efetue pagamento imediato das despesas que o passageiro demonstre ter com o atraso ou a interrupção do voo.

O Projeto de Lei nº 1.320, de 2007, foi inicialmente apensado ao Projeto de Lei nº 949, de 2007; posteriormente, em 14 de abril de 2010, foi apensado ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, que agora encontra-se entre as proposições sob análise da presente Comissão Especial.

Projeto de Lei nº 1.670, de 2007 (Felipe Bournier)

O Projeto de Lei nº 1.670, de 2007, do deputado Felipe Bournier, pretende alterar o parágrafo único do art. 231 do Código Brasileiro de Aeronáutica, com o fito de atribuir ao transportador, no caso de atraso ou interrupção do transporte aéreo por mais de quatro horas, a responsabilidade de arcar com despesa decorrente da permanência de veículo de passageiro em estacionamento explorado comercialmente.

Inicialmente apensado ao Projeto de Lei nº 1.320, de 2007, posteriormente, em 14 de abril de 2010, foi apensado ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, que agora encontra-se entre as proposições sob análise da presente Comissão Especial.

Projeto de Lei nº 1.682, de 2007 (Beto Albuquerque)

O Projeto de Lei nº 1.682, de 2007, do deputado Beto Albuquerque, tenciona alterar os arts. 181 e 216 do Código Brasileiro de Aeronáutica, de sorte que a concessão para a exploração de transporte aéreo regular deixe de ter como pré-requisito a nacionalidade brasileira da maior parte do capital da empresa aérea. Segundo a proposta, fica habilitada à concessão a pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, apenas.

Apresentado à Mesa em 02 de agosto de 2007, foi distribuído às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e de Viação e Transportes, pelo mérito, e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Em 17/08/2007 o Projeto de Lei nº 1.760, de 2007, lhe foi apensado. Duas outras proposições foram apensadas posteriormente, os Projetos de Lei nº 2001, de 2007, e o Projeto de Lei nº 2219, de 2007. Na primeira Comissão o relator designado, deputado Vanderley Macris, apresentou parecer pela aprovação, com substitutivo. Em 19 de maio de 2009, a proposição foi incorporada aos projetos de lei sob análise da presente Comissão Especial.

Projeto de Lei nº 1.734, de 2007 (Marcelo Itagiba)

O Projeto de Lei nº 1.734, de 2007, do deputado Marcelo Itagiba, cuida de modificar os arts. 229, 230 e 231 do Código Brasileiro de Aeronáutica, com o propósito de reduzir de quatro horas para meia hora o prazo findo o qual o transportador passa a estar obrigado a prestar assistência ao

passageiro, em caso de atraso da partida do voo, e de reduzir de quatro horas para uma hora o prazo findo o qual o transportador passa a estar obrigado a prestar assistência ao passageiro em caso de interrupção ou atraso em aeroporto de escala. Em ambas as situações, propõe-se que, na hipótese de o passageiro optar pela imediata devolução do valor pago pela passagem, também lhe seja paga uma quantia correspondente a cinquenta desse valor, a título de multa. Ainda de acordo com a proposta, no caso de cancelamento de voo, a empresa aérea ficaria obrigada a devolver imediatamente o valor pago pelo bilhete, acrescido de quantia correspondente a cem por cento desse valor, a título de multa. Aqui, como na hipótese de atraso ou interrupção de voo, o transportador também passaria a ter a responsabilidade de arcar com despesas incorridas pelos passageiros, em virtude do evento.

Por ato da Mesa de 14 de abril de 2010, foi apensado ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, e encontra-se sob análise da presente Comissão Especial.

Projeto de Lei nº 1.760, de 2007 (José Aníbal)

O Projeto de Lei nº 1.760, de 2007, do deputado José Aníbal, busca alterar os arts. 181, 182 e 185 do Código Brasileiro de Aeronáutica e o art. 47 da Lei nº 11.182, de 2005, que instituiu a ANAC, para dar fim à exigência de participação de capital nacional, na proporção de quatro quintos, do capital total com direito a voto de pessoa jurídica concessionária de serviços aéreos públicos.

Ato da Mesa de 17/08/2007 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 1.682, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 1.788, de 2007 (Beto Albuquerque)

O Projeto de Lei nº 1.788, de 2007, do deputado Beto Albuquerque, pretende modificar o § 2º do art. 175 do Código Brasileiro de Aeronáutica, na intenção de expressar que a relação jurídica entre o empresário e o usuário do transporte aéreo rege-se, também pelo que vai no Código de Defesa do Consumidor. A proposta visa ainda a alterar os arts. 70 e 302 do CBA, de

forma a obrigar as empresas aéreas domésticas, sob pena de multa, a informar os interessados, em sua página na rede mundial de computadores e no interior de suas aeronaves, de aspectos relativos à manutenção de cada um de seus aviões.

Ato da Mesa de 29/08/2007 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 949, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 1.923, de 2007 (Márcio Junqueira)

O Projeto de Lei nº 1.923, de 2007, do deputado Márcio Junqueira, tem o propósito de obrigar as empresas de transporte aéreo, sob pena de multa, a informar os passageiros do tipo e das condições da aeronave que lhes será colocada à disposição para execução do serviço.

Ato da Mesa de 12/09/2007 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 949, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 2.001, de 2007 (Ratinho Júnior)

O Projeto de Lei nº 2001, de 2007, do deputado Ratinho Júnior, deseja modificar os arts. 181 e 216 do Código Brasileiro de Aeronáutica, para com isso extinguir a exigência de que a maior parte do capital de empresa concessionária de transporte aéreo seja de nacionalidade brasileira, substituindo-a por dois pré-requisitos: que a empresa constituída segundo as leis brasileiras tenha sede no país e esteja sob direção de pessoa residente e domiciliada no Brasil. Não obstante, em relação a novas concessões, a iniciativa sugere que sejam outorgadas preferencialmente a empresas de capital nacional, na proporção de dois terços do total.

Ato da Mesa de 21/09/2007 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 1.682, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 2.203, de 2007 (Augusto Carvalho)

O Projeto de Lei nº 2203, de 2007, do deputado Augusto Carvalho, procura alterar os arts. 230 e 231 do Código Brasileiro de Aeronáutica, no intuito de reduzir de quatro horas para duas horas o prazo findo o qual o transportador passa a estar obrigado a prestar assistência ao passageiro, em caso de atraso da partida do voo ou de interrupção ou atraso em aeroporto de escala.

Ato da Mesa de 23/10/2007 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 1.320, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão. Em 28/04/2010, novo despacho da Mesa determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 1320, de 2007.

Projeto de Lei nº 2.219, de 2007 (Fernando de Fabinho)

O Projeto de Lei nº 2.219, de 2007, do deputado Fernando de Fabinho, pretende modificar os arts. 181 e 182 do Código Brasileiro de Aeronáutica, com a finalidade de estatuir que a concessão e a autorização de serviço de transporte aéreo somente podem ser outorgadas a pessoa jurídica brasileira, com sede no Brasil, deixando de importar a nacionalidade do capital da empresa.

Ato da Mesa de 22/10/2007 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 1.682, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 2.452, de 2007 (CPI – Crise do Sistema de Tráfego Aéreo)

O Projeto de Lei nº 2.452, de 2007, de autoria da Comissão Parlamentar de Inquérito instalada para investigar a crise no Sistema de Tráfego Aéreo, promove as seguintes alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica. Acresce o art. 25-A, para determinar que o poder executivo encaminhe mensagem ao Congresso Nacional, até o dia 31 de dezembro do primeiro ano do mandato do presidente da República, dispondo sobre a Política Nacional de Aviação Civil, a ser implementada em quatro anos. Modifica o art. 181, com o

intuito de permitir que seja estrangeiro até quarenta e nove por cento do capital de empresa a que se outorga concessão de serviço de transporte aéreo. Acrescenta o art. 221-A, para dispor que as relações de consumo decorrentes da prestação de serviços aéreos devem reger-se não apenas pelo CBA, como também pelo Código Civil e pelo Código de Defesa do Consumidor. Dá nova redação ao art. 229, para impor limites gradativos de atraso de partida e de interrupção de viagem, em função da quilometragem do voo, a partir dos quais o transportador fica obrigado a prestar auxílio ao passageiro. Dá nova redação ao art. 230, para especificar, baseado na quilometragem do voo, com que antecedência deverão ser divulgados os avisos de cancelamento de viagem e, além disso, para fixar que o descumprimento desses prazos sujeita o transportador a indenizar o passageiro com quantia correspondente ao dobro do valor do bilhete de passagem. Acrescenta o art. 231-A, para dispor que alterações no itinerário da viagem obrigam o transportador a arcar com as despesas dos passageiros decorrentes dessa situação. Acrescenta o art. 231-B, para introduzir procedimento de resolução de *overbooking*, fundado na concessão de quantias sucessivamente maiores para que ocorram desistências, liberando-se assentos. Modifica o art. 302, para estabelecer novos valores-limite para as multas por infrações previstas no código. Finalmente, revoga o art. 317, que impõe prazos de prescrição para ações de responsabilidade civil previstas no código.

Apresentado à Mesa em 21/11/2007, Ato da Mesa de 29/10/2007 determinou a criação de uma Comissão Especial, tendo em vista a competência das Comissões de desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, de Defesa do Consumidor, de Relações Exteriores e defesa nacional, de Viação e transportes, de Finanças e Tributação, quanto ao mérito. Em 11/3/2008, Ato da presidência criou a Comissão Especial, e em 25/03/2009 esta Comissão Especial foi destinada a proferir parecer ao projeto de Lei nº 6.716, de 2009, do Senado Federal, sendo o Projeto de Lei nº 841, de 1995, apensado ao anterior, do Senado Federal.

Projeto de Lei nº 2.767, de 2008 (Eliseu Padilha)

O Projeto de Lei nº 2.767, de 2008, do deputado Eliseu Padilha, deseja acrescentar ao Código Brasileiro de Aeronáutica o art. 183-A, cujo propósito é determinar que a outorga de concessão de serviço de transporte aéreo seja precedida de depósito na conta do Fundo Garantidor da Aviação Civil

– destinado a reembolsar passageiros por eventuais prejuízos causados por encerramento de operação de empresa aérea – de valor equivalente a um doze avos do faturamento bruto anual estimado da empresa. O projeto estende a obrigação às empresas que já detêm concessão para operar, dando-lhes prazo para que efetuem o depósito.

Ato da Mesa de 26/02/2008 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 949, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 3.124, de 2008 (Davi Alcolumbre)

O Projeto de Lei nº 3.124, de 2008, do deputado Davi Alcolumbre, pretende alterar os arts. 229 e 256 do Código Brasileiro de Aeronáutica, assim como acrescentar a esta lei dois novos dispositivos, os arts. 229-A e 229-B. Deseja-se, em primeiro lugar, que o passageiro tenha direito ao reembolso do valor já pago pela passagem não somente no caso de o transportador cancelar a viagem, mas também quando ele próprio dela desistir. Em segundo lugar, que o transportador responda por dano decorrente de *overbooking*, hipótese que o obrigaria a prestar auxílio ao passageiro e ainda compensá-lo, em crédito, com quantia equivalente a vinte por cento do valor despendido com a compra da passagem. Em terceiro lugar, que seja proibida a cobrança de multa por *no-show*. Em quarto lugar, finalmente, que seja permitido ao transportador comercializar até vinte por cento a mais do número de assentos disponíveis na aeronave.

Ato da Mesa de 09/04/2008 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 949, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 3.177, de 2008 (Vital do Rego Filho)

O Projeto de Lei nº 3.177, de 2008, do deputado Vital do Rego Filho, busca alterar a Lei nº 11.182, de 2005, que criou a ANAC, para dar fim à exigência de ser nacional parte do capital das empresas às quais se outorga a prestação de serviços aéreos no país. É no mesmo sentido que a proposta

sugere a revogação dos arts. 181 e 182 do Código Brasileiro de Aeronáutica. Além do aspecto relativo à nacionalidade do capital das empresas que atuam no transporte aéreo, o projeto também se ocupa da outorga de serviço aéreo público doméstico a empresa estrangeira, possibilidade condicionada, estabelece, à concessão de idêntico privilégio, pelo outro estado, ao transportador brasileiro. De acordo com a proposição, a ANAC tem a prerrogativa de limitar a outorga de serviços a empresas estrangeiras, por meio de licitação, se entender necessária a medida. As empresas estrangeiras que porventura passem a atuar no mercado doméstico, continua o projeto, ficam sujeitas aos mesmo encargos das empresas brasileiras, não lhes sendo preciso, todavia, contar com designação de seu estado de bandeira, nos moldes de acordo bilateral, para atuar no Brasil. Por fim, a proposta determina que, interrompendo-se a reciprocidade, sejam suspensas ou mesmo canceladas as outorgas das empresas estrangeiras oriundas do estado que deu causa à interrupção.

Ato da Mesa de 18/04/2008 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 1.682, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 3.246, de 2008 (Edigar Mão Branca)

O Projeto de Lei nº 3.246, de 2008, do deputado Edigar Mão Branca, deseja modificar os arts. 230 e 231 do Código Brasileiro de Aeronáutica, com a intenção de estabelecer que atraso de partida ou interrupção ou atraso em aeroporto de escala, por mais de uma hora, dá causa a pagamento de multa de mil reais, pelo transportador à União. Na hipótese de o atraso superar três horas, a multa devida passa a ser de três mil reais. Em qualquer dos casos, o projeto fixa que a multa seja cobrada em dobro se o passageiro for gestante, pessoa idosa, criança ou adulto com criança de colo. A proposta também pretende incluir artigo no CBA (231-A), com o qual determina restar proibida a prática de overbooking, sob pena de multa de dez mil reais, paga pelo transportador tanto a cada um dos passageiros não embarcados como à União. Ao fim, o projeto traz dispositivos que obrigam, primeiro, os aeroportos a informar ostensivamente os passageiros das chegadas, saídas e eventuais atrasos dos vôos e, segundo, o poder público a manter agentes nos aeroportos para fiscalizar o cumprimento de normas e

orientar passageiros sobre seus direitos. O desrespeito a essas obrigações, afirma o projeto, caracteriza a ação de retardar ou deixar de praticar ato de ofício.

Ato da Mesa de 18/04/2008 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 1.320, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 3.738, de 2008 (Bernardo Ariston)

O Projeto de Lei nº 3.738, de 2008, de autoria do deputado Bernardo Ariston, tem o objetivo de modificar dispositivos do CBA, para reduzir o prazo de tolerância de atraso no transporte aéreo. Com tal propósito, dá nova redação aos arts. 230 e 231, do CBA. Caso aprovado, atrasos superiores a uma hora, seja na partida do voo ou em escalas, salvo na hipótese de força maior, ensejarão a obrigatoriedade de endosso do bilhete ou, se assim o desejar o passageiro, ao pleno ressarcimento do custo da passagem.

Ato da Mesa de 24/07/2008 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 1.320, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 4.164, de 2008 (Miguel Martini)

O Projeto de Lei nº 4.164, de 2008, de autoria do Deputado Miguel Martini, “dispõe sobre obrigações de empresas aéreas”, especificamente a prestação de assistência preliminar às vítimas de acidentes aéreos e seus familiares. A assistência abrange a prestação de informações, o fornecimento de transporte, a assistência psicológica e médica e despesas com hotéis e alimentação. As vítimas, e seus familiares, poderão optar por realizarem elas próprias tais atividades, porém às expensas da empresa aérea responsável, que fornecerá os recursos para tanto, previamente, se possível, ou em até trinta dias, a contar da apresentação dos documentos comprobatórios. A assistência preliminar não exclui a responsabilidade civil da empresa, pelos danos materiais e morais. O descumprimento, pela empresa aérea, acarretará multa de cinco a dez vezes o valor das despesas demandadas pela vítima ou seu parente.

Ato da Mesa de 31/11/2008 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 949, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 4.459, de 2008 (Paulo Abi-ackel)

O Projeto de Lei nº 4.459, de 2008, foi apresentado pelo deputado Paulo Abi-ackel. Seu propósito é definir novos limites de indenização e dispor sobre a assistência às vítimas de acidentes aéreos e seus familiares. A proposição citada busca alterar os artigos 229, 230, 231, 246, 257, 260, 262 e 269 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe a proposição que em caso de cancelamento de voo, com prazo inferior a sete dias, o passageiro terá direito ao reembolso do valor total pago pela passagem, ou a encaminhamento a voo posterior. Define, com referência aos Direitos Especiais de Saque, o montante de indenização a que o passageiro fará jus, em adição ao ressarcimento das despesas com a aquisição da passagem, de forma progressiva em razão do aumento da distância do voo; tal indenização poderá ser reduzida, prevê, nos casos de encaminhamento a outro voo, dependendo do atraso na chegada ao destino, relativamente ao horário inicialmente previsto, no voo cancelado. Prevê diversas outras penalidades à empresa aérea, nos casos de atraso na partida, sempre ressalvados os casos de força maior. Há também previsão da instituição da regra de leilão para, nos casos de excesso de passagens vendidas para determinado voo, motivar os passageiros a desistirem daquele voo, mediante bonificação em dinheiro, além da devolução do gasto com a passagem. Há previsão, ainda, de indenização por perda de bagagem, por negligência na prestação dos serviços, entre outros.

A proposição citada tem ainda o objetivo de definir responsabilidades no caso de acidente aéreo durante a execução do contrato de transporte, inclusive para autoridades públicas, sem retirar, da empresa transportadora, a responsabilidade pela prestação de assistência e seu custeio. Cria, ainda, a figura do Plano Corporativo de Assistência às Vítimas, detalhado em nível de cada cidade onde opere a empresa. Prevê, por fim, as multas por descumprimento de quaisquer das normas e procedimentos que o projeto em debate quer definidos em lei.

Ato da Mesa de 12/12/2008 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 1.320, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei 4.665, de 2009 (Zequinha Marinho)

O Projeto de Lei 4.665, de 2009, é de autoria do deputado Zequinha Marinho. Seu objetivo é impor limites a taxas de administração ou de serviço cobradas do passageiro que solicita o cancelamento do contrato de transporte aéreo ou a remarcação do horário ou da data de início do transporte. Se aprovado, o passageiro terá direito a alterar hora e data do voo, com ônus proporcional à antecedência com que procede à alteração: cinco por cento do valor do bilhete, para mudanças ocorridas com pelo menos sete de antecedência, e dez por cento, quando a alteração ocorrer com menos de sete dias. O passageiro poderá, também, desistir da viagem, nos mesmos prazos e com ônus equivalente.

Ato da Mesa de 04/03/2009 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 949, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 4.854, de 2009 (Waldir Neves)

O deputado Waldir Neves apresentou proposição – o Projeto de Lei nº 4.854, de 2009 – cujo objetivo é acrescentar dispositivo ao Código Brasileiro de Aeronáutica, dispondo sobre a transferência do bilhete de passagem aérea. Se aprovada a proposição, tal transferência sujeitar-se-á, exclusivamente, às regras que o transportador lhe impuser, observadas as exigências que a autoridade aeronáutica fixar, relativamente à identificação do passageiro.

Ato da Mesa de 23/03/2009 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 1.320, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 5.109, de 2009 (Valtenir Pereira)

Com o Projeto de Lei nº 5.109, de 2009, seu autor, o Dep. Valtenir Pereira, busca estabelecer procedimentos para a divulgação, pelas empresas aéreas, de informação sobre os direitos dos passageiros. Aprovada a proposta, as empresas aéreas ficarão obrigadas a informar aos passageiros os motivos dos atrasos ou cancelamentos dos vôos, assim como as providências em andamento para resolver os problemas daí decorrentes. A norma proposta determina que em cada balcão de atendimento ou guichê de *check-in* haja painel eletrônico, ou impresso – nas dimensões de 1,50m x 070cm –, contendo informações sobre os direitos do consumidor, nos casos de atraso de vôo, de venda de maior número de passagens do que os assentos disponíveis e de extravio de bagagem. A proposição apresenta ainda procedimentos a serem seguidos, pelo passageiro, para eventualmente obter o reembolso das suas despesas. Para adaptarem-se às novas regras, as empresas terão sessenta dias após a publicação da Lei decorrente da proposição.

Ato da Mesa de 28/04/2009 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 1.320, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 6.085, de 2009 (Marcelo Almeida)

O projeto de Lei nº 6.085, de 2009, de autoria do Dep. Marcelo Almeida, propõe diversas inclusões e alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica. Entre essas, a determinação de que as responsabilidades civis do transportador serão regidas pelo CBA e demais normas aplicáveis, naquilo que não for contrário à Constituição e ao Código de Defesa do Consumidor; a definição de que o Brasil possui jurisdição universal para processar matérias ligadas à responsabilidade civil do transportador aéreo, mesmo empresas estrangeiras, desde que possuam sede, filial ou sucursal no País, e ainda que o fato danoso tenha ocorrido em território estrangeiro; o estabelecimento de que, nos casos previstos no item anterior, aplicar-se-á a legislação mais benéfica ao

usuário do transporte. A proposição tem ainda o objetivo de fazer a responsabilidade civil do transportador respeitar a reparação patrimonial e não-patrimonial efetiva dos prejuízos sofridos pelo usuário, sendo nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador; outro dispositivo previsto na proposta rege que a “responsabilidade do transportador por dano consequente da destruição, perda, extravio ou avaria de bagagem, despachada ou conservada em mãos do passageiro, não está sujeita a limitação legal ou contratual, cabendo ao transportador a reparação patrimonial e moral efetiva dos prejuízos sofridos pelo usuário”.

Ato da Mesa de 05/10/2009 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 4.459, de 2008, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão. Novo Ato, em 28/04/2010, determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 1.320, de 2007.

Projeto de Lei nº 6.341, de 2009 (Marcelo Teixeira)

De autoria do Dep. Marcelo Teixeira, o Projeto de Lei nº 6.341, de 2009, tem o objetivo de alterar a regra relativa à proporção máxima do capital votante passível de ser controlada pelo capital estrangeiro. Diz a proposição que pelo menos cinquenta por cento do capital votante será pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social. Diz ainda o projeto de lei em análise que a transferência, a estrangeiro, de ações com direito a voto, incluídas na margem dos quarenta e nove por cento, dependerá de aprovação da autoridade monetária.

Ato da Mesa de 18/11/2009 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 1.682, de 2007, e em 14/04/2010, novo Ato determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 841, de 1995, objeto da presente Comissão.

Projeto de Lei nº 6.716, de 2009 (Senado Federal)

O Projeto de Lei nº 6.716, de 2009, do Senado Federal, modifica o art. 181 do Código Brasileiro de Aeronáutica, para elevar de vinte por cento para quarenta e nove por cento o limite de participação do capital

estrangeiro em pessoa jurídica brasileira que detenha ou pretenda deter concessão para explorar serviço aéreo público.

Ato da Mesa de 21/01/2010 determinou sua remessa à Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 841, de 1995. Determinou também, o mesmo Ato, a retificação do Ato de Constituição dessa Comissão Especial, que passou a ser destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 6.716, de 2009. Este tornou-se, assim, a matéria principal desta Comissão.

Projeto de Lei nº 6.960, de 2010 (Poder Executivo)

Com a presente proposição, o Poder Executivo submete ao Congresso Nacional diversas alterações que alteram e acrescem “dispositivos à Lei nº 7.565, de 1986, e dispõe sobre a proteção e defesa dos direitos do usuário do serviço de transporte aéreo público, e dá outras providências.

Inicialmente, são propostas alterações no art. 229 da referida Lei, de forma a estabelecer regras nos casos em que houver cancelamento do voo, o transportador se recusar a dar embarque ao passageiro ou ocorrer atraso superior a duas horas. Nesses casos, o passageiro terá direito, alternativamente, a embarcar em voo do transportador, na primeira oportunidade ou em data da sua conveniência, sujeito a disponibilidade de lugares; ao imediato endosso do bilhete de passagem, quando possível, e a receber do transportador contratado informações sobre voos de outros transportadores; ao embarque em meio de transporte alternativo disponível, sujeito à disponibilidade de lugares, com reembolsos de eventuais diferenças de custo; ao reembolso do valor do bilhete, no prazo de sete dias. As opções mencionadas são de livre escolha do passageiro.

É parte da proposição aqui analisada a instituição da obrigatoriedade do oferecimento, pelo transportador ao passageiro, para que este voluntariamente desista do embarque, de benefícios livremente negociados.

Outra previsão constante da matéria em vista é que, quando ocorrer atraso superior a duas horas em escala, dentro do território nacional, e o passageiro optar pelo ressarcimento do valor do bilhete, ser-lhe-á devido, cumulativamente, voo de regresso ao ponto de origem da viagem.

Nos casos mencionados, caso o passageiro venha a ser embarcado em classe superior àquela originalmente contratada, nenhum pagamento adicional poderá lhe ser exigido; no caso oposto, no entanto, o passageiro fará jus à diferença de preços entre as duas categorias, considerada a menor tarifa da classe de acomodação.

Também o art. 230 da Lei nº 7.565/86 será alterado com a aprovação da proposição em debate. Na hipótese, dirá que o passageiro deverá receber, em dinheiro ou ordem de pagamento bancária ou cheque, no prazo máximo de sete dias, indenização de cinquenta por cento do valor do bilhete; isso, nos casos de cancelamento do voo, atraso superior a duas horas, recusa de embarque contra a vontade do passageiro, e ainda sem prejuízo de eventuais indenizações suplementares. O dispositivo comentado prevê também que a indenização a que se refere não será devida se o transportador comprovar ter avisado o passageiro do cancelamento do voo com pelo menos sete dias de antecedência, o cancelamento ou outras hipóteses ocorrerem por motivo de força maior, caso fortuito ou exercício regular do poder de polícia, ou se lhe tiver sido oferecida alternativas de embarque dentro de duas horas dos horários previstos de partida e de chegada.

Ao passageiro é dada, ainda, a opção, para sua livre escolha, de receber as reparações mencionadas em créditos em programas de benefícios instituídos pelo transportador.

O art. 231 será alterado de forma a prever que os transportadores que operam serviços de transporte aéreo regular, doméstico ou internacional, após serem notificados pela ANAC, reservarão cinco por cento do total de assentos em suas aeronaves para acomodação de passageiros de transportador de serviço de transporte aéreo regular que deixe de operar. Isso, no caso de operar linhas congêneres às do transportador originalmente contratado, e independente da existência de convênio de endosso. Tal obrigação permanecerá válida enquanto restarem bilhetes válidos, e o ressarcimento será feito pelo transportador aéreo emitente dos bilhetes, no valor da tarifa utilizada para a realização do transporte.

O art. 2º do projeto de lei em comento prevê o acréscimo de diversos dispositivos à Lei nº 7.565/86. Assim, haverá o art. 230–A, prevendo que

o órgão responsável pelo tráfego aéreo, e as entidades ou órgãos responsáveis pela administração aeroportuária, fornecerão mensalmente, à ANAC, relatórios sobre a ocorrência de cancelamentos e atrasos, e suas causas. Esses dados, que serão publicados pela ANAC na internet, servirão de fundamento para a compensação da indenização a que se refere o art. 230, nos casos que menciona; entre eles, quando o cancelamento ou atraso superior a duas horas decorrer de causas imputáveis a outro transportador, caberá a este o dever de ressarcir o valor da indenização ao transportador que efetuou o eu pagamento, no prazo de sete dias a contar da divulgação do relatório mencionado no *caput*. Outra hipótese é quando o cancelamento ou atraso decorrer de causas imputáveis a órgão arrecadador de tarifas aeroportuárias ou aeronáuticas, quando então o ressarcimento se dará mediante compensação com a parcela da tarifa aeroportuária ou aeronáutica devida. O parágrafo 1º do mesmo art. 230 - A determina, ainda, que os órgãos públicos competentes deverão consignar, em suas propostas orçamentárias anuais, dotação suficiente para cobertura dessa despesa. Essas compensações não serão devidas nos casos em que o passageiro optar por receber sua indenização mediante créditos em programa de benefício da transportadora.

O art. 230-B busca assegurar direitos ao passageiro em situação de voo atrasado, ou cancelado, ou que tiver recusado seu embarque, pelo transportador. Nas hipóteses, o passageiro terá direito refeições em proporção ao tempo de espera, cartão telefônico e acesso à internet ou outros meios de comunicação equivalentes; acomodação em local adequado e, sendo necessário, hospedagem em hotel e transporte entre o aeroporto e o local de hospedagem ou residência, caso o passageiro resida no município da partida. Atenção especial deverá ser prestada a passageiros com necessidades especiais e a crianças desacompanhadas. Caso o transporte se revele omissos, as entidades e órgãos responsáveis pela administração aeroportuárias poderão prover, com direito de regresso, a assistência prevista nos incisos aqui comentados.

Há, ainda, o art. 230-D, que dá ao transportador o dever de assegurar ao passageiro informação adequada sobre o serviço que lhe é prestado e sobre seus direitos no contrato de transporte. Entre as medidas previstas para assegurar tal nível de informação encontram-se: divulgação ampla e atualizada sobre eventuais atrasos, cancelamentos e interrupções; entrega a todo

passageiro afetado por alteração no contrato de transporte, de impresso individual esclarecendo seus direitos em tal situação; exposição ostensiva em aeroportos, zonas de *check-in* e pontos de venda, inclusive na internet, de informações claras e acessíveis sobre os direitos do consumidor em caso de alteração no contrato de transporte, extravio de bagagem e ressarcimento de danos; redação do contrato de transporte em termos claros e legíveis, inclusive com quadro-resumo dos direitos do consumidor.

O art. 3º da proposição em debate prevê que os órgãos e entidades públicos cuja atuação afete a prestação de serviço adequado pelas empresas exploradoras de serviços públicos de transporte aéreo de passageiros, carga e mala postal, doméstico e internacional, poderão celebrar ajustes de cooperação entre si, ou com os transportadores e demais entidades privadas para implementar metas específicas de eficiência e ganhos de produtividade, assim como a modernização e a expansão de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

O art. 4º da proposição aqui analisada limita a aplicação do disposto na lei dele resultante aos bilhetes de passagem emitidos após a sua entrada em vigor. O art. 5º registra que o Poder executivo regulamentará a norma, e o último artigo estabelece que a Lei resultante da proposição entrará em vigor cento e oitenta dias após a sua publicação.

Apresentado em 12/03/2010, juntamente com a Mensagem nº 116/2010, já em 17/03/2010 a Mesa determinou sua distribuição a diversas Comissões. Na mesma data, e nos dias seguintes, foram apresentados diversos requerimentos sobre a tramitação dessa proposição, de tal sorte que, em 14/04/2010, a Mesa deferiu requerimento e determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 841, de 1995. Em 05/05/2010, o projeto de lei aqui comentado foi recebido pela presente Comissão Especial.

Projeto de Lei nº 6.961, de 2010 (Poder Executivo)

O Projeto de Lei nº 6.961, de 2010, do Poder Executivo, promove, em resumo, as seguintes alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica. Institui o regime de autorização na outorga de serviço aéreos públicos, por meio de acréscimo dos arts. 180-B, 180-C, 180-D, 180-M, 180-N, 180-P, 180-Q, 180-R, e 180-S, além de modificações nos arts. 39, 40, 123 e 302. Introduz art. 175-D, para especificar quem são os agentes aptos a realizar a

fiscalização, quais os objetivos da fiscalização e quais as atividades e pessoas sujeitas à fiscalização. Modifica o art. 177 e acresce o art. 177-D, para caracterizar os serviços de táxi-aéreo como serviços aéreos privados, antes caracterizados como modalidade de transporte aéreo público não-regular de passageiro ou carga. Acrescenta o art. 177-B, para estatuir que os serviços aéreos privados dependem de certificação da autoridade de aviação civil, mediante comprovação do cumprimento de exigências regulamentares. Introduz os arts. 180-F, 180-G e 180-H, para enunciar as condições que o interessado deve preencher com vistas a receber a autorização para prestar serviços aéreos públicos: cinquenta e um por cento do capital votante em mãos de brasileiros, sede e administração no Brasil, qualificação técnica e capacidade econômico-financeira, regularidade fiscal e tributária, além de outras exigidas pelo poder público. Excepcionalmente, caso haja reciprocidade, o projeto autoriza que sejam celebrados acordos em que o limite de capital em poder de brasileiros seja inferior a cinquenta e um por cento. Mais à frente, altera o art. 204, para determinar que se submete a processo administrativo específico a designação, pela autoridade de aviação civil, de pessoa jurídica brasileira para atuar em serviço aéreo público regular internacional. Acresce o art. 207-B, para determinar que a atuação de empresa estrangeira designada para operar no Brasil depende da aprovação, pela autoridade de aviação civil, de seus planos operacional, técnico e de segurança, dos destinos, rotas e horários que pretende observar, e das suas aeronaves, certificados e respectivas apólices de seguro. No art. 210-A, fixa que todo tipo de alteração nas condições de transporte oferecido pela empresa estrangeira designada para operar no país dependerá de aprovação da autoridade de aviação civil, a menos que de outra forma tenha sido disposto em acordo bilateral. Nos arts. 217-A, 217-B, 217-C, 217-D e 217-E, dispõe sobre o serviço aéreo público não-regular, assim considerado aquele de caráter eventual, em que se admite a comercialização de assentos individuais ao público em geral.

Ao fim, a proposta determina que os contratos e termos firmados com o poder público, assim como os atos por ele editados, sejam revistos à luz das novas disposições legais, no prazo de até seis meses. Além disso, extinguem-se os capítulos IV, V e VI do Título VI do CBA e revogam-se os arts. 175, 178 a 202, 212, 213, 215 a 221 e o inciso V do art. 289 (prevê hipótese de intervenção do poder público em empresa autorizatória ou concessionária).

Em 15/03/2010, foi apresentada a Mensagem nº 115/2010, que encaminhou à Câmara dos Deputados o projeto de lei em pauta. Em 17/03/2010, o mesmo foi distribuído a diversas Comissões. Vários requerimentos foram apresentados nos dias seguintes, e em 15/04/2010, a Mesa deferiu requerimento que lhe fora apresentado e determinou a sua apensação ao Projeto de Lei nº 6.716, de 2010, ao qual se acha apensado o Projeto de Lei nº 841, de 1995.

Projeto de Lei nº 7.028, de 2010 (Senado Federal)

O Projeto de Lei nº 7.028, de 2010, do Senado Federal, deseja alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica nos seguintes aspectos. Acrescenta art. 226-A, para afirmar que na ausência de disposições contratuais em contrário prevalecem as regras exaradas no capítulo relativo ao contrato de transporte aéreo. Acrescenta o art. 226-C, para determinar que regulamentação acerca das condições gerais de transporte também observe o disposto no Código de Defesa do Consumidor. Modifica o art. 227, para estabelecer que o bilhete de passagem também contenha os horários previstos para embarque e desembarque e o modelo da aeronave. No mesmo artigo, define ser de duas horas o prazo para que ocorram embarques e desembarques, contado do horário previsto dessas operações. Altera o art. 229, para fixar que é de duas horas, em caso de atraso de partida, de cancelamento, de interrupção de voo ou de preterição de embarque, o prazo a partir do qual o transportador passa a ter certas responsabilidades em relação ao passageiro, quais sejam: pagar indenização de valor correspondente ao de sua maior tarifa vigente no trecho considerado; garantir a execução do transporte, no prazo de até vinte e quatro horas, ou reembolsar o valor do bilhete; fornecer assistência compatível com o tempo de espera; proporcionar hospedagem e transporte ao passageiro caso o novo voo que irá acomodá-lo tenha início seis ou mais horas depois do horário do voo original. Tanto em relação à indenização como ao reembolso, o projeto especifica que devem ser pagos de imediato, em numerário ou depósito em conta corrente. Ainda no art. 229, prevê a possibilidade de o transportador oferecer outras formas de compensação, em substituição às declaradas, desde que haja anuência do passageiro. Modifica o art. 233, para contemplar a hipótese de perda de direito ao transporte ou de pagamento de multa no caso de *no-show*. Altera o art. 234, para fixar prazo máximo de trinta minutos para a entrega dos volumes de bagagem, após procedimento de desembarque, sob pena de pagamento de multa

ao passageiro. Por derradeiro, muda os arts. 257, 260 e 299, para estipular novos limites de indenização por morte ou lesão de passageiro e por dano a bagagem, assim como para determinar novo limite máximo para o valor das multas aplicadas por infrações previstas no código. São revogados os arts. 230, 231 e 233.

Ato da Mesa de 08/04/2009 determinou a apensação da proposição ao Projeto de Lei nº 6.716, de 2009.

Projeto de Lei nº 7.164, de 2010 (Lincoln Portela)

O propósito do Projeto de Lei nº 7.164, de 2010, de autoria do nobre deputado Lincoln Portela, é estabelecer limite de tempo de espera para atendimento nos guichês de companhias aéreas nos aeroportos brasileiros. Caso aprovado, o prazo máximo para início do atendimento será de quarenta minutos, o qual será comprovado mediante a emissão de senha da qual constem o nome da companhia aérea e o do aeroporto, e os horários de apresentação do passageiro na fila e de início do atendimento. Caso não estejam em operação os sistemas informatizados das companhias aéreas, estas deverão manter formulários para preenchimento manual das solicitações de *check-in* e remarcação de voos. O art. 4º da proposição em tela busca estabelecer que as infrações aos dispositivos nele previstos sujeitarão as empresas de transporte aéreo de passageiros, seus diretores, membros de conselhos administrativos, fiscais e semelhantes, e gerentes, às seguintes penalidades, sem prejuízo de outras estabelecidas na legislação vigente: advertência, multa, suspensão do exercício de cargos, inabilitação temporária ou permanente para o exercício de cargos em empresas do setor. A pena de advertência será aplicada pelo PROCON competente; a multa, que poderá alcançar 200 vezes o maior salário-mínimo vigente, serão também aplicadas pelo PROCON, quando se caracterizar negligência ou dolo da empresa, conforme especifica; as demais penas mencionadas serão aplicadas, quando da reincidência específica, ou quando forem verificadas infrações graves na condução dos interesses da empresa de transporte aéreo de passageiros. O projeto de lei em tela prevê ainda, no parágrafo 4º de seu art. 4º, que os funcionários do PROCON poderão exigir a exibição de documentos, papéis e livros de escrituração, considerando-se a negativa de atendimento como embaraço à fiscalização, sujeito às penas já

mencionadas. As normas previstas entrarão em vigor após cento e oitenta dias da publicação da lei em que o projeto em tela resultar.

Em 28/04/2010, Ato da Mesa determinou sua apensação ao Projeto de Lei nº 1.320, de 2007. Em 05/05/2010, foi encaminhada á presente Comissão Especial.

II - VOTO DO RELATOR

Do mérito

A aviação civil tornou-se atividade essencial à vida moderna: enquanto sua disponibilidade promove, sua falta compromete o desenvolvimento humano. Daí a importância de o Congresso Nacional se dedicar, agora e sempre, a acompanhar, balizar e promover a evolução dessa indústria.

A evolução da nossa aviação registra inúmeros fatos positivos; infelizmente, porém, também há muitos fatos negativos a registrar, alguns dos quais motivaram, há dois anos, um intenso envolvimento do Congresso Nacional e de todo o País com as questões aeronáuticas. Esse envolvimento gerou muitas contribuições, sob a forma de projetos de lei e de outras proposições, a maioria das quais, na qualidade de relator, procuramos acatar.

Estamos certos de que, nos próximos anos, serão enormes as exigências que serão feitas à aviação civil, em razão das necessidades do desenvolvimento nacional. É para possibilitar respostas positivas a essas exigências que apresentamos um substitutivo aos diversos projetos de lei submetidos à consideração desta Comissão Especial.

Acreditamos que o substitutivo que temos a honra de apresentar a este colegiado contempla, em seus pontos fundamentais, as proposições de todos os parlamentares que, nos últimos quinze anos, apresentaram propostas de alterações da Lei nº 7.565, de 1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica. Contempla, também, as sugestões recebidas de diversas entidades da sociedade civil, assim como dos órgãos competentes do Poder Executivo.

Na peça que apresentamos estão tratados temas como a ampliação da participação do capital estrangeiro no capital das empresas aéreas autorizadas a prestar serviços regulares de transporte público aéreo; o reconhecimento da prevalência do Código de Defesa do Consumidor na regulação da relação entre passageiros e empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo; a instituição de punições severas à prática do *overbooking*, mantida, porém, a liberdade de contratação entre empresa e passageiro; o estabelecimento da necessidade de um Plano Quadrienal de Desenvolvimento da Aviação Civil, para reger os investimentos do Poder Público, e suas entidades, no setor, a ser submetido à apreciação do Congresso Nacional, cuja responsabilidade Constitucional de fiscalização da sua implantação deverá ser fortalecida; a necessidade de as empresas prestadoras de serviços regulares darem publicidade às práticas de manutenção de suas aeronaves; a instituição da possibilidade, como, aliás, qualquer consumidor tem o direito de fazer, com qualquer dos seus bens e direitos, de o passageiro transferir a terceiros o seu bilhete de passagem, observadas as exigências de identificação dos passageiros efetivamente embarcados; a instituição de penalidades para o atraso no embarque e partida das aeronaves, salvo, evidentemente, motivos de força maior; a instituição de critérios mais justos para as indenizações, sejam elas devidas à perda de bagagem ou a prejuízos ainda mais expressivos, materiais ou humanos; a instituição do direito real resolúvel de imóveis da União ou entidade sob seu controle direto, localizados em aeroportos, destinados aos concessionários ou autorizatários de serviços de transporte aéreo público e aos permissionários de serviços auxiliares; a permissão da contratação de mão de obra estrangeira, por tempo limitado; e a consideração, como serviços aéreo público, do serviço de transporte aéreo não regular. Estes, os principais pontos tratados tanto na proposição principal de que trata esta Comissão Especial, como nas proposições apensadas.

Do exame de adequação financeira e orçamentária

Cabe a esta Comissão Especial o exame dos “aspectos financeiros e orçamentários públicos de quaisquer proposições que importem aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, quanto à sua compatibilização ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual”, conforme estabelece o art. 53, inciso IV,

combinado com o art. 32, inc. IX, letra h, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Relativamente à adequação dos projetos ao Plano Plurianual para o quadriênio 2008/2011 (Lei nº 11.653, de 2008) e à Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO para o exercício de 2010 (Lei nº 12.017, de 2009), não há restrição explícita a seus objetivos nos referidos documentos legais. No que concerne à adequação à lei orçamentária anual (Lei nº 7.146, de 2010), os projetos encontram-se em conformidade com os ditames do referido diploma, não implicando aumento de despesas públicas.

Da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa

Tendo analisado o mérito das proposições e a adequação orçamentária, compete a esta Comissão, nos termos regimentais, pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto e de seus apensos.

No que toca à constitucionalidade formal, foram obedecidos os ditames constitucionais relativos à competência legislativa da União (CF, art. 22, X), sendo atribuição do Congresso Nacional dispor sobre a matéria, com posterior sanção do Presidente da República (CF, art. 48), mediante iniciativa legislativa concorrente (CF, art. 61, *caput*). Não há, de outra parte, qualquer violação a princípios ou normas de ordem material na Constituição de 1988.

Nada temos a opor quanto à juridicidade das proposições. No que toca à técnica legislativa, verificamos a existência de pequenos lapsos, tais como a expressão de referências numéricas em algarismos arábicos, falta da cláusula "(NR)" nos dispositivos alterados, elaboração de leis esparsas para promulgação de dispositivos que deveriam ser incluídos na legislação já em vigor, e falta de cláusula de revogação. Todas essas falhas serão corrigidas no substitutivo que oferecemos nesta oportunidade.

Conclusão

Assim, pelas razões expressas, votamos pela adequação orçamentária e financeira, pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa, e, no mérito, pela aprovação do PROJETO DE LEI Nº 6.761, DE 2007, DO PROJETO DE LEI Nº 841, DE 1995; DO PROJETO DE LEI Nº 83, DE 2007; DO PROJETO DE LEI Nº 949, DE 2007; DO PROJETO DE LEI Nº 1.320, DE 2007; DO PROJETO DE LEI Nº 1.670, DE 2007; DO PROJETO DE LEI Nº 1.682, DE 2007; DO PROJETO DE LEI Nº 1.734, DE 2007; DO PROJETO DE LEI Nº 1.760, DE 2007; DO PROJETO DE LEI Nº 1.788, DE 2007; DO PROJETO DE LEI Nº 1.923, DE 2007; DO PROJETO DE LEI Nº 2.001, DE 2007; DO PROJETO DE LEI Nº 2.203, DE 2007; DO PROJETO DE LEI Nº 2.219, DE 2007; DO PROJETO DE LEI Nº 2.452, DE 2007; DO PROJETO DE LEI Nº 2.767, DE 2008; DO PROJETO DE LEI Nº 3.124, DE 2008; DO PROJETO DE LEI Nº 3.177, DE 2008; DO PROJETO DE LEI Nº 3.246, DE 2008; DO PROJETO DE LEI Nº 3.738, DE 2008; DO PROJETO DE LEI Nº 4.164, DE 2008; DO PROJETO DE LEI Nº 4.459, DE 2008; DO PROJETO DE LEI 4.665, DE 2009; DO PROJETO DE LEI Nº 4.854, DE 2009; DO PROJETO DE LEI Nº 5.109, DE 2009; DO PROJETO DE LEI Nº 6.085, DE 2009; DO PROJETO DE LEI Nº 6.341, DE 2009; DO PROJETO DE LEI Nº 6.716, DE 2009; DO PROJETO DE LEI Nº 6.960, DE 2010; DO PROJETO DE LEI Nº 6.961, DE 2010; E DO PROJETO DE LEI Nº 7.028, DE 2010, **NA FORMA DO SUBSTITUTIVO QUE APRESENTAMOS.**

Sala da Comissão, em de de 2010.

Deputado **RODRIGO ROCHA LOURES**

Relator

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A OFERECER PARECER AO PROJETO DE LEI N.º 6.716/09, QUE “ALTERA A LEI N.º 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986 (CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA), PARA AMPLIAR A POSSIBILIDADE DE PARTICIPAÇÃO DO CAPITAL EXTERNO NAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO.”

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.716, DE 2009, E
APENSOS**

Altera a Lei nº 7.565, de 1986, e dá outras providências

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei promove alterações na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.1º.....

§ 1º Sem prejuízo da aplicação das normas gerais referentes aos Tratados, Convenções e Atos Internacionais, na adoção ou autenticação desses atos, mediante cláusula expressa e quando não houver compromisso ou encargos gravosos para o patrimônio nacional, poderá ser autorizada a execução imediata de suas disposições.

.....

§4º As questões relativas à responsabilidade civil do transportador aéreo serão regidas pelas disposições deste Código e, subsidiariamente, pelo 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 Para os efeitos deste Código e dos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil é parte considera-se Autoridade Aeronáutica o órgão ou entidade competente.

Parágrafo único. A autoridade aeronáutica, nos termos de lei específica, será:

I – a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, assegurando-lhe as prerrogativas de autoridade de aviação civil; ou

II - o Comando da Aeronáutica”.(NR)

Art. 25–A. O Poder Executivo encaminhará mensagem ao Congresso Nacional, até o dia 30 de junho do primeiro ano do mandato do Presidente da República, nos termos do art. 84, XI, da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes e metas da Política Nacional de Aviação Civil a ser implementada nos quatro anos seguintes,

contemplando o desenvolvimento da infra-estrutura aeronáutica e dos serviços previstos no art. 174 desta Lei.

§ 1º A partir do ano de 2012, inclusive, também até o dia 30 de junho de cada ano, o Poder Executivo enviará ao Congresso Nacional documento de avaliação do cumprimento dos objetivos e metas expressos na Proposta de Política Nacional de Aviação Civil anterior, ou em implantação, com detalhamento dos itens constantes do § 2º deste artigo.

§ 2º O Projeto de Lei de que trata o caput discriminará, quantificando-as, metas e objetivos, em nível nacional e regional, relativas a:

I - Ampliação do número de municípios com serviço regular de transporte aéreo de passageiros;

II - Ampliação do número de diferentes passageiros a utilizar os serviços de transporte aéreo regular de passageiros, tendo como referência o número de diferentes CPFs dos passageiros;

III - Redução do nível de consumo dos diversos combustíveis usados na aviação, calculados em termos de consumo por passageiro/km voado;

IV - Redução do nível de emissão de poluentes pelos serviços de transporte aéreo regular de passageiros, assim como pelos serviços aeroportuários, bem como de geração de lixo dos diversos tipos, por ambos os serviços, em especial dióxido de carbono, óxido nitroso, material particulado e alimentos;

V - Redução da sinistralidade do serviço regular de transporte aéreo de passageiros; e

VI - Melhoria da eficiência de cada um dos sistemas listados nos incisos do art. 25 desta Lei;

VII – as principais medidas de gestão a serem implantadas e os resultados delas esperados;

VIII – os principais investimentos a serem realizados, discriminados em nível de aeroportos, com sua justificação e programação física e financeira.

“Art. 30.

§1º Os aeródromos civis serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.

.....” (NR)

“Art. 31.

I - Aeroportos os aeródromos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

III - Heliportos os heliportos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.” (NR)

“Art. 33. Nos aeródromos que forem sede de Unidade Aérea Militar, as esferas de competência das autoridades civis e militares, quanto à respectiva administração, serão definidas em regulamentação especial” (NR)

“Art. 36. Os aeroportos serão construídos, mantidos e explorados:

.....
II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias;”
.....

§ 5º Os aeroportos, enquanto mantida a sua destinação específicas pela União, constituem universidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados.”(NR)

“Art. 37. Os aeroportos poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

.....”(NR)

“Art. 39.

*IV - aos autorizatários e concessionários dos serviços aéreos públicos;”
(NR)*

“Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos autorizatários e concessionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.” (NR)

.....
§ 5ºAplica-se o disposto neste artigo e respectivos parágrafos aos permissionários de serviços auxiliares, inclusive que explorem a atividade

de abrigo de aeronave, bem como às empresas de revisão, reparo e manutenção de produto aeronáutico homologadas pela autoridade aeronáutica.” (NR)

“Art. 40-A. Fica instituída a concessão de uso remunerada, como direito real resolúvel, de imóveis da União ou de entidade sob seu controle direto ou indireto, localizados em áreas de aeroportos, destinados aos autorizatários e concessionários dos serviços aéreos públicos, aos permissionários de serviços auxiliares, bem como às empresas de revisão, reparo e manutenção de produto aeronáutico homologadas pela autoridade aeronáutica.

§ 1º. O tempo de utilização contratado, quando necessária a construção de benfeitorias permanentes nas áreas concedidas, deverá ter prazo que permita a amortização do capital empregado.

§ 2º. Nas condições do parágrafo anterior, se a administração do aeroporto necessitar da área antes de expirado o prazo, o concessionário será notificado com direito a contestação e caso prevaleça o interesse da gestão aeroportuária terá direito a indenização correspondente ao capital não amortizado acrescido de cinquenta por cento a título compensatório.”

“Art. 40-B. A remuneração pela concessão de uso remunerada de áreas aeroportuárias deverá se pautar pelo critério da razoabilidade, devendo, ainda, levar em consideração o aeroporto onde se localiza a área, a localização da área no aeroporto, as características da área, se a área edificada ou não”.

Art. 42-A Na hipótese de aeronave ou equipamento de apoio à aviação permanecer em área aeroportuária, por período superior a noventa dias, sem uso ou sem o pagamento das taxas devidas, a autoridade aeroportuária poderá, em prol da correta utilização do espaço público, determinar a sua remoção, inclusive mediante o prévio desmonte.

Parágrafo único – A remoção de que trata o caput poderá se dar mediante leilão, promovido pela autoridade aeronáutica, da aeronave ou equipamento de apoio, revertendo o valor apurado na hasta pública, líquido das despesas incorridas para a sua realização, em benefício do proprietário do bem leilado.

“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 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.123.

.....

I - a pessoa jurídica que tem a autorização ou concessão de serviços aéreos;

.....”(NR)

“Art. 158. Será admitida a contratação de mão de obra estrangeira como tripulantes e instrutores, em caráter provisório, na falta de tripulantes brasileiros.

§ 1º. O prazo do contrato de instrutores estrangeiros, de que trata este artigo, não poderá exceder a 6 (seis) meses.”

§ 2º. O prazo do contrato de tripulantes estrangeiros, de que trata este artigo, não poderá exceder a 60 (sessenta) meses.”

“Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados e os serviços aéreos públicos.” (NR)

“Art. 175-A. A exploração de serviços aéreos é sujeita à fiscalização e às normas fixadas pela autoridade de aviação civil e pela autoridade aeronáutica, respeitados as competências estabelecidas em lei.

Art. 175-B. Todo explorador de serviços aéreos deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, homologadas pela autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. A exigência prevista no caput não se aplica aos serviços aéreos privados de que trata o inciso I do art. 177.

Art. 175-C. O explorador da aeronave, deverá, a qualquer momento, fornecer às autoridades aeronáuticas e de aviação civil os elementos relativos ao voo ou à localização da aeronave.

Art. 175-D. A fiscalização será exercida pelos agentes públicos vinculados à autoridade de aviação civil ou à autoridade aeronáutica, no âmbito de suas competências, e por elas credenciados.

§ 1º Constituem atividades de fiscalização as inspeções, as vistorias e as verificações de proficiência.

§ 2º A atividade de fiscalização, fundada no poder de polícia, tem por objetivo verificar e cobrar o cumprimento de obrigações e requisitos constantes desta Lei e em normas complementares.

§ 3º São passíveis de fiscalização, observadas as competências das respectivas autoridades, as aeronaves, os veículos aéreos, as empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes, as entidades aerodesportivas, as entidades de ensino e adestramento, os fabricantes de aeronaves e produtos aeronáuticos, os aeronautas, os aeroviários, os exploradores de serviços aéreos públicos ou privados e seus prepostos, nacionais ou estrangeiros, os exploradores

da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civis e suas instalações, as empresas auxiliares de serviços aéreos e demais agentes vinculados à exploração de serviços aéreos.

Art. 175-E. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todo explorador de serviços aéreos públicos deverá manter escrituração específica, que obedecerá a plano uniforme de contas estabelecido pela autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos.

Art. 175-F. A autoridade de aviação civil poderá, quando julgar necessário, mandar proceder ao exame da contabilidade daqueles que explorem comercialmente serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.

*Art. 175-G. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos públicos que impliquem consórcio, **pool**, conexão, consolidação ou fusão de serviços, direitos ou interesses dependerão de prévia aprovação da autoridade de aviação civil, no que tange às suas competências, sem prejuízo das disposições contidas na Lei no 8.884, de 11 de junho de 1994.” (NR)*

“Art. 177. Consideram-se serviços aéreos privados, sujeitos à fiscalização e regulação da autoridade de aviação civil:

I - os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador;

II - os serviços aéreos especializados.”(NR)

Art. 177-A. As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e às disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, e os operadores deverão ter, regularmente, seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.

Art. 177-B. Os serviços aéreos privados dependem de prévia certificação da autoridade de aviação civil, mediante a comprovação do atendimento de requisitos por ela estabelecidos.

Parágrafo único. A exigência prevista no caput não se aplica aos serviços aéreos privados de que trata o inciso I do art. 177.

Art. 177-C. Os serviços aéreos especializados, definidos em regulamento da autoridade de aviação civil, requerem homologação técnica específica das aeronaves utilizadas para cada tipo de serviço.

Art. 177-E. As aeronaves utilizadas na prestação dos serviços de que tratam os incisos I e II do art. 177 não poderão realizar serviços aéreos remunerados de transporte de pessoa, carga ou mala postal.” (NR)

“CAPÍTULO III DOS SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I Das Disposições Gerais

Art. 180-A. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

Art. 180-B. A exploração de serviço de transporte aéreo público será realizada mediante autorização expedida pela autoridade de aviação civil.

§ 1º Para os fins desta Lei, entende-se por autorização de serviço de transporte aéreo público o ato administrativo vinculado que faculta a exploração, no regime privado, não sujeito a termo final, de modalidade de serviços de transporte aéreo público, quando preenchidas as condições estabelecidas nesta Lei.

§ 2º A exploração de linhas específicas, mediante concessão, dependerá de lei que lhe fixe os termos.

Art. 180-C. As autorizações serão regulamentadas pela autoridade de aviação civil e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante sua aprovação, desde que a cessionária autorizatória preencha as condições previstas nesta lei.

Seção II

Da Obtenção, Controle e Extinção da Autorização

Subseção I

Das Condições para Obtenção da Autorização

Art. 180-D. A autorização somente será conferida à pessoa jurídica:

I - constituída sob as leis brasileiras e com sede e administração no Brasil;

II – com pelo menos cinquenta e um por cento do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - que não esteja proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, não tenha sido declarada inidônea ou não tenha sido punida, nos dois anos anteriores, com a decretação da caducidade de outorga de serviço aéreo público;

IV - que disponha de qualificação técnica para bem prestar o serviço e capacidade econômico-financeira, segundo normas expedidas pela autoridade de aviação civil; e

V - em situação regular com a seguridade social e o fisco.

§ 1º Os atos constitutivos das pessoas jurídicas de que trata este artigo dependerão de prévia aprovação da autoridade de aviação civil para serem apresentados ao Sistema Nacional de Registro Mercantil.

§ 2º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de pessoa jurídica constituída sob a forma de sociedade anônima.

§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de quarenta e nove por cento do capital a que se refere o inciso II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4º Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de quarenta e nove por cento do capital, poderão as

peessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.”

Art. 180-E. Observada a reciprocidade, os acordos sobre serviços aéreos celebrados pelo Brasil poderão prever limite de capital social votante em poder de brasileiros inferior ao mínimo estabelecido no inciso II do art. 180-D, sendo válido apenas entre as partes contratantes.

Art. 180-F. A inobservância das disposições contidas no art. 180-D sujeitará a autorizatária à imposição das sanções de multa, suspensão temporária ou caducidade (cassação) pela autoridade de aviação civil, nos termos de seu regulamento.

Subseção II

Das Alterações no Estatuto ou Contrato Social

Art. 180-G. As alterações no estatuto ou contrato social da autorizatária deverão ser levadas a protocolo e arquivo da autoridade de aviação civil.

Art. 180-H. É exigida a aprovação prévia pela autoridade de aviação civil para:

I - transferência de quotas ou ações que:

a) assegurem ao adquirente ou retire do transmitente o controle da sociedade; ou

b) levem o adquirente a possuir mais de vinte por cento do capital votante;

II - transferência de quotas ou ações com direito de voto a estrangeiro;

III - conversão de ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto;

IV - fusão, cisão ou incorporação, sem prejuízo das disposições contidas na Lei nº 8.884, de 1994; e

V - consorciação, associação e constituição de grupos societários, sem prejuízo das disposições contidas na Lei nº 8.884, de 1994.

Art. 180-I. A consorciação, a associação e a constituição de grupos societários serão admitidas para os serviços de manutenção de aeronaves, os serviços de características comuns e a formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico.

Art. 180-J. A autorizatária de serviços aéreos públicos deverá remeter, no primeiro mês de cada semestre, relação completa dos seus sócios com poder de voto, com a exata indicação de sua qualificação, endereço e participação social.

§ 1º No caso de sócio pessoa jurídica, deverá ser remetida a relação completa de seus respectivos sócios, na forma do caput, até que sejam identificadas as pessoas físicas detentoras das quotas ou ações.

§ 2º As transferências realizadas sem a observância dos requisitos previstos nesta Lei serão nulas de pleno direito.

Subseção III
Da Extinção da Autorização

Art. 180-k. A autorização de serviço aéreo público não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por cassação, caducidade, decaimento, renúncia ou anulação.

Parágrafo único. A renúncia não será causa para punição da autorizatária, nem a desonerará de suas obrigações com terceiros.

Art. 180-L. A extinção da autorização mediante ato administrativo dependerá de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa do interessado.

Seção III
Da Disciplina dos Serviços Aéreos Públicos em Espécie

Subseção I
Do Serviço Aéreo Público Regular Doméstico

Art. 180-M. Considera-se serviço aéreo público regular doméstico todo transporte não eventual em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em território nacional.

Parágrafo único. O serviço não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os pontos de partida e destino da viagem.

Art. 180-N. A autorização para exploração de serviço aéreo público regular doméstico é baseada nos princípios constitucionais da atividade econômica e nas disposições específicas desta Subseção.

Art. 180-O. A finalidade da regulação da exploração do serviço aéreo público regular doméstico no regime privado, observadas as leis, em especial as relativas à navegação aérea, à ordem econômica e aos direitos dos consumidores, é garantir:

I - diversidade de serviços;

II - incremento da oferta e da qualidade dos serviços;

III - competição livre, ampla e justa;

IV - respeito aos direitos dos usuários;

V - equilíbrio das relações entre prestadoras e usuários dos serviços;

VI - isonomia de tratamento às prestadoras;

VII - uso eficiente das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civis;

VIII - cumprimento da função social do serviço de interesse coletivo, bem como dos encargos dela decorrentes;

IX - desenvolvimento tecnológico e industrial do setor; e

X - permanente fiscalização.

Art. 180-P. A autorização para exploração de serviço aéreo público acarretará o direito de uso das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civis disponíveis, observada a regulamentação da autoridade de aviação civil.

Parágrafo único. A eficácia da autorização dependerá da publicação de extrato no Diário Oficial da União.

Art. 180-Q. A outorga de autorização não gera obrigações contratuais entre o poder público e aquele que presta serviço aéreo.

Parágrafo único. As leis e normas que alterem condicionamentos em vigor, ou imponham novos condicionamentos, referentes à prestação de serviços aéreos, garantirão prazo para adaptação do poder público e dos autorizatários.

Art. 191. Na expiração das atividades de empresa de prestação de serviços aéreos públicos, ou de serviços aeroportuários auxiliares, a União terá o direito de adquirir, a qualquer tempo, diretamente, em sua totalidade ou em partes, as aeronaves, peças e equipamentos, oficinas e instalações aeronáuticas, pelo valor de mercado.(NR)

“Subseção II

Do Serviço Aéreo Público Regular Internacional

Art. 203. O serviço aéreo público regular internacional é aquele prestado de forma não eventual, entre ponto no território nacional e outro em país estrangeiro, realizado por pessoas jurídicas nacionais ou estrangeiras.

Parágrafo único. A exploração desse serviço sujeitar-se-á:

I - às disposições dos tratados ou acordos sobre serviços aéreos vigentes firmados entre os respectivos Estados; e

II - ao disposto neste Código e nos regulamentos expedidos pela autoridade de aviação civil.

Da designação de pessoas jurídicas brasileiras

Art. 204. O Estado brasileiro designará as pessoas jurídicas para a prestação de serviço aéreo público regular internacional.

§ 1º A designação é ato entre países, pela via diplomática, decorrente de acordo sobre serviços aéreos.

§ 2º Cabe à designada providenciar o atendimento aos requisitos para o funcionamento junto aos países onde pretenda operar.

§ 3º Cabe à autoridade de aviação civil indicar a pessoa jurídica a ser designada, observado o processo administrativo específico, assegurada publicidade, segundo critérios estabelecidos em regulamento.

Da designação e autorização de pessoas jurídicas estrangeiras

Art. 205. Para operar no Brasil, a pessoa jurídica estrangeira deverá:

I - ser designada pelo respectivo país;

II - obter autorização da autoridade de aviação civil para funcionamento no Brasil; e

III - atender aos requisitos operacionais, técnicos e de segurança.

.....(NR)

Art. 206.

.....

I - o inteiro teor de seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente;

II - relação de sócios ou detentores de seu capital, com a indicação do número de ações ou cotas, conforme a natureza da sociedade; e

III - instrumento de nomeação do representante legal no Brasil, do qual devem constar poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização.(NR)

Art. 207. Para expedição da autorização para funcionamento, a autoridade de aviação civil poderá estabelecer condições, as quais constarão de termo de aceitação, a ser assinado pelo representante legal.

Parágrafo único. As condições de que trata o caput contemplarão cláusulas de responsabilidade civil, intimações, citações, substituição do representante legal, entre outras que a autoridade de aviação civil julgar conveniente para a adequada prestação do serviço de transporte aéreo.(NR)

Art. 207-A. Estando em conformidade os documentos que instruem o pedido e, eventualmente, o termo de aceitação, a autoridade de aviação civil expedirá a autorização para funcionamento.

Art. 207-B O início das operações depende da aprovação, pela autoridade de aviação civil:

I - dos planos operacional, técnico e de segurança, na forma de regulamentação da espécie;

II - dos destinos, rotas e horários que pretende observar, caso não tenham sido definidos no acordo aéreo; e

III - das aeronaves, seus respectivos certificados de aeronavegabilidade, e apólices de seguro.

“Art. 208. As pessoas jurídicas estrangeiras autorizadas a funcionar no País são obrigadas a ter permanentemente representante no Brasil, com plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e resolvê-los definitivamente, inclusive para o efeito de ser demandado e receber citações iniciais pela designada.

§ 1º A nomeação, substituição ou destituição do cargo de representante dependem de registro perante a autoridade de aviação civil, observado o caput, sob pena de nulidade.

§ 2º No caso de falência decretada fora do País, perdurarão os poderes do representante até que outro seja nomeado e os bens e valores da

designada estrangeira não serão liberados para transferência ao exterior enquanto não forem pagos os credores domiciliados no Brasil.” (NR)

“Art. 209. As alterações feitas pela designada estrangeira em seus atos constitutivos deverão ser levadas a arquivamento no Brasil, sob pena de sua ineficácia no País.” (NR)

“Art. 210. A autorização outorgada à designada estrangeira poderá ser cassada:

I - em caso de falência;

II - se os serviços forem suspensos, pela própria designada, por período superior a seis meses;

III - nos casos previstos no termo de autorização ou no respectivo Acordo sobre Serviços Aéreos; e

IV - nos casos previstos em lei (art. 298).” (NR)

Art. 210-A. Toda modificação que envolva equipamento, horário, frequência e escalas no território nacional, bem como a suspensão provisória ou definitiva dos serviços e o restabelecimento de escalas autorizadas, dependerá de aprovação pela autoridade de aviação civil, se não for estabelecido de modo diverso em acordo sobre serviços aéreos.

Art. 211. A substituição da pessoa jurídica estrangeira que deixar de funcionar no Brasil dependerá de comprovação, perante as autoridades de aviação civil e aeronáutica, do cumprimento das obrigações a que estava sujeita no País, salvo se forem assumidas pela pessoa jurídica que vier a sucedê-la.

Parágrafo único. Em caso de nova designação, deverão ser observados os trâmites atinentes ao processo de designação e autorização, dispostos na presente Subseção.(NR)

Art. 211-A. Aplicam-se ao transporte aéreo regular internacional, no que couber, as disposições sobre os regimes de exploração do transporte aéreo regular doméstico.”

“Da autorização de agência de pessoa jurídica estrangeira que não opere serviço aéreo público regular internacional no Brasil

Art. 214. As pessoas jurídicas estrangeiras de serviço aéreo público regular internacional que não operem no Brasil não poderão funcionar no território nacional ou nele manter agência, sucursal, filial, gerência, representação ou escritório, salvo se possuírem autorização para a comercialização de passagens, carga ou mala postal, expedida pela autoridade de aviação civil.

§ 1º A autorização de que trata este artigo estará sujeita às normas e condições que forem estabelecidas pela autoridade de aviação civil.

§ 2º Não será outorgada autorização a pessoa jurídica cujo país de origem não assegure reciprocidade de tratamento às congêneres brasileiras.

§ 3º O representante, agente, diretor, gerente ou procurador deverá ter os mesmos poderes de que trata o art. 208 deste Código.” (NR)

Subseção III

Do Serviço Aéreo Público não Regular

Art. 217-A. Considera-se serviço aéreo público não regular aquele realizado de forma eventual, admitida a comercialização dos assentos individuais ao público em geral.

Parágrafo único. Os serviços de táxi-aéreo constituem modalidade de transporte aéreo público não regular de pessoa, carga ou mala postal, caracterizados por proporcionar atendimento independentemente de horário, percurso ou escala.

Art. 217-B. O serviço aéreo público não regular doméstico é, observado o art. 217-A, aquele com pontos de origem, intermediários e de destino em território nacional, executado por pessoas jurídicas brasileiras de transporte aéreo regular ou não regular.

Art. 217-C. O serviço aéreo público não regular internacional é, observado o art. 217-A, aquele realizado, entre ponto no território nacional e outro em país estrangeiro, por pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras de transporte aéreo regular ou não regular.

Art. 217-D. A operação dos serviços aéreos não regulares, inclusive táxi-aéreo, doméstico e internacional se sujeita à autorização, nos termos de regulamentação específica da autoridade de aviação civil.

Art. 217-E. Aplicam-se ao serviço aéreo público não regular, no que couber, as disposições sobre o regime privado de exploração do serviço aéreo público regular doméstico.

Art. 217-F. A remuneração dos serviços de táxi aéreo será convencionada entre o usuário e o transportador.

§ 1º É vedada a comercialização de espaços individuais ao público em geral, seja por meio da empresa de táxi aéreo, seja por meio de intermediário, exceto na exploração de linhas aéreas sistemáticas.

§ 2º A exploração de linhas aéreas sistemáticas pela empresa de táxi aéreo dependerá de aprovação da autoridade de aviação civil, conforme estabelecido em regulamento específico.” (NR)

Art. 221-A. As relações de consumo e a proteção aos direitos dos usuários no âmbito da prestação dos serviços de transporte aéreo de passageiros e de carga reger-se-ão pelas disposições pertinentes constantes desta Lei, obedecendo, ainda, à Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil e à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor, e respectivas alterações posteriores, com a prevalência destas em caso de conflito.

“Art. 226-A. Na ausência de explícita disposição contratual em contrário, o contrato de transporte de passageiro observará o disposto neste Capítulo.

Art. 226-B. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º A operação de embarque inicia-se com a transposição pelo passageiro do limite entre a área destinada ao público em geral e aquela reservada aos passageiros e termina com sua entrada na aeronave.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída do passageiro da aeronave e termina com a transposição do limite entre a área reservada aos passageiros e aquela destinada ao público em geral.

Art. 226-C. A autoridade de aviação civil disporá sobre as Condições Gerais de Transporte, observado o disposto nesta Lei, nas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil e na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor) e na Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil.

“Art. 227. No transporte de pessoas, 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, a data e o horário previstos para o embarque e o desembarque, assim como o nome dos transportadores e o modelo da aeronave empregada.” (NR)

“Art. 228-A. É livre a transferência do bilhete de passagem, de uma pessoa a outra, observadas as exigências que a autoridade aeronáutica fixar com respeito à identificação de passageiro.”

“Art. 228-B. O endosso do bilhete de passagem aérea depende de acordo prévio entre as autorizatárias.”

“Art. 228-B. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se:

II – desistir da viagem, cancelando o contrato de transporte com prazo de antecedência, em relação à data de seu início, igual ou superior a sete dias, podendo o transportador, nesse caso, reter até cinco por cento do valor reembolsável, exclusivamente, a título de taxa de administração ou serviço;

III - desistir da viagem, cancelando o contrato de transporte com prazo de antecedência, em relação à data de seu início, inferior a sete dias, podendo o transportador, nesse caso, reter até dez por cento do valor reembolsável, exclusivamente, a título de taxa de administração ou serviço.

§ 1º. É nula a cláusula de contrato de transporte aéreo, mesmo daquele firmado mediante pagamento de tarifa promocional, que preveja, na hipótese de cancelamento do contrato a pedido do passageiro, percentual de retenção do valor reembolsável superior aos definidos neste artigo.

§ 2º. Caso o passageiro tenha contratado o transporte por outro meio que não a negociação direta com o vendedor, em agência de viagem ou turismo ou em estabelecimento comercial mantido pelo transportador, é-lhe assegurado o direito de, desistindo do transporte no prazo de sete dias, contado desde a data da sua contratação, receber o reembolso integral do valor pago, vedada a retenção, pelo transportador, de qualquer percentual da importância a ser devolvida. (NR)”

“Art. 229. Se o transportador cancelar o voo, recusar o embarque de passageiro apto a viajar ou se houver atraso superior a três horas na partida, inclusive de conexão e escala, o passageiro que tiver comparecido para o embarque na hora estabelecida terá direito, alternativamente:

I - ao embarque em voo do transportador contratado que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino ou para outro destino se houver compatibilidade ou complementação do preço pago com o preço do destino escolhido, na primeira oportunidade, ou em data da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares;

II - ao endosso do bilhete de passagem a terceiros indicados pelo passageiro, para o mesmo destino ou para outro destino se houver compatibilidade ou complementação do preço pago com o preço do destino escolhido, na primeira oportunidade, ou em data da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares;

III - ao reembolso do valor do bilhete, no prazo de sete dias, contado da data do cancelamento do voo, da recusa de embarque ou do atraso da partida, a ser efetuado em favor do adquirente do bilhete, incluídas as tarifas, referente aos trechos não voados, por meio de transferência bancária ou crédito sem restrições, com estorno único das parcelas já debitadas e cancelamento imediato de parcelas pendentes.

§ 1o As opções referidas nos incisos deste artigo são de livre escolha do passageiro e lhe serão apresentadas pelo transportador no mesmo ato que dê ciência sobre o cancelamento do voo, a recusa de embarque ou o atraso da partida.

§ 2o Nos casos previstos no caput deste artigo, o transportador poderá oferecer benefícios livremente negociados em troca da desistência

voluntária da reserva e do respectivo bilhete emitido, cartão de embarque ou qualquer outro meio que venha a substituí-los.

§ 3o Em caso de acomodação de passageiro em classe superior àquela originalmente contratada, nenhum pagamento suplementar poderá ser exigido do passageiro.

§ 4o Em caso de acomodação do passageiro em classe inferior àquela originalmente contratada, o transportador reembolsará ao adquirente da passagem a diferença entre o valor pago pela classe superior e o valor da menor tarifa registrada para a classe de acomodação, no prazo a que se refere o inciso III deste artigo”.(NR)

“Art. 230. Nas hipóteses de cancelamento, recusa de embarque contra a sua vontade, mudança de itinerário ou atraso superior a três horas na partida do voo, e sem prejuízo de eventuais indenizações suplementares, o passageiro receberá, no prazo de sete dias, contado da data do evento, indenização de cinquenta por cento do valor do bilhete, incluídas as tarifas, a qual deverá ser paga em dinheiro, por meio de transferência bancária, ordem de pagamento ou cheque.

§ 1º A indenização a que se refere este artigo não será exigível quando o transportador provar que:

I - o passageiro foi avisado sobre o cancelamento do voo com sete dias de antecedência;

II - o cancelamento, a recusa de embarque contra a vontade do passageiro ou o atraso decorreram de caso fortuito ou exercício regular do poder de polícia;

III - tendo o passageiro optado por uma das hipóteses previstas nos incisos I a III do art. 229, foi oferecida alternativa que lhe permitisse partir desde três horas antes da hora programada de partida e chegar ao destino final em até duas horas depois da hora programada de chegada.

§ 2º Por opção do passageiro, as eventuais reparações civis que lhe forem devidas poderão ser quitadas com a concessão de crédito em programas de benefícios instituídos pelos transportadores.” (NR)

“Art. 230-A. A ocorrência de cancelamentos e atrasos e a indicação de suas causas serão discriminados em relatórios mensais elaborados e publicados na internet pela ANAC a partir de dados fornecidos pelo órgão responsável pelo tráfego aéreo e pelas entidades ou órgãos responsáveis pela administração aeroportuária, que servirão de fundamento para a compensação ou o ressarcimento da indenização a que se refere o art. 230, nos seguintes casos:

I - quando o cancelamento ou o atraso na partida superior a três horas decorrer total ou parcialmente de causas imputáveis a outro transportador, caberá a este o dever de ressarcir o valor da indenização ao transportador que efetuou o seu pagamento, no prazo de sete dias a contar da divulgação do relatório a que se refere o caput;

II - quando o cancelamento ou o atraso na partida superior a três horas decorrer total ou parcialmente de causas imputáveis a entidades ou órgãos com competência para atuar na infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica, ressalvado o exercício regular do poder de polícia, o valor da indenização será compensado com a parcela da tarifa aeroportuária ou aeronáutica devida pelo transportador à entidade ou órgão arrecadador da

tarifa, cabendo a este, se for o caso, o direito de regresso perante os responsáveis, pela via administrativa, conforme definido em regulamento.

§ 1º Para os fins do disposto neste artigo, os órgãos e entidades públicos competentes deverão consignar em suas propostas orçamentárias anuais dotação suficiente para cobertura dessa despesa.

§ 2º A compensação e o ressarcimento a que se refere este artigo não se aplicam quando a reparação devida ao passageiro for quitada na forma do § 2º do art. 230.” (NR)

“Art. 230-B. Em caso de cancelamento do voo, recusa de embarque de passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou de atraso na partida, inclusive de conexão e escala, qualquer que seja o motivo, o passageiro que tiver comparecido para o embarque na hora estabelecida, com reserva confirmada, terá direito, sem nenhum ônus, a que o transportador lhe assegure, sem prejuízo da responsabilidade civil:

I – a partir de duas horas de atraso, refeições em proporção ao tempo de espera, cartão telefônico, acesso à internet ou outros meios de comunicação equivalentes;

II – quando o voo for transferido para o dia seguinte ao originalmente programado, acomodação em local adequado e, sendo necessário, hospedagem em hotel e transporte de ida e retorno entre o aeroporto e o local de hospedagem ou residência do passageiro, caso este resida no município do local da partida.

Parágrafo único. O transportador prestará assistência adequada aos passageiros portadores de necessidades especiais e a seus acompanhantes, bem como às crianças desacompanhadas.” (NR)

“Art. 230-C. No caso de alteração de itinerário, em relação àquele estipulado no bilhete de passagem, todas as despesas daí decorrentes, inclusive transporte de qualquer natureza, alimentação, hospedagem e acesso a meios de comunicação, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.”

“Art. 230-D. No caso de omissão do transportador, as entidades e órgãos responsáveis pela administração aeroportuária deverão prover, com direito de regresso, a assistência prevista nos incisos I e II do art. 230-B desta Lei.”

“Art. 230-E. O transportador deve assegurar ao passageiro a informação adequada sobre o serviço que lhe é prestado e sobre seus direitos no contexto do contrato de transporte, por meio, inclusive, das seguintes medidas:

I - divulgação ampla e atualizada de informações sobre eventuais cancelamentos, atrasos, interrupções e demais imprevistos, elucidando, sobretudo, a causa da alteração no contrato de transporte e precisando o tempo estimado de espera;

II - entrega a todo passageiro afetado por alteração no contrato de transporte, independentemente de requerimento, de impresso individual esclarecendo seus direitos em tal situação;

III - exposição ostensiva em aeroportos, zonas de check-in e pontos de venda, inclusive na internet, de informativos claros e acessíveis sobre os

direitos do consumidor em caso de alteração no contrato de transporte, extravio de bagagem e ressarcimento de danos;

IV - redação do contrato de transporte em termos claros e com caracteres ostensivos e legíveis, não apenas incorporando cláusulas que explicitam os direitos referidos no inciso III, como também incluindo quadro-resumo destes, a fim de facilitar sua compreensão pelo consumidor.” (NR)

“Art. 232.

.....

Parágrafo único. O contrato de transporte poderá estipular a perda do direito ao serviço de transporte adquirido ou o pagamento de multa em caso de não comparecimento do passageiro para embarque no horário previsto.” (NR)

“Art. 234.

.....

§ 6º A bagagem será entregue ao passageiro, inviolada e em bom estado de conservação, no prazo máximo de trinta minutos após o início do desembarque.

§ 7º Em caso de descumprimento do disposto no § 6º, o transportador pagará ao passageiro, de imediato e em moeda nacional, multa de valor equivalente à metade do valor da maior tarifa do trecho consignado no bilhete de passagem.” (NR)

“Art. 248. Não se aplicam às indenizações previstas os limites máximos fixados neste Capítulo quando ficar provado que o dano resultou de dolo ou culpa do transportador ou de seus prepostos.

Parágrafo único. Cabe ao transportador o ônus de provar que o dano não resultou de sua culpa ou dolo.” (NR)

“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. 257. O transportador não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade, com relação aos danos previstos no inciso I do art. 256, até o montante de duzentos e setenta e cinco mil reais por passageiro, ainda que prove que tomou todas as medidas necessárias para evitar o dano ou que lhe foi impossível tomar tais medidas.

§ 1º O transportador não será responsável pelo dano que exceda o valor previsto no caput, se provar que:

I - o dano não se deveu a negligência ou a outra ação ou omissão sua ou dos seus prepostos;

II – o dano deveu-se unicamente a negligência ou a outra ação ou omissão indevida de um terceiro.

§ 2º O transportador pagará, em até quinze dias da ocorrência do acidente, a título de adiantamento, o montante equivalente a, no mínimo, quarenta e cinco mil reais, por passageiro, a fim de satisfazer as necessidades imediatas das vítimas ou de seus familiares.

§ 3º Poderá ser fixado limite maior que o definido no caput mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.” (NR)

Art. 259-A. 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, segundo o disposto nesta seção.

§ 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, deste Código.

§ 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 contrato de transporte aéreo, 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 previstos neste Título.

§ 7º É responsabilidade do transportador arcar com as despesas relacionadas à prestação de assistência, podendo pagá-las diretamente ou delas ressarcir os habilitados, imediatamente, após apresentação de nota fiscal.

“Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, consequente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao valor correspondente a vinte e sete mil reais, em relação a cada passageiro.

§ 1º Excetua-se do disposto no caput a bagagem com declaração especial de valor feita pelo passageiro, embarcada mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso, que obriga o transportador a pagar uma soma não inferior ao valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da bagagem despachada.” (NR)

§ 2º O transportador ficará obrigado a pagar em forma antecipada, no momento em que se configurar extravio ou avaria da bagagem, o valor proporcional de vinte por cento do valor indenizatório previsto no caput,

em moeda corrente do país onde o passageiro se encontrar, para o ressarcimento dos danos imediatos derivados do evento, no prazo máximo de doze horas, valor este que ficará disponível nas instalações aeroportuárias locais.

“Art. 262. No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato do transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se ao valor correspondente a cento e quarenta reais por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso.” (NR)

“Art. 269. O transportador não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade, com relação aos danos causados a terceiros na superfície, até o montante equivalente a duzentos e setenta e cinco mil reais por pessoa, ainda que prove que tomou todas as medidas necessárias para evitar o dano ou que lhe foi impossível tomar tais medidas.

Parágrafo único. O transportador pagará, em até quinze dias da ocorrência do acidente, a título de adiantamento, o montante equivalente a, no mínimo, quarenta e cinco mil reais, por morte ou lesão de terceiro, a fim de satisfazer as necessidades imediatas das vítimas ou dos familiares delas.” (NR)

“Art. 281.

.....

.....

V – às compensações devidas aos passageiros por descumprimento das Condições Gerais de Transporte.

.....” (NR)

“Art. 299

.....
X – recusa de prestar assistência às vítimas de acidentes aeronáuticos e aos familiares delas ou descumprimento reiterado de obrigações previstas no Título VIII deste Código.” (NR)

“Art. 302.

.....
III - infrações imputáveis à autorizatória ou concessionária de serviços aéreos:

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

.....
y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de sócios;

.....” (NR)

“Art. 302-A. O transportador que descumprir obrigação prevista no Título VIII deste Código estará sujeito a multa, aplicada pela autoridade aeronáutica, cujo valor poderá variar de cinco mil reais a setenta e cinco milhões de reais, conforme a gravidade da infração.”

Art. 3º Os órgãos ou entidades públicos cuja atuação afete a prestação de serviço adequado pelas empresas exploradoras de serviços públicos de transporte aéreo de passageiros, carga e mala postal, doméstico e internacional, poderão celebrar ajustes de cooperação entre si ou com os transportadores e demais entidades privadas para implementar metas específicas de eficiência e ganhos de produtividade, assim como a modernização e a expansão de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

Art. 4º O disposto nesta Lei só se aplica aos bilhetes de passagem emitidos a partir de sua entrada em vigor.

Art. 5º Os contratos e termos firmados com o Poder Público, bem como os atos por ele editados, serão adaptados ao disposto nesta Lei.

Art. 6º Ficam extintos os Capítulos IV, V e suas Seções, e VI do Título VI da Lei nº 7.565, de 1986.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará a aplicação desta Lei.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação oficial.

Art. 9º Ficam revogados o § 2º do art. 30 e os arts. 35, 175, 178 a 202, 212, 213, 215 a 221, 233, o inciso V do art. 289, e o art. 317 da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Sala da Comissão, em de de 2010.

Deputado **RODRIGO ROCHA LOURES**

Relator