CÂMARA DOS DEPUTADOS

*PROJETO DE LEI N.º 6.716-A, DE 2009

(Do Senado Federal)

PLS nº 184/2004
OFÍCIO Nº 3223/2009 - SF

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; tendo parecer da Comissão Especial pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa, adequação financeira e orçamentária e, no mérito, pela aprovação deste e dos de nºs 841/95, 83/07, 949/07, 1320/07, 1670/07, 1682/07, 1734/07, 1760/07, 1788/07, 1923/07, 2001/07, 2203/07, 2219/07, 2452/07, 2767/08, 3124/08, 3177/08, 3246/08, 3738/08, 4164/08, 4459/08, 4665/09, 4854/09, 5109/09, 6085/09, 6341/09, 6960/10, 6961/10, 7028/10 e 7164/10, apensados, com substitutivo (Relator: DEP. RODRIGO ROCHA LOURES).

DESPACHO:
À COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 841, DE 1995. APENSEM-SE A ESTE O PL 841/95 E SEUS APENSADOS. POR OPORTUNO, RETIFICO O ATO DE CONSTITUIÇÃO DA COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 841, DE 1995, PARA DETERMINAR QUE ESTA SEJA CONSTITUÍDA COM O FIM DE APRECIAR O PROJETO DE LEI 6716, DE 2009, MANTENDO-SE AS COMISSÕES INDICADAS NO DESPACHO DE DISTRIBUIÇÃO QUE CONSTITUIU A COMISSÃO ESPECIAL NOS TERMOS DO ART. 34, II, DO RICD.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

(*) Atualizado em 16/11/2017 para inclusão de apensados (81)

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 841/95, 83/07, 949/07, 1320/07, 1670/07, 1682/07, 1734/07, 1760/07, 1788/07, 1923/07, 2001/07, 2203/07, 2219/07, 2452/07, 2767/08, 3124/08, 3177/08, 3246/08, 3738/08, 4164/08, 4459/08, 4665/09, 4854/09, 5109/09, 6085/09, 6341/09, 6960/10, 6961/10, 7028/10, 7164/10, 7904/10, 7928/10, 718/11, 1207/11, 1440/11, 2327/11, 2611/11, 3278/12, 3643/12, 3660/12, 4262/12, 4279/12, 4323/12, 4648/12, 4785/12, 5421/13, 5711/13, 6237/13, 6291/13, 6417/13, 6546/13, 6860/13, 6984/13, 6994/13 e 7128/14

III - Na Comissão Especial:
- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão

IV - Novas apensações: 7404/14, 7449/14, 7587/14, 556/15, 1424/15, 2086/15, 3000/15, 3441/15, 3906/15, 3975/15, 4143/15, 4913/16, 5160/16, 5634/16, 5636/16, 5785/16, 6026/16, 6640/16, 6655/16, 6772/16, 7006/17, 7736/17, 7856/17, 8710/17, 8852/17 e 8940/17

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 181. .....

.....

II – pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

.....

§ 3° A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 49% (quarenta e nove por cento) do capital a que se refere o inciso II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4° Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 49% (quarenta e nove por cento) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital." (NR)

Art. 2° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 23 de dezembro de 2009.

Senadora Serys Slhessarenko
Segunda Vice-Presidente do Senado Federal,
no exercício da Presidência

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS/CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

.....

TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

.....

CAPÍTULO III
SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I
Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não-regular ou de serviços especializados.

Art. 181. A concessão somente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item Il 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 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

.....

.....

PROJETO DE LEI
Nº 841-C, DE 1995
(Do Sr. Vic Pires Franco)

Dispõe sobre a multa a ser aplicada à empresa de transporte aéreo em caso de emissão de bilhete de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para o respectivo trecho de viagem; tendo pareceres: da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. CELSO RUSSOMANNO); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. RUBEM MEDINA); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste e dos substitutivos das Comissões de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias e de Viação e Transportes, com subemendas (relator: DEP. LÉO ALCÂNTARA).

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54, RI) - ART. 24, II)

S U M Á R I O

I - Projeto Inicial

II - Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias:
- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- termo de recebimento de emendas ao substitutivo
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:
- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- termo de recebimento de emendas ao substitutivo
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão

IV - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Redação:
- termo de recebimento de emendas - 1997
- termo de recebimento de emendas - 1999
- parecer do relator
- subemendas oferecidas pelo relator
- parecer da Comissão
- subemendas adotadas pela Comissão

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º - A empresa de transporte aéreo de passageiros que emitir e confirmar bilhete de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para determinado trecho de viagem, ficará obrigada a pagar ao passageiro prejudicado por tal prática, multa no valor correspondente ao do bilhete de passagem portado pelo mesmo, mantidas todas as responsabilidades cominadas nos artigos 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o Código Brasileiro de Aeronautica.

§ único - A multa de que trata o **caput** deste artigo deverá ser paga ao passageiro prejudicado, imediatamente e ainda no balcão de embarque da empresa transportadora, na forma de crédito aéreo em aberto.

Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º - Revogam-se todas as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Ultimamente as empresas brasileiras de transporte aéreo estão se notabilizando na prática reiterada da venda de bilhetes de passagem em número superior à capacidade das aeronaves destacadas para determinados trechos, na esperança de que alguns dos passageiros não compareçam ao embarque.

Em decorrência deste fato, cada vez mais se torna comum a configuração do "**over-booking**", denominação dada na linguagem aeronáutica ao momento em que comparecem ao balcão de embarque todos os passageiros habilitados e, por absoluta falta de espaço físico, alguns destes acabam não viajando, mesmo com bilhete em mão.

O Código Brasileiro de Aeronáutica não prevê qualquer punição para esta prática. Apenas nos artigos 230 e 231 trata das responsabilidades decorrentes do contrato de transporte aéreo de passageiros, para brandamente lançar sobre a conta do transportador os danos decorrentes de antecipação, atraso ou interrupção da viagem. Entretanto, o legislador reservou no artigo 248 do citado diploma legal a vontade de punição mais severa ao transportador, quando este agir dolosamente ou com culpa grave:

> "Art. 248 - Os limites de indenização, previstos neste capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

§ 1º - Para efeitos deste artigo, ocorre dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos querem o resultado ou assumem o risco de produzí-lo."

O "over-booking", uma vez configurado, não deixa dúvida quanto ao dolo da empresa aérea, que deliberadamente assume o risco de prejudicar a alguns dos seus clientes, que deixam de embarcar, acarretando transtornos muitas das vezes irreparáveis àqueles que se dispõem a recorrrer ao transporte aéreo pela urgência e rapidez no deslocamento.

A legislação atual prescreve que com a emissão e confirmação do bilhete de passagem celebra-se entre as partes o contrato de transporte aéreo, independentemente da forma de pagamento do mesmo. O não embarque por iniciativa do transportador se constitui em inadimpléncia contratual, passivel, no mínimo, de multa, conforme pretende o presente projeto de lei.

A fixação do valor correspondente à passagem portada pelo passageiro prejudicado é mínima, face aos transtornos decorrentes do não embarque.

O art. 22, inciso I, da Constituição Federal reserva à União a competência privativa para legislar sobre direito aeronáutico, o que nos respaldou para apresentar esta proposição, que esperamos, receberá plana aceitação desta Casa.

Sala de Sessões, em 23 de agosto de 1995.

Deputado VIC PIRES FRANCO

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS-CeDI"

CONSTITUIÇÃO
1988

.....

TÍTULO III

DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO II

DA UNIÃO

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I – direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II – desapropriação;

III – requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV – águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V – serviço postal;

VI – sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII – política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII – comércio exterior e interestadual;

IX – diretrizes da política nacional de transportes;

X – regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI – trânsito e transporte;

.....

.....

AVIAÇÃO COMERCIAL
(CÓDIGO BRASILEIRO DO AR)

DECRETO-LEI N.º 32 — DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

INSTITUI O CÓDIGO BRASILEIRO DO AR (1)

TÍTULO I — INTRODUÇÃO

.....

TÍTULO VI — DOS SERVIÇOS AÉREOS

.....

CAPÍTULO III — DA RESPONSABILIDADE CONTRATUAL (1)

Art. 97 — O transportador responde por qualquer dano resultante de acidente relacionado com a aeronave em vôo ou na superfície, a seu bordo ou em operação de

embarque ou desembarque, que causar a morte ou lesão corporal do passageiro, salvo culpa deste, sem culpabilidade do transportador ou de seus prepostos.

Parágrafo único — No transporte gratuito, a responsabilidade dependerá de prova, a cargo da vítima ou de seus beneficiários, de dolo ou de culpa do transportador ou de seus prepostos, ressalvado o direito à indenização do seguro contratado sem exclusão do passageiro gratuito.

Art. 98 — O transportador responde pelo dano resultante de destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou de carga, nos acidentes ocorridos durante o transporte aéreo.

Art. 99 — O transporte aéreo para os efeitos do artigo precedente, compreende o período durante o qual a bagagem ou carga se acharem sob a guarda do transportador, em aeródromo, a bordo de aeronave ou em qualquer outro lugar.

Art. 100 — O transporte aéreo não abrange transporte terrestre ou aquático realizado fora do aeródromo.

Parágrafo único — Se na execução do contrato do transporte aéreo for executado transporte terrestre, marítimo ou fluvial para o carregamento, entrega ou baldeação, presume-se, ocorrido o dano durante o transporte aéreo, salvo prova em contrário.

"Art. 101 — O transportador responde pelo dano resultante de antecipação ou atraso do transporte aéreo do passageiro, da bagagem ou da carga, salvo caso de força maior inclusive os impostos pela segurança do vôo, cabendo-lhe a prova de tal circunstância.

Parágrafo único — A responsabilidade do transportador prevista neste artigo, será limitada, em se tratando de passageiro, pelo máximo de 10% do valor dos prejuízos provados, e nos demais casos, pelo máximo de 10% do valor respectivo da bagagem ou carga transportada." (Decreto-lei n.º 234, art. 15.)

Art. 102 — Se a viagem sofrer interrupção em aeroporto de escala por tempo superior a seis horas, qualquer que seja o motivo, o transportador é obrigado à instância do passageiro, a fazê-lo reembarcar incontinenti para o destino pelo meio mais rápido possível e que ofereça idêntico ou melhor serviço, correndo por conta do transportador contratual todos os gastos inclusive os de hospedagem, decorrentes de interrupção, sem prejuízo das responsabilidades estabelecidas no artigo anterior.

Art. 103 — No transporte de passageiros, salvo se for convencionada indenização mais alta, a responsabilidade do transportador por qualquer dano resultante de morte ou lesão corporal de passageiro será limitada por pessoa, à importância correspondente a 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no País.

§ 1.º — No transporte de carga ou bagagem, salvo convenção entre as partes, a responsabilidade do transportador se limita à quantia calculada por quilo, à base de 1/3 (um terço) do maior salário-mínimo vigente no País.

§ 2.º — Quanto à bagagem e objetos que o passageiro conservar sob a sua guarda, a responsabilidade do transportador não excederá de 4 (quatro) vezes o maior salário-mínimo vigente no País.

Art. 104 — O transportador responde perante os tripulantes da aeronave e demais empregados que nela viajarem a seu serviço, ou perante os respectivos beneficiários, nos mesmos casos, segundo o mesmo critério e sob o mesmo regime de garantias estabelecidas com relação ao passageiro, por uma indenização de limite igual a que lhes seria devida se passageiros fossem deduzido o valor da indenização que receberem, ou que teriam direito a receber pela legislação de acidentes do trabalho.

Art. 105 — São nulas as cláusulas tendentes a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite inferior ao fixado neste Código.

Parágrafo único — Essa nulidade não acarreta a anulação do contrato do transporte respectivo.

Art. 106 — Quando o dano resultar de dolo do transportador ou de seus prepostos, nenhum efeito terão os artigos deste Código, que excluam ou atenuem a responsabilidade. (Decreto-lei n.º 234, art. 16.)

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 841/95

Nos termos do Art 119, caput, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr Presidente da Comissão determinou a abertura - e divulgação

na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para recebimento de emendas(5 Sessões), no período de 06 /09 /95 a 15 / 09 /95 Findo o prazo, não foram recebidas emendas

Sala da Comissão, em 18 de setembro de 1995

Aurenilton Araruna de Almeida
Secretário

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do ilustre Deputado Vic Pires Franco, propõe que sejam penalizadas as empresas aéreas que efeturem confirmação de reservas em número superior à capacidade da aeronave.

Estabelece multa no valor correspondente ao do bilhete, que será paga ao passageiro prejudicado pelo não embarque, no próprio balcão da empresa transportadora, na forma de crédito aéreo em aberto.

O projeto de lei sob comento não recebeu emendas.

II - VOTO DO RELATOR

O tema em pauta se reveste de especial importância para o consumidor brasileiro por tratar-se de transporte aéreo, serviço caro e de necessária utilidade na vida moderna, pela economia de tempo que proporciona.

Infelizmente, como bem relatado na justificativa do projeto em tela, as empresas transportadoras têm abusado da prática do "over-booking", isto é, da confirmação de reservas em número superior à capacidade da aeronave, por não haver na legislação vigente nenhuma norma que coiba ou puna tal abuso ao direito do passageiro.

É verdade que o "over-booking", efetuado por conta e risco da companhia aérea, estabelece um número específico de reservas além da capacidade existente baseado em estudos estatísticos de não comparecimento de passageiros com reservas marcadas.

No entanto, a impunidade tem levado ao abuso e a parte mais frágil, o consumidor, tem sido prejudicada. Muitas vezes a pessoa procura o transporte aéreo por ser a única alternativa viável para atingir o objetivo que deseja, seja pessoal ou comercial. Já paga mais caro por isso e ainda tem de correr o risco de não viajar. Não cremos que seja justa tal prática com o ônus mínimo para as companhias aéreas estabelecido pela legislação vigente.

A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, bem como as "Condições Gerais de Transporte" baixadas pela Portaria nº 957/GM5, de 19 de dezembro de 1989, do Ministério da Aeronáutica, estabelecem os direitos do passageiro no caso do não embarque, seja por motivo de atraso da aeronave ou pela preterição ou excesso de passageiros no vôo em que tinha reserva confirmada. O problema é que os "direitos" do passageiro estabelecidos nos citados diplomas legais são insignificantes se comparados aos prejuízos e transtornos decorrentes da impossibilidade de viajar. Tais "direitos" são: ser acomodado em outro vôo (sem especificação de itinerário, duração, etc) no prazo máximo de quatro horas; ter despesas pagas no caso de embarcar em vôo mais tarde ou no dia seguinte; endosso do bilhete ou devolução do dinheiro.

Fica claro, numa análise mais cuidadosa, que a companhia aérea não tem ônus algum; ao contrário, está garantida a lotação de seus vôos e o lucro deles decorrentes. Quanto ao passageiro, já mencionamos alguns dos possíveis prejuízos.

Sem necessidade de alongarmos mais este parecer, mesmo porque é fácil a visualização do abuso, nos posicionamos favorável à iniciativa do nobre Deputado Vic Pires Franco. Não obstante, acreditamos que seria mais eficiente, por uma questão de consolidação das normas legais, alteração, com a mesma essência e objetivo do projeto sob

comento, da Lei 7.565, de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Apenas, por razão de justiça e imparcialidade, propomos também que seja instituída multa de 10 % (dez por cento) sobre o valor do bilhete para o passageiro que, decidindo não viajar e já tendo sua reserva confirmada, não desmarcar a viagem em até duas horas antes do vôo pelos sistemas normais de reserva, ou não justificar sua ausência, pessoalmente, no aeroporto até duas horas após o horário marcado para a partida da aeronave.

Desta forma, acreditamos estar dando equidade à balança na relação de consumo conforme estabelece o próprio Código de Proteção e Defesa do Consumidor no capítulo de Proteção Contratual e instituindo multa apenas para a empresa que desejar correr risco de um "over-bookin é excessivo quanto ao passageiro que muitas vezes [illegible] reservas e sequer dá-se ao trabalho de cancelá-las. Portanto, achamos que as duas partes devam ter responsabilidade quanto aos atos praticados.

Diante do exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 841 de 1995, nos termos do substitutivo anexo.

Sala das Comissões, 23 de novembro de 1995.

Deputado CELSO RUSSOMANNO
Relator

SUBSTITUTIVO ~~AO PROJETO DE LEI Nº~~ ~~DE 1995~~.

Altera a Lei 7.566, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Acrescente-se à Lei nº 7.566, de 19 de dezembro de 1995, os seguintes artigos 232 e 233, renumerando-se os demais:

"Art. 232. A empresa de transporte aéreo de passageiros que emitir e confirmar bilhete de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para determinado trecho de viagem, ficará obrigada a pagar ao passageiro prejudicado multa no valor correspondente ao do bilhete, sem prejuízo do disposto nos arts. 230 e 231 desta Lei.

Parágrafo único. A multa de que trata o "caput" deste artigo deverá ser paga ao passageiro, imediatamente, no próprio balcão de embarque da empresa aérea no aeroporto, na forma de crédito aéreo em aberto.

Art. 233. O passageiro que, tendo bilhete de viagem reservado e confirmado, não comparecer ao embarque fica obrigado a pagar multa de 10% (dez por cento) sobre o valor atualizado da passagem à companhia aérea quando da remarcação do bilhete, salvo se tiver cancelado a reserva confirmada até 2 (duas) horas antes do horário marcado para o vôo ou justificar sua ausência, pessoalmente, até 2 (duas) horas após o horário marcado para o vôo, no aeroporto.

Parágrafo único. O cancelamento da reserva confirmada poderá ser feito pelo sistema normal de reservas da companhia aérea, nas lojas da empresa ou agências autorizadas, dentro do prazo estabelecido no "caput", devendo ser fornecido ao passageiro um código de comprovação do cancelamento."

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala da Comissão, 23 de novembro de 1995.

Deputado CELSO RUSSOMANNO
Relator

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 841/95

Nos termos do Art. 119, caput, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura e divulgação na ordem do Dia das Comissões, de prazo para recebimento de emendas (5 sessões), no período de 24/11/95 a 04/12/95. Findo o prazo, não foram recebidas emendas.

Sala da Comissão, em 05 de dezembro de 1995.

Aurenilton Araruna de Almeida
Secretário

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, em reunião ordinária realizada, hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 841/95, com substitutivo, nos termos do parecer do relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados Celso Russomanno, Maria Valadão, Vice-Presidentes, Luciano Pizzatto, Wilson Branco, Pimentel Gomes, Vanessa Felippe, Agnaldo Timóteo, José Machado, Sérgio Carneiro, Gervásio Oliveira, José Coimbra, Valdir Colatto, Inácio Arruda, Zulaiê Cobra, José Carlos Lacerda, Marta Suplicy, Domingos Dutra, Ivan Valente, Francisco Silva e Elton Rohnelt.

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 1995.

Deputada Maria Valadão
Vice-Presidente em exercício da Presidência

SUBSTITUTIVO ADOTADO - CDCMAM

Dispõe sobre a multa a ser aplicada à empresa de transporte aéreo em caso de emissão de bilhete de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para o respectivo trecho de viagem.

O CONGRESSO NACIONAL decreta.

Art. 1º acrescente-se à Lei nº 7.566, de 19 de dezembro de 1995, os seguintes artigos 232 e 233, renumerando-se os demais:

"Art. 232 A empresa de transporte aéreo de passageiros que emitir e confirmar bilhete de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para determinado trecho de viagem, ficará obrigada a pagar ao passageiro prejudicado multa no valor correspondente ao do bilhete, sem prejuízo do disposto nos art. 230 e 231 desta Lei.

Parágrafo único A multa de que trata o caput deste artigo deverá ser paga ao passageiro, imediatamente, no próprio balcão de embarque da empresa aérea no aeroporto, na forma de crédito aéreo em aberto

Art. 233 O passageiro que, tendo bilhete de viagem reservado e confirmado, não comparecer ao embarque fica obrigado a pagar multa de 10% (dez por cento) sobre o valor atualizado da passagem à companhia aérea quando da remarcação do bilhete, salvo se tiver cancelado a reserva confirmada até 2 (duas) horas antes do horário marcado para o vôo ou justificar sua ausência, pessoalmente, até 2 (duas) horas após o horário marcado para o vôo, aeroporto.

Parágrafo único O cancelamento da reserva confirmada poderá ser feito pelo sistema normal de reservas da companhia aérea, nas lojas da empresa ou agências autorizadas, dentro do prazo estabelecido no caput, devendo ser fornecido ao passageiro um codigo de comprovação do cancelamento "

Art 2° Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação

Art 3° Revogam-se as disposições em contrário

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 1995

Deputada Maria Valadão
Vice-Presidente em exercicio da Presidência

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 841-A/95

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 18/03/96, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 25 de março de 1996.

Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário

PARECER DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O nobre Deputado Vic Pires Franco é o autor deste projeto de lei que estabelece multa, no valor correspondente ao do bilhete de passagem, independentemente de outras penalidades previstas na legislação específica, quando a empresa de transporte aéreo de passageiros emitir e confirmar bilhete de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para o trecho. Essa multa deverá ser paga ao passageiro prejudicado, imediatamente e ainda no balcão de embarque da empresa transportadora, na forma de crédito em aberto.

Na justificativa é dito:

> "Ultimamente as empresas brasileiras de transporte aéreo estão se notabilizando na prática reiterada de venda de bilhetes de passagem em número superior à capacidade das aeronaves destacadas para determinados trechos, na esperança de que alguns passageiros não compareçam ao embarque.
>
> Em decorrência deste fato, cada vez mais se torna comum a configuração do "overbooking", denominação dada na linguagem aeronáutica ao momento em que comparecem ao balcão de embarque todos os passageiros habilitados e, por absoluta falta de espaço físico, alguns destes acabam não viajando, mesmo com bilhete na mão."

Ressalta ainda o autor da proposição:

> "O "overbooking", uma vez configurado, não deixa dúvida quanto ao dolo da empresa aérea, que deliberadamente assume o risco de prejudicar a alguns de seus clientes, que deixam de embarcar, acarretando transtornos muitas das vezes irreparáveis àqueles que se dispõem a recorrer ao transporte aéreo pela urgência e rapidez no deslocamento.
>
> A legislação atual prescreve que com a emissão e confirmação do bilhete de passagem celebra-se entre as partes o contrato de transporte aéreo, independentemente da forma de pagamento do mesmo. O não embarque por iniciativa do transportador se constitui em inadimplência contratual, passível, no mínimo, de multa, conforme pretende o presente projeto de lei."

A douta Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias aprovou a matéria, unanimemente, acolhendo substitutivo oferecido pelo Relator, o nobre Deputado Celso Russomanno.

O substitutivo mantém a multa, no mesmo valor e nas mesmas condições; estabelece também, todavia, para o passageiro que não comparecer ao embarque, multa de dez por cento sobre o valor atualizado da passagem, quando vier a remarcar seu bilhete de viagem. Ficará, contudo, desobrigado dessa multa "se tiver cancelado a reserva confirmada até 2 (duas) horas após o horário marcado para o vôo ou justificar sua ausência, pessoalmente, até 2 (duas) horas após o horário marcado para o

vôo, no aeroporto". O cancelamento poderá ser feito pelo sistema normal de reservas, devendo ser fornecido ao passageiro um código de comprovação do cancelamento.

Aberto prazo, nesta Comissão, para o oferecimento de emendas, nenhuma foi apresentada.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A prática do overbooking, ou seja, aceitar reservas de assentos em um determinado vôo em quantidade superior à capacidade da aeronave, é um recurso largamente utilizado por transportadores aéreos em todo o mundo. Destina-se a compensar, contrabalançar os efeitos de inúmeros casos de passageiros que, com reserva confirmada e até mesmo reconfirmada, não se apresentam para o embarque - no show. Procura-se também , dessa forma, beneficiar aqueles passageiros que, de outra maneira, não teriam suas reservas confirmadas.

Assim, por exemplo, é comum que, em épocas de grande demanda, passageiros façam reservas em mais de um vôo de um ou de vários transportadores e simplesmente não compareçam ao embarque, deixando de cancelar as reservas feitas.

Deve-se também evitar outra prática, freqüentemente utilizada, e que aumenta consideravelmente o no show: são as reservas ou bloqueios de conveniência, quando pessoas inescrupulosas fazem reservas com nome fictício, assegurando significativo número de lugares em vôo. Como essas pessoas não aparecerão, é certo que os passageiros excedentes, inclusive os de lista de espera, poderão ser aproveitados. Esta prática caracteriza, no meu modo de ver, uma conduta atentatória ao direito do consumidor, além de caracterizar prejuízo à companhia de aviação, devendo ser reprimida.

O mesmo se diga quanto àquelas pessoas que se utilizam de documentos falsos - criminosos, foragidos - ou de documentos verdadeiros, porém de terceiros, para fazerem a reserva ou embarcarem. É uma conduta ilícita, que deve ser apenada.

E a futura lei, para ser exeqüível, deve estar com seus dispositivos o mais equilibradamente fixados.

Acredito que os dispositivos ora sugeridos e incorporados ao substitutivo são uma tentativa válida de sanar os problemas acima apontados.

O substitutivo visa a resguardar os interesses dos usuários e das empresas de transporte aéreo mediante a introdução na lei especial - Código Brasileiro de Aeronáutica - de procedimentos disciplinares, definindo-se e estabelecendo-se obrigações e direitos recíprocos, que deverão nortear as relações contratuais entre as empresas aéreas e seus usuários.

A introdução dos Direitos Especiais de Saque justifica-se de vez que o Brasil já os integrou a seu ordenamento jurídico ao assinar, e ratificar, os Protocolos

de Montreal números 1, 2, 3 e 4, de 25 de setembro de 1975. Demais, o Poder Executivo, com base no disposto no art. 287 do Código Brasileiro de Aeronáutica, baixou o Decreto nº 97.505, de 13 de fevereiro de 1989, que converteu o franco-ouro Poincaré das Convenções Internacionais em Direitos Especiais de Saque. Ademais, os D.E.S. já estão inseridos em diversos projetos de lei ora em tramitação na casa. Com sua adoção, pretende-se assegurar a uniformização, quanto a esse aspecto, das futuras normas legais. Essa moeda escritural, cuja valor é regularmente atualizado, é calculada pelo F.M.I. com base numa cesta das seis moedas mais fortes do mundo. No Brasil, o Banco Central divulga diariamente o seu valor, assim como alguns jornais especializados em mercado financeiro, o que permite a imediata e atualizada informação às empresas e aos usuários quanto à cotação dos Direitos Especiais de Saque.

As quantias propostas para a indenização por **no show** correspondem, em valores atuais, a R$ 48,00 e R$ 80,00, sendo que as decorrentes do **overbooking** variam entre R$ 240,00 e R$ 400,00. Note-se que, para fazer jus à indenização, o passageiro não precisará fazer demonstração de culpa do transportador ou do efetivo prejuízo experimentado.

Diante do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 841, de 1995, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 24 de julho de 1996.

Deputado Rubem Medina
Relator

SUBSTITUTIVO OFERECIDO PELO RELATOR

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com nova redação para os arts. 229, 230 e 231:

"Art. 229. Nos casos de cancelamento da viagem, recusa para o embarque de passageiro com reserva confirmada, atraso na partida ou na escala por mais de quatro horas e interrupção do vôo em aeroporto de escala, o passageiro, sem prejuízo da responsabilidade civil da transportadora (art. 257), poderá optar pelo:

I - embarque em outro vôo, próprio ou de congênere, providenciado pela transportadora, que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino;

II - endosso do bilhete de passagem;

III - reembolso do bilhete de passagem.

Parágrafo único. Nos casos de recusa de embarque de passageiro com reserva confirmada, bem como de atraso ou interrupção do vôo em aeroporto de escala, por mais de quatro horas, a transportadora deverá proporcionar ao passageiro facilidades de comunicação e arcar com as despesas de alimentação, hospedagem e transporte de e para o aeroporto.

Art. 230. O passageiro com reserva confirmada que não se apresentar para o embarque no horário estabelecido, e que não haja providenciado o cancelamento da reserva com antecedência mínima de 4 (quatro) horas do horário previsto para o embarque, deverá arcar com o pagamento de multa em favor da transportadora, de caráter não relevável, em importância equivalente, em moeda nacional, a 30 (trinta) Direitos Especiais de Saque - DES, definidos pelo Fundo Monetário Internacional e divulgados pelo Banco Central do Brasil, nos trechos de até 1.100Km (mil e cem quilômetros), e de até 50 (cinqüenta) DES nos trechos superiores a 1.100 Km (mil e cem quilômetros).

§ 1° O passageiro que cancelar sua reserva com 4 (quatro) horas de antecedência em relação ao horário estabelecido para o embarque, poderá revalidar seu bilhete junto à transportadora, seus agentes ou representantes credenciados, desde que o faça em até 24 (vinte e quatro) horas após o horário estabelecido para o embarque.

§ 2° O disposto no parágrafo anterior não se aplica aos bilhetes de passagem emitidos com tarifas promocionais, que prevejam a aplicação de multas em decorrência da alteração de reservas, conforme previsto nas regras tarifárias aprovadas pela autoridade aeronáutica.

§ 3° Ocorrendo cumulação de multas, aplicar-se-á a de maior valor.

§ 4° A reserva feita por intermédio de documentos ou de registros eletrônicos, com nomes falsos ou fictícios, com o intuito de iludir a transportadora ou as autoridades competentes, tipifica o crime de falsidade ideológica, sem prejuízo das demais cominações legais.

Art. 231. Sem prejuízo do disposto no art. 229, a responsabilidade da transportadora, em relação a cada passageiro com reserva confirmada e recusado para embarque, por excesso sobre a capacidade da aeronave, limita-se ao pagamento, na forma de crédito em aberto para ser utilizado na compra de serviços aéreos, da importância equivalente, em moeda nacional, a 150 (cento e cinqüenta) Direitos Especiais de Saque - DES, conforme definidos pelo Fundo Monetário Internacional e divulgados pelo Banco Central do Brasil, para trechos cuja distância seja de até 1.100Km (mil e cem quilômetros), e de 250 (duzentos e cinqüenta) DES para distâncias superiores a 1.100Km (mil e cem quilômetros), sendo que esses limites de responsabilidade constituem um máximo intransponível, qualquer que seja o motivo que lhe tenha dado origem.

§ 1° A indenização a que se refere o caput será reduzida à metade caso o passageiro seja acomodado em outro vôo que tenha a chegada no destino prevista para até 4 (quatro) horas depois do horário fixado do vôo original.

§ 2° O valor do crédito em aberto, previsto no caput, poderá ser convertido em moeda nacional caso não tenha sido utilizado no prazo de 15 (quinze) dias."

Art. 2° Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3° revogam-se as disposições em contrário.

Sala da Comissão, em 24 de julho de 1996

Deputado Rubem Medina
relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 841-A/95

Nos termos do art. 119, *caput*, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para

apresentação de emendas ao substitutivo oferecido pelo relator, a partir de 01/08/96, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram apresentadas emendas.

Sala da Comissão, em 09 de agosto de 1996.

Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, com substitutivo, o Projeto de Lei nº 841-A/95, nos termos do parecer do relator.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Newton Cardoso - Presidente, Mauro Lopes e Mário Negromonte - Vice-Presidentes, Chico da Princesa, Cláudio Cajado, Paulo Gouvêa, Philemon Rodrigues, Moreira Franco, Ricardo Barros, Alberto Silva, Oscar Andrade, Alberto Goldman, Agnaldo Timóteo, Antônio Jorge, Luis Barbosa e Leônidas Cristino - titulares, e Eliseu Resende, Rubem Medina, Edinho Araújo, Basílio Villani, Oswaldo Soler e Zé Gerardo - suplentes.

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 1996.

Deputado NEWTON CARDOSO
Presidente

Deputado RUBEM MEDINA
Relator

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com nova redação para os arts. 229, 230 e 231:

"Art. 229. Nos casos de cancelamento da viagem, recusa para o embarque de passageiro com reserva confirmada, atraso na partida ou na escala por mais de quatro horas e interrupção do vôo em aeroporto de escala, o passageiro, sem prejuízo da responsabilidade civil da transportadora (art. 257), poderá optar pelo:

I - embarque em outro vôo, próprio ou de congênere, providenciado pela transportadora, que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino;

II - endosso do bilhete de passagem;

III - reembolso do bilhete de passagem.

Parágrafo único. Nos casos de recusa de embarque de passageiro com reserva confirmada, bem como de atraso ou interrupção do vôo em aeroporto de escala, por mais de quatro horas, a transportadora deverá proporcionar ao passageiro facilidades de comunicação e arcar com as despesas de alimentação, hospedagem e transporte de e para o aeroporto.

Art. 230. O passageiro com reserva confirmada que não se apresentar para o embarque no horário estabelecido, e que não haja providenciado o cancelamento da reserva com antecedência mínima de 4 (quatro) horas do horário previsto para o embarque, deverá arcar com o pagamento de multa em favor da transportadora, de caráter não relevavel, em importância equivalente, em moeda nacional, a 30 (trinta) Direitos Especiais de Saque - DES, definidos pelo Fundo Monetário Internacional e divulgados pelo Banco Central do Brasil, nos trechos de até 1 100 km (mil e cem quilômetros), e de até 50 (cinquenta) DES nos trechos superiores a 1.100 km (mil e cem quilômetros).

§ 1º. O passageiro que cancelar sua reserva com 4 (quatro) horas de antecedência em relação ao horário estabelecido para o embarque, poderá revalidar seu bilhete junto à transportadora, seus agentes ou representantes credenciados, desde que o faça em até 24 (vinte e quatro) horas após o horário estabelecido para o embarque.

§ 2º. O disposto no parágrafo anterior não se aplica aos bilhetes de passagem emitidos com tarifas promocionais, que prevejam a aplicação de multas em decorrência da alteração de reservas, conforme previsto nas regras tarifárias aprovadas pela autoridade aeronáutica.

§ 3º. Ocorrendo cumulação de multas, aplicar-se-á a de maior valor.

§ 4º. A reserva feita por intermédio de documentos ou de registros eletrônicos, com nomes falsos ou fictícios, com o intuito de iludir a transportadora ou as autoridades competentes, tipifica o crime de falsidade ideológica, sem prejuízo das demais cominações legais.

Art. 231. Sem prejuízo do disposto no art. 229, a responsabilidade da transportadora, em relação a cada passageiro com reserva confirmada e recusado para embarque, por excesso sobre a capacidade da aeronave, limita-se ao pagamento, na forma de crédito em aberto para ser utilizado na compra de serviços aéreos, da importância equivalente, em moeda nacional, a 150 (cento e cinqüenta) Direitos Especiais de Saque - DES, conforme definidos pelo Fundo Monetário Internacional e divulgados pelo Banco Central do Brasil, para trechos cuja distância seja de até 1.100 km (mil e cem quilômetros), e de 250 (duzentos e cinqüenta) DES para distâncias

superiores a 1.100 km (mil e cem quilômetros), sendo que esses limites de responsabilidade constituem um máximo intransponível, qualquer que seja o motivo que lhe tenha dado origem.

§ 1º. A indenização a que se refere o *caput* será reduzida à metade caso o passageiro seja acomodado em outro vôo que tenha a chegada no destino prevista para até 4 (quatro) horas depois do horário fixado do vôo original.

§ 2º. O valor do crédito em aberto, previsto no *caput*, poderá ser convertido em moeda nacional caso não tenha sido utilizado no prazo de 15 (quinze) dias."

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º. Revogam-se as disposições em contrário.

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 1996.

Deputado NEWTON CARDOSO
Presidente

Deputado RUBEM MEDINA
Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 841-B/95

Nos termos do art. 119, caput, I do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo art. 1º, I, da Resolução nº 10/91, o Senhor Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas a partir de 04 / 04 / 97 , por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1997.

SÉRGIO SAMPAIO CONTREIRAS DE ALMEIDA
Secretário

Defiro, nos termos do art. 105, Parágrafo Único do RICD, o desarquivamento do PL 841/95. Publique-se.

Em 04 / 08 / 99 PRESIDENTE

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais do art.105, parágrafo único, requeiro o DESARQUIVAMENTO do Projeto de Lei nº 841, de 1995, de minha autoria, que "Dispõe sobre a multa a ser aplicada à empresa de transporte aéreo em caso de emissão de bilhete de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para o respectivo trecho de viagem."

Sala das Sessões, em 04/08/99

DEPUTADO VIC PIRES FRANCO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 841-B/95

Nos termos do art. 119, *caput* e inciso I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo art. 1º , I, da Resolução nº 10/91, o Senhor Presidente determinou a abertura e divulgação na Ordem do

Dia das Comissões, prazo para apresentação de emendas a partir de 19/10/99, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 19 de outubro de 1999.

SÉRGIO SAMPAIO CONSTREIRAS DE ALMEIDA
Secretário

RELATÓRIO

Este Projeto de Lei, de autoria do nobre Dep. VIC PIRES FRANCO, prevê que "a empresa de transporte aéreo de passageiros que emitir e confirmar bilhete de passagem em número superior à capacidade de aeronave destacada para determinado trecho de viagem, ficará obrigada a pagar ao passageiro prejudicado por tal prática, multa no valor correspondente ao do bilhete de passagem portado pelo mesmo, mantidas todas as responsabilidades cominadas nos artigos 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica." Essa multa deverá ser paga ao passageiro prejudicado, imediatamente e ainda no balcão de embarque da empresa transportadora, na forma de crédito em aberto.

A Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias aprovou unanimemente o Projeto, nos termos de Substitutivo apresentado pelo Relator, o nobre Dep. CELSO RUSSOMANO. O Substitutivo preferiu disciplinar o tema dentro do próprio Código Brasileiro de Aeronáutica tendo, ainda, acrescido dispositivo que estabelece a contrapartida da responsabilidade do passageiro, cuja ausência motiva o denominado "no show".

A Comissão de Viação e Transportes, também por unanimidade, aprovou o Projeto. Todavia, o fez em termos de outro Substitutivo que, mantendo as alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica, deu ao tema maior abrangência. Esse Substitutivo, da lavra do nobre Dep. RUBEM MEDINA, mantém a dupla penalização: do passageiro e da empresa aérea. Quanto ao passageiro, amplia o prazo de comunicação para quatro horas antes do horário do vôo, não

contemplando a hipótese do comparecimento pessoal ao aeroporto, após esse horário. E prevê que a revalidação do bilhete se dê em até vinte e quatro horas após o horário previsto inicialmente. Introduz, como crime de falsidade ideológica, "a reserva feita por intermédio de documentos ou de registros eletrônicos, com nomes falsos ou fictícios, com o intuito de iludir a transportadora ou as autoridades competentes."

Quanto às multas, esse Substitutivo utiliza-se do equivalente, em moeda nacional, do Direito Especial de Saque-DES. Assim o nobre Dep. RUBEM MEDINA esclareceu sua posição:

> " A introdução dos Direitos Especiais de Saque justifica-se de vez que o Brasil já os integrou a seu ordenamento jurídico ao assinar, e ratificar, os Protocolos de Montreal números 1, 2, 3 e 4, de 25 de setembro de 1975. Demais, o Poder Executivo, com base no disposto no art. 287 do Código Brasileiro de Aeronáutica, baixou o Decreto nº 95.505, de 13 de fevereiro de 1989, que converteu o franco-ouro Poincaré, das Convenções Internacionais, em Direitos Especiais de Saque. Ademais, os D.E.S. já estão inseridos em diversos projetos de lei ora em tramitação na casa. Com sua adoção, pretende-se assegurar a uniformização, quanto a esse aspecto, das futuras normas legais. Essa moeda escritural, cujo valor é regularmente atualizado, é calculada pelo F.M.I. com base numa cesta das seis moedas mais fortes do mundo. No Brasil, o Banco Central divulga diariamente o seu valor, assim como alguns jornais especializados em mercado financeiro, o que permite a imediata e atualizada informação às empresas e aos usuários quanto à cotação dos Direitos Especiais de Saque.
>
> As quantias propostas para a indenização por **no show** correspondem, em valores atuais, a R$ 48,00 e R$ 80,00, sendo que as decorrentes do **over-booking** variam entre R$ 240,00 e 400,00. Note-se que, para fazer jus à indenização, o passageiro não precisará fazer demonstração de culpa do transportador ou do efetivo prejuízo experimentado."

Aberto prazo para oferecimento de Emendas, nesta Comissão, nenhuma foi apresentada à Secretaria

É o relatório.

VOTO DO RELATOR

O tema é dos mais atuais e permitiria inúmeros desdobramentos que, inclusive, poderiam até mesmo aperfeiçoá-lo. Todavia, por imperativa norma regimental do art. 32, inciso III do caput, a manifestação deste nosso Colegiado deverá ater-se, exclusivamente, aos aspectos constitucionais jurídicos e de técnica legislativa de todas as proposições até agora apresentadas: o Projeto original e os Substitutivos das Comissões que se manifestaram sobre a matéria.

O Projeto original e o Substitutivo da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias atendem às exigências constitucionais quanto à competência legislativa da União, às atribuições do Congresso Nacional, à legitimidade da iniciativa e ao processo legislativo adequado. Outrossim, não apresentam vícios de injuridicidade. A técnica legislativa utilizada pelo Substitutivo é mais adequada, por introduzir a pretendida norma jurídica dentro do diploma legal disciplinador, ou seja, o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Relativamente ao Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, estão atendidas as já citadas exigências da Carta Política, embora a proposição, no meu modo de examiná-la, apresente duas imperfeições no que diz respeito à sua juridicidade.

A primeira delas é quando, talvez até mesmo por eventual erro de digitação, o texto previsto para ser o art. 230, caput, do C.B.A. fala em multa de até 50 (cinqüenta) DES nos trechos superiores a 1.100 KM. É que todo o Código estabelece multas fixas. Note-se, também, que esse Substitutivo cuida de multa no mesmo caput e no subseqüente art. 231, fazendo-o de forma definida. Assim, acredito que se deve promover uma Subemenda a esse texto para substituir a expressão "de até 50 (cinqüenta) DES" por "de 50 (cinqüenta) DES"

A outra imperfeição diz respeito à não fixação de um teto para as multas a serem pagas, tanto pelos passageiros quanto pelas companhias aéreas. Entendo que, para não ocorrer hipótese de enriquecimento sem justa causa, deve-se deixar claro que, em hipótese alguma, o valor da multa poderá exceder ao valor pago pelo trecho em que o passageiro tenha sido preterido ou não tenha comparecido ao embarque.

Diante do exposto, VOTO pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 841-B/97 e dos Substitutivo a ele oferecidos pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias e pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes (este com a adoção de três Subemendas para corrigir injuridicidades).

Sala das Comissões, em 09/12/99

Deputado **LEO ALCÂNTARA**
Relator

SUBMENDA Nº 1 DO RELATOR AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

- Substitua-se, no texto proposto pelo art. 1º para ser o art. 230, caput, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1996, a expressão "de até 50 (cinqüenta) DES" pela seguinte: "de 50 (cinqüenta) DES."

Sala de Reuniões, em 09/12/99

Deputado **LEO ALCÂNTARA**
Relator

SUBMENDA Nº 2 DO RELATOR AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Dê-se ao texto proposto pelo art. 1º, para ser o § 3º do art. 230, a seguinte redação:

" Art. 230. .....
§ 1º. .....
§ 2º. .....

§ 3°. Ocorrendo cumulação de multas, aplicar-se-á a de maior valor que não poderá, em hipótese alguma, ser superior ao que foi pago pelo trecho."

Sala de Reuniões, em 09/12/99

Deputado **LEO ALCÂNTARA**
Relator

SUBMENDA Nº 3 DO RELATOR AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Inclua-se, no texto proposto pelo art. 1°, para ser o art. 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o seguinte § 3°:

" Art. 231. .....
§ 1°. .....
§ 2°. .....

§ 3°. A multa não poderá, em hipótese alguma, ser superior ao valor pago pelo trecho em que o passageiro tenha sido preterido."

Sala de Reuniões, em 09/12/99

Deputado **LEO ALCÂNTARA**
Relator

III – PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 841-B/95 e dos Substitutivos das Comissões de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias e de Viação e Transportes, com subemendas, nos termos do parecer do Relator, Deputado Léo Alcântara.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Iédio Rosa – Vice-Presidente no exercício da Presidência, Ary Kara –Vice-Presidente, André Benassi, Caio Riela, Fernando Gonçalves, Léo Alcântara, Zulaiê Cobra, Cezar Schirmer, Coriolano Sales, Geovan Freitas, Júlio Delgado, Nair Xavier Lobo, Osmar Serraglio, Renato Vianna, Jaime Martins, Moroni Torgan, Ricardo Fiúza, Roland Lavigne, Vilmar Rocha, Geraldo Magela, José Dirceu, José Genoíno, Nelson Pellegrino, Augusto Farias, Murilo Domingos, Fernando Coruja, José Roberto Batochio, José Antônio Almeida, Bispo Rodrigues, Luciano Bivar, Ayrton Xerêz, Max Rosenmann, Odílio Balbinotti, Gustavo Fruet, Nelo Rodolfo, Luís Barbosa, Paes Landim, Professor Luizinho, Cleonâncio Fonseca e Dr. Benedito Dias.

Sala da Comissão, em 21 de novembro de 2000

Deputado IÉDIO ROSA
Presidente em exercício

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBEMENDAS ADOTADAS – CCJR

Nº 1

Substitua-se, no texto do substitutivo, proposto pelo art. 1º para ser o art. 230, *caput*, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1996, a

expressão "de até 50 (cinqüenta) DES" pela seguinte: "de 50 (cinqüenta) DES."

Sala da Comissão, em 21 de novembro de 2000

Deputado IÉDIO ROSA
Presidente em exercício

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBEMENDAS ADOTADAS – CCJR

Nº 2

Dê-se ao texto do substitutivo proposto pelo art. 1º para ser o § 3º do art. 230, a seguinte redação:

"Art. 230 .....
§ 1º .....
§ 2º .....
§ 3º Ocorrendo cumulação de multas, aplicar-se-á a de maior valor que não poderá, em hipótese alguma, ser superior ao que foi pago pelo trecho."

Sala da Comissão, em 21 de novembro de 2000

Deputado IÉDIO ROSA
Presidente em exercício

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBEMENDAS ADOTADAS – CCJR

Nº 3

Inclua-se, no texto do substitutivo proposto pelo art. 1º para ser o art. 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o seguinte § 3º:

"Art. 231 .....
§ 1º .....
§ 2º .....
§ 3º A multa não poderá, em hipótese alguma, ser superior ao valor pago pelo trecho em que o passageiro tenha sido preterido."

Sala da Comissão, em 21 de novembro de 2000

Deputado IÉDIO ROSA
Presidente em exercício

PROJETO DE LEI N.º 83, DE 2007

(Da Sra. Solange Amaral)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", para disciplinar a venda de bilhetes pelos exploradores de serviços aéreos de transporte de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-841/1995.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL
Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1°. Esta lei acrescenta dispositivo à Seção I, do Capítulo II, do Título VII da Lei No. 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", para obrigar que seja vedado aos exploradores de serviços aéreos de transporte de passageiros a venda aos consumidores de um total de bilhetes que exceda, em cada aeronave, o total de assentos efetivamente disponíveis ("overbooking").

Art. 2°. A Seção I, do Capítulo II, do Título VII da Lei No. 7.565, de 19 de dezembro de1986, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 230-A:

"Art. 230-A - É vedado ao explorador de serviços aéreos de transporte de passageiros vender aos consumidores bilhetes que excedam o total de assentos disponíveis em cada aeronave.

Parágrafo 1°. Competirá à Agência Nacional de Aviação Civil, ou a quem lhe suceder, fiscalizar regularmente o processo de venda de bilhetes pelas empresas exploradoras de serviços aéreos de transporte de passageiros.

Parágrafo 2°. Em caso de venda de bilhetes que excedam o total de assentos disponíveis em cada aeronave, caberá ao explorador de serviços aéreo garantir, em prazo inferior a quatro horas, o transporte do consumidor.

Parágrafo 3°. Na hipótese de a empresa exploradora de serviços aéreos de transporte de passageiros não cumprir o estabelecido no Parágrafo 2°, competirá à Agência Nacional de Aviação Civil multá-la no valor correspondente a dez (10 vezes) o valor de face do bilhete, que reverterá a favor do consumidor, que terá o direito de receber esse montante no prazo máximo de 30 dias contados da data de emissão do bilhete".

Art. 3°. Esta lei entra em vigor após decorridos 30 (trinta) dias da data de sua publicação oficial.

Justificação

O Brasil viveu, no segundo semestre de 2006, um verdadeiro caos no seu sistema de transporte aéreo de passageiros. Caos que se tornou ainda mais agudo no mês de dezembro. Em plena alta estação da indústria brasileira do turismo e justamente no período que antecedeu o Natal, estendendo-se, com todos os impactos negativos possíveis - econômicos, morais e sociais -, até os primeiros dias deste ano.

A degradação do sistema de transporte aéreo, batizada pelos órgãos de comunicação como "apagão aéreo", prejudicou um número inconcebível de pessoas. Que não apenas perderam compromissos profissionais e pessoais. Mas que implicaram, também, graves danos econômicos aos agentes da indústria de viagens e lazer, que amargaram cancelamentos de reservas, o que redundou, logicamente, em dispensa de mão-de-obra.

No mais importante portão de entrada de turistas do País, a cidade do Rio de Janeiro, de acordo com a Associação Brasileira da Indústria Hotéis do Rio de Janeiro (Abih-RJ), a rede hoteleira teve um prejuízo estimado em torno de R$ 800 mil diários. O que resultou, em face de o "apagão aéreo" ter durado quase dois meses, em uma perda total de R$ 48 milhões, de acordo com a instituição que representa o setor.

Na avaliação realizada em dezembro do ano passado pela Secretaria de Turismo do Estado do Rio de Janeiro, o "apagão aéreo" teria causado uma queda de faturamento de 20% no setor hoteleiro. Razão pela qual a Abih-RJ entende que a União tem de ser responsabilizada pelos prejuízos causados tanto pelos problemas com os controladores de vôo como pela fiscalização das empresas aéreas.

A crise que atingiu a indústria brasileira do turismo em virtude do "apagão aéreo", de acordo com a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (Abih-Nacional), redundou em aguda perda de faturamento. Que resultou em uma ociosidade inesperada de 30%, na avaliação dos empresários do setor, na rede hoteleira nordestina, uma das mais afetadas pelo caos, em uma época em que os hotéis registram ocupação máxima.

Os prejuízos que o setor turístico brasileiro amargou em decorrência do "apagão aéreo" podem ser mensurados a partir do fato de que a rede hoteleira registra um faturamento anual superior a R$ 20 bilhões, gerando mais de 300 mil empregos diretos e 500 mil empregos indiretos.

Para se ter uma idéia, ainda que imprecisa, do montante dos prejuízos, consigne-se que no Rio Grande do Norte um grande hotel estimou perdas de R$ 1,5 milhão para os meses de dezembro e janeiro. O que levou a empresa a cancelar a contratação de funcionários.

Entre as razões que propiciaram a crise, destaca-se o fato de as empresas que exploram o transporte aéreo público de passageiros praticarem, como se fosse natural, uma venda excessiva de bilhetes em uma mesma aeronave, superior à oferta de assentos do aparelho. Prática que atende pelo lamentável nome de "overbooking".

Essa, de acordo com o entendimento de juristas especializados em direito do consumidor, é uma prática ilegal. Por desrespeitar o artigo 20 do Código de Defesa do Consumidor, na medida em que o fornecedor de serviços responde pelos vícios de qualidade que os tornem impróprios para o consumo ou reduzam seu valor, assim como por aqueles decorrentes da disparidade com as indicações constantes da oferta ou mensagem publicitária.

Ora, meus nobres Pares, bilhetes comercializados para transporte de pessoas pelas companhias aéreas não configuram, em hipótese alguma, commodities, não sendo, portanto, negociados a futuro, vindo a ser exercidos ou não em virtude de inflexões altistas ou baixistas do mercado.

Tal é verdade, que o Governo federal, por intermédio de seu Ministro da Defesa, reconheceu, no dia 26 de dezembro do ano passado, que não poderia mais ocorrer casos de "overbooking" no Brasil. E o ministro Waldir Pires, esse homem de imensa boa fé, afirmou que o Governo

determinaria que não é possível haver "overbooking" de empresa alguma, como noticiou a imprensa.

E disse mais o ministro. Assegurou que seriam aplicadas "sanções sérias, que podem incluir multas".

Nada, no entanto, aconteceu. Em que pese a Agência Nacional de Avião Civil – ANAC ter, também, criticado severamente a prática do "overbooking". Em um primeiro momento. Para, posteriormente, recuar em suas críticas, ao dizer que a prática não causou a crise aérea no período do Natal de 2006.

No entanto, para o Sindicato Nacional dos Aeroviários a venda de passagens acima da oferta de assentos foi um dos principais motivos da crise ocorrida nos últimos dias do ano passado. O que levou a ANAC a considerar a prática do "overbooking" como uma infração.

Exatamente por isso, a ANAC, que entre seus focos primordiais de sua criação destaca-se a proteção ao consumidor de transporte aéreo público, tomou a decisão de realizar, em decorrência dos lastimáveis eventos que prejudicaram o Natal de incontáveis famílias brasileiras, uma rigorosa fiscalização na venda de bilhetes pelas companhias. Exatamente para tentar evitar a infração admitida pela Agência.

Infração que, para a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO necessita ser regulamentada, tendo em vista que o Código Brasileiro de Aeronáutica é absoluta e totalmente omisso a respeito dessa matéria.

Mas, senhoras e senhores, como é possível pretender-se regulamentar uma infração!

Em decorrência direta das providências tomadas pelas autoridades aeronáuticas, constatou-se que existia a intenção de se praticar, nos vôos domésticos, de acordo com relatório da ANAC, "overbooking" de até 28% em 48 vôos no período do Ano Novo.

Apesar do entendimento do Governo de que a prática do "overbooking" não pode ser coonestada; apesar do entendimento de juristas especializados em defesa do consumidor de que a prática do "overbooking" é ilegal; apesar do entendimento da INFRAERO de que é indispensável disciplinar tal questão; o que fez o Governo por intermédio da Agência criada especialmente para regular e fiscalizar o setor. E, acima de tudo, para proteger os que necessitam e dependem da boa saúde do sistema de transporte aéreo de passageiros no Brasil.

A ANAC não fez nada. Mesmo tendo constatado, durante a fiscalização que realizou nas empresas aéreas, a intenção de se praticar o "overbooking" de até 28% no Ano Novo. E que, também de acordo com o relatório da Agência, fora praticado, no Natal, "overbooking" de 1% a 7% - com média de 4% - em 125 vôos.

É fato conhecido e reconhecido que o mercado de transporte aéreo de passageiros no Brasil caracteriza-se, atualmente, pela concentração, a ponto de duas empresas, em dezembro de 2006, deterem a participação de 86,2% dos vôos domésticos.

Isso, no entanto, não pode, em hipótese alguma, possibilitar que práticas nocivas, como o "overbooking", sejam realizadas impunemente, seja pelo motivo e pela razão que forem. Ainda que revestidas como regra de mercado.

Porque sobrevender bilhetes representa, ao fim e ao cabo, apenas e tão somente ganância. Ainda que a Agência Nacional de Aviação Civil, depois de manifestar-se contra esse hábito, tenha voltado atrás em seu entendimento de que a prática do "overbooking" é ilegal.

O que redundou na aplicação de nenhuma multa a quem, abusivamente, cancelou, no período de Reveillon, nada mais nada menos do que 231 vôos.

É óbvio, de uma obviedade gritante, que o Código Brasileiro de Aeronáutica está defasado. Não acompanhou os tempos. Nem as demandas da sociedade. Nem a necessidade dos consumidores. Omissão que, em relação específica à venda de passagens que excedem a oferta de assentos de uma aeronave, necessita ter fim.

Exatamente por isso, submeto ao discernimento desta Casa o presente Projeto de Lei, cujo objetivo, singelo, é único. Inviabilizar, de uma vez por todas, a prática do "overbooking" no Brasil. E evitar, assim, no futuro, que pode sobrevir em curto espaço de tempo, o caos que infernizou a vida de pessoas que desejavam, apenas e tão somente, exercer o constitucional e direito cidadão de, livremente, ir e vir.

Consciente de que Vossas Excelências compreendem, com discernimento pleno, a importância da matéria, contamos com o apoio de todos em sua tramitação.

Sala das Sessões, 08 de fevereiro de 2007

Deputada Solange Amaral

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 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, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

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

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1° Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2° A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

Seção II
Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a

entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1° A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2° Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3° Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4° O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5° Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

.....

.....

*PROJETO DE LEI N.º 949, DE 2007

(Do Sr. Fernando Coruja)

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

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
DEFESA DO CONSUMIDOR;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD);
E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

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

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

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

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

O Congresso Nacional decreta:

Capítulo I
Das Disposições Gerais

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

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

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

Capítulo II
Da Política Nacional de Transporte Aéreo

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

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

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

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

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

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

VI – assistência jurídica gratuita para os usuários carentes.

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

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

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

I – serviços de Atendimento ao Usuário sob responsabilidade do órgão público competente;

II – Defensoria Pública para os usuários carentes;

III – Promotorias e Delegacias, especializadas no direito do passageiro.

Capítulo II
Direitos do Usuário de Transporte Aéreo

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

I – proteção de sua segurança e integridades física e mental quando da realização efetiva do transporte;

II – proteção jurídica contra cláusulas abusivas nos contratos realizados entre usuários e transportadoras e vedação à publicidade enganosa que vise a distorção da vontade do usuário;

III – prevenção e reparação de danos morais e patrimoniais, sofridos em decorrência de falha na prestação do serviço;

IV – garantia de informações fiéis e constantes sobre a prestação de serviços, com a devida responsabilização da empresa recalcitrante;

V – facilitação processual nos órgãos judiciários com inversão do ônus da prova.

Capítulo IV
Da Qualidade dos Serviços do Transporte Aéreo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 2º Caso a compra de bilhete tenha se dado em período inferior a duas semanas, a concessionária deverá garantir ao passageiro sua recolocação em outro vôo. Em se tratando de vôo cuja origem ou partida seja em aeroporto de grande centro, a recolocação obedecerá aos seguintes critérios:
a) partida não supere as duas horas da partida originalmente marcada e;
b) a chegada não supere quatro horas do horário de destino primeiramente agendado,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo V
Dos deveres do usuário

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

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

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

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

Capítulo VI
Disposições Finais

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

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

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

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

Art. 18. Os direitos previstos nesta Lei não serão excluídos por tratados e convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, sendo a Lei n° 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor – aplicável aos casos omissos.

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

JUSTIFICATIVA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, 03 de maio de 2007.

Deputado FERNANDO CORUJA
PPS/SC

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;

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

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

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

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

XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:

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

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

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

XXX - é garantido o direito de herança;

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

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

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

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

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

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

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

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

XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;

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

a) a plenitude de defesa;

b) o sigilo das votações;

c) a soberania dos veredictos;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) privação ou restrição da liberdade;

b) perda de bens;

c) multa;

d) prestação social alternativa;

e) suspensão ou interdição de direitos;

XLVII - não haverá penas:

a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;

b) de caráter perpétuo;

c) de trabalhos forçados;

d) de banimento;

e) cruéis;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) partido político com representação no Congresso Nacional;

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

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

LXXII - conceder-se-á habeas data:

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

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

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

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

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

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

a) o registro civil de nascimento;

b) a certidão de óbito;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

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

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

.....

TÍTULO VII
DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

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

I - soberania nacional;

II - propriedade privada;

III - função social da propriedade;

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;

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

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

VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

VIII - busca do pleno emprego;

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

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

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

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

.....

.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

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

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

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

.....

.....

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

Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

.....

.....

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

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

.....

PARTE ESPECIAL

LIVRO I
DO DIREITO DAS OBRIGAÇÕES

.....

TÍTULO VI
DAS VÁRIAS ESPÉCIES DE CONTRATO

.....

CAPÍTULO XIV
DO TRANSPORTE

Seção I
Disposições Gerais

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

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

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

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

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

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

Seção II
Do Transporte de Pessoas

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

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

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

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

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

Art. 737. O transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior.

Art. 738. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço.

Parágrafo único. Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá eqüitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano.

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

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

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

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

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

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

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

Seção III
Do Transporte de Coisas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO XV
DO SEGURO

Seção I
Disposições Gerais

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

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.320, DE 2007

(Do Sr. Vinicius Carvalho)

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

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-949/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

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

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

"Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 1 (uma) hora, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 1 (uma) hora, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete ou pela imediata restituição do valor pago pela passagem.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, devendo ser fornecidas ou reembolsadas, de imediato, mediante a apresentação de nota fiscal pelo passageiro, sem prejuízo da responsabilidade civil. (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em 13 de junho de 2007.

Deputado VINICIUS CARVALHO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

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

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.670, DE 2007

(Do Sr. Felipe Bornier)

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

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1320/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

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

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

"Art. 231.....

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

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

Sala das Sessões, em 02 de agosto de 2007.

FELIPE BORNIER
Deputado Federal – PHS/RJ

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em 02 de agosto de 2007.

FELIPE BORNIER
Deputado Federal – PHS/RJ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

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

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.734, DE 2007
(Do Sr. Marcelo Itagiba)

Altera a redação dos arts. 229, 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1320/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° Os artigos 229, 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação, ficando o parágrafo único do art. 231 renumerado como §2º:

> Art 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete, em dinheiro e imediatamente, acrescido de multa de 100% (cem porcento) sobre o valor da passagem, se o transportador vier a cancelar a viagem, salvo motivo de força maior.
>
> Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes do cancelamento da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.
>
> Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 30 (trinta) minutos, o transportador fica obrigado a embarcar o passageiro no primeiro vôo para o mesmo destino, ou, se o passageiro o preferir, a restituir o valor da passagem em dinheiro, acrescido de multa de 50% (cinqüenta porcento), imediatamente.
> Parágrafo único. Quando a opção pelo primeiro vôo para o mesmo destino acarretar prejuízo a terceiro, a este ficam garantidos os mesmos direitos previstos ao primeiro optante.
>
> Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a uma hora, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem para embarque no primeiro vôo disponível com mesmo destino ou pela imediata devolução do valor pago em dinheiro, acrescido de 50% (cinqüenta porcento), a título de multa.
>
> §1º Quando a opção pelo endosso acarretar interrupção ou atraso a terceiro, a este serão garantidos os mesmos direitos previstos ao primeiro optante. " (NR)
>
> Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Após a 1ª Guerra Mundial, com o incremento da aviação civil, o contrato de transporte aéreo passou a ser praticado com maior intensidade, sobrevindo a Convenção de Varsóvia, de 1929, que buscou uniformizar as normas que regiam o

Transporte Aéreo Internacional. Em 1944, a Convenção de Chicago, também tratou do tema. Após isso, vários outros tratados ou convenções a ela se seguiram.

No Brasil, criou-se o Código Brasileiro do Ar que, posteriormente, foi substituído pelo vigente Código Brasileiro de Aeronáutica, de 1986. Mas nenhum dos diplomas legais citados, conseguiu evitar a ocorrência da reprovável conduta das empresas aéreas conhecida como "overbooking", a despeito de o art.19 da Convenção de Varsóvia determinar que "responde o transportador pelo dano proveniente do atraso no transporte aéreo de viajantes, bagagem ou mercadorias".

No transporte de pessoas no Brasil, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, assim como o nome dos transportadores.

O bilhete de passagem, válido por um ano, dá ao passageiro o direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem, e em caso de atraso da partida por mais de 4 horas, o direito de exigir do transportador, providência para seu embarque em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou de restituição, de imediato, se o passageiro o preferir, do valor do bilhete de passagem.

De acordo com o art. 231 da Lei nº 7.565, de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 4 (quatro) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço, ficando todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Falta a estas regras, no entanto, a incisividade legal necessária para coibir esta prática pelas empresas de transporte aéreas brasileiras em detrimento do direito dos passageiros de viajar conforme planejado, que diante da inadimplência

contratual da prestadora de serviço, eventualmente até com graves prejuízos morais, materiais e profissionais, não recebe, objetiva e imediatamente, mais que o dinheiro que gastou na compra do bilhete, conquanto o que mais possa lhe interessar naquele momento, irremediavelmente, seja o respeito de todos os termos contratados, mormente a data e a hora da viagem marcadas.

À luz do regime jurídico civil brasileiro, vale dizer, "o transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior" (art.737, CCB), não se olvidando, porém, que a Constituição Federal de 1988, para conciliar o fundamento da livre iniciativa com os da defesa do consumidor, permitiu ao Estado, a disciplina legal da política de preços de bens e de serviços, tendo em vista a abusividade inerente ao poder econômico que visa ao aumento arbitrário dos lucros (ADI 319-QO, Rel. Min. Moreira Alves, julgamento em 3-3-93, DJ de 30-4-93), o que foi feito com a edição do Código de Defesa do Consumidor, diploma legal que, inegavelmente, deu novos contornos à matéria.

De acordo com esta nova leitura do que possa ser considerado legítimo dentro de uma relação de consumo, a nosso ver, o "overbooking", que indica uma situação onde um passageiro é impedido de viajar por conta do excesso de lotação no vôo, quando a venda de passagens aéreas e a apresentação dos passageiros para embarque ocorrem em número superior ao dos lugares da aeronave, deve receber uma disciplina legal mais satisfatória, mais rígida, agora sob a égide dos princípios protetores do consumidor, na relação consumerista, mormente em face da gravidade dessa conduta.

O **overbooking** passou a ser praticado pelas empresas aéreas, sob a alegação de que muitos passageiros, com reservas confirmadas, não se apresentavam para o embarque causando prejuízo às empresas aéreas. Foi, então, visando minimizar esse prejuízo que passaram a aceitar reservas e a vender mais bilhetes em número superior aos assentos disponíveis. Contudo, é notório que as empresas aéreas passaram a usar esta prática também para otimizar o

aproveitamento econômico da aeronave, não apenas em relação aos assentos ocupados, mas igualmente para priorizar as passagens cuja tarifa contribui para gerar melhor lucratividade.

Com isso, hoje o passageiro, a despeito de sua reserva, mesmo portando bilhete emitido pela transportadora, não tem garantido o embarque até que seja efetivamente aceito na ocasião do despacho, devido à comercialização de assentos em número superior aos disponíveis. Assim, o "overbooking" tem sido ferramenta para assegurar o melhor resultado econômico para as empresas aéreas, ficando o passageiro, consumidor, desprotegido em relação a esta prática odiosa que lhe causa dissabores de todas as ordens, restando-lhe apenas o contencioso judicial para aferição dos prejuízos causados, razão pela qual o Poder Judiciário tem se manifestado pela reprimenda da conduta:

> "A elevação do dano moral justifica-se em razão da grave humilhação, do desconforto e do desrespeito causado pelo péssimo serviço de transporte aéreo dedicado pela empresa aos autores ainda mais porque a companhia é reincidente neste tipo de comportamento (**overbooking**). Não há dúvidas de que esta e outras empresas multinacionais de aviação só tem tal tipo de comportamento porque nem sempre as indenizações tem o propósito punitivo, são facilmente suportadas, e pagas até importâncias insignificantes para o porte das mesmas e que fatos lamentáveis como este (**overbooking**) não geram qualquer repercussão na imprensa mundial"(17ª.Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro).

Resta claro, pois, que fixar indenizações em patamares irrisórios fragiliza o aspecto punitivo das indenizações e seu correlato caráter educativo e desestimulante da prática de novos ilícitos. Um valor ínfimo para indenizar fatos como esses serve apenas, ao revés do que pretende a lei, de prêmio aos maus prestadores de serviços, públicos ou privados. E, pior ainda será, como de fato já acontece, quando a lei autoriza uma empresa aérea, sob argumentos pífios, rescindir um contrato fixando-lhe como pena, a mera devolução do *status quo ante,* impondo-lhe como sanção apenas a devolução do dinheiro pago pela passagem.

Por isso, acreditando estar contribuindo para a melhoria da qualidade dos serviços prestados pelas empresas aéreas no Brasil, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação do presente projeto que visa, tão-somente, a punição das transportadoras que abusam do poder econômico que possuem para auferirem cada vez mais lucros, em detrimento da população brasileira.

Brasília – DF, 09 de agosto de 2007.

MARCELO ITAGIBA

Deputado Federal - PMDB/RJ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

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

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....

.....

DECRETO Nº 20.704, DE 24 DE NOVEMBRO DE 1931

Promulga a Convenção de Varsovia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional.

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Tendo aprovado a Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, concluida em Varsovia, a 12 de outubro de 1929, pela Segunda Conferencia Internacional de Direito Privado Aéreo, reunida, nessa Capital, de 4 a 12 de outubro de 1929, e havendo-se efetuado, a 2 de maio ultimo, nos arquivos do Ministerio dos Negocios Estrangeiros da Polonia, o deposito do respectivo instrumento brasileiro de ratificação:

Decreta que aquella Convenção, apensa por cópia ao presente decreto, seja executada e cumprida tão inteiramente como nela se contém.

Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1931, 110º da Independencia e 43º da Republica.

GETULIO DORNELLES VARGAS

CHEFE DO GOVERNO PROVISORIO DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

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

TRADUCÇÃO OFFICIAL

CONVENÇÃO

PARA

A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRASPORTE AEREO INTERNACIONAL.

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

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

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

.....

CAPÍTULO III.
RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR.

.....

Artigo 19.

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

Artigo 20.

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

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

.....

.....

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

.....

PARTE ESPECIAL

LIVRO I
DO DIREITO DAS OBRIGAÇÕES

.....

TÍTULO VI
DAS VÁRIAS ESPÉCIES DE CONTRATO

.....

CAPÍTULO XIV
DO TRANSPORTE

.....

Seção II
Do Transporte de Pessoas

.....

Art. 737. O transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior.

Art. 738. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço.

Parágrafo único. Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá eqüitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano.

.....

.....

ADI-QO 319 / DF - DISTRITO FEDERAL

QUESTÃO DE ORDEM NA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE
Relator(a): Min. MOREIRA ALVES
Julgamento: 03/03/1993 Órgão Julgador: Tribunal Pleno

Ementa

EMENTA: - Ação direta de inconstitucionalidade. Lei 8.039, de 30 de maio de 1990, que dispõe sobre critérios de reajuste das mensalidades escolares e da outras providencias. - Em face da atual Constituição, para conciliar o fundamento da livre iniciativa e do princípio da livre concorrência com os da defesa do consumidor e da redução das desigualdades sociais, em conformidade com os ditames da justiça social, pode o Estado, por via legislativa, regular a politica de preços de bens e de serviços, abusivo que e o poder economico que visa ao aumento arbitrario dos lucros. - Não e, pois, inconstitucional a Lei 8.039, de 30 de maio de 1990, pelo só fato de ela dispor sobre critérios de reajuste das mensalidades das escolas particulares. - Exame das inconstitucionalidades alegadas com relação a cada um dos artigos da mencionada Lei. Ofensa ao princípio da irretroatividade com relação a expressão "marco" contida no paragrafo 5. do artigo 2. da referida Lei. Interpretação conforme a Constituição aplicada ao "caput" do artigo 2., ao paragrafo 5. desse mesmo artigo e ao artigo 4., todOS da Lei em causa. Ação que se julga procedente em parte, para declarar a inconstitucionalidade da expressão "marco" contida no paragrafo 5. do artigo 2. da Lei no 8.039/90, e, parcialmente, o "caput" e o paragrafo 2. do artigo 2., bem como o artigo 4. os tres em todos os sentidos que não aquele segundo o qual de sua aplicação estao ressalvadas as hipóteses em que, no caso concreto, ocorra direito adquirido, ato jurídico perfeito e coisa julgada.

Decisão
Por unanimidade de votos, o Tribunal, resolvendo questão de ordem proposta pelo Relator, sobre erro na Ata da 54ª. (qüinquagésima quarta) Sessão Extraordinária, realizada em 04 de dezembro de 1992, publicada do Diário da Justiça da União de 10.12.92, relativamente ao julgamento da ADIn n. 319-4, decidiu retificá-la, nestes termos: "Por maioria de votos, o Tribunal julgou procedente, em parte, a ação, para declarar a inconstitucionalidade da expressão "março" contida no par. 5° do art. 2° da Lei n° 8039/90, e, parcialmente, o caput e o par. 2° do art. 2° bem como o art. 4°, os três em todos os sentidos que não aquele segundo o qual de sua aplicação estão ressalvadas as hipóteses em que, no caso concreto, ocorra direito adquirido, ato jurídico perfeito e coisa julgada. Vencido o Ministro Marco Aurélio, que julgava totalmente procedente a ação, para declarar a inconstitucionalidade total da Lei n° 8039/90; vencido nessa declaração genérica, ficou vencido, também, ao declarar a inconstitucionalidade do par. 2° do art. 2°, bem como a do art. 4°, ambos da lei impugnada. Vencido ainda, o Ministro Sepúlveda Pertence, que declarava inconstitucional o par. 2° do art. 2°, da mesma lei. Votou o Presidente. Ausente, ocasionalmente, o Ministro Sydney Sanches, Presidente. Presidiu o julgamento o Ministro Octávio Gallotti, Vice-Presidente". Votou o Presidente. Ausente, ocasionalmente, o Ministro Paulo Brossard.
Plenário, 03.03.93.

PROJETO DE LEI N.º 1.788, DE 2007

(Do Sr. Beto Albuquerque)

Altera os artigos 70, 175 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-949/2007.

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

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º Os artigos 70, 175 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 70. .....

.....

§ 5º. As empresas de transporte aéreo doméstico de passageiros, regular ou não regular, deverão informar, em seu sítio na rede mundial de computadores e em local visível no interior de suas aeronaves, todos os registros de manutenção referidos no § 2º, identificando:

I – prefixo e ano de fabricação da aeronave;

II – data de aquisição e incorporação da aeronave à frota da empresa;

III – horas de vôo 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 vôo e data da próxima manutenção.

VII – nome do responsável técnico pela manutenção.

....."(NR)

"Art. 175.....

.....

§ 2º. A relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste Código e na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor, e, em se tratando de transporte público internacional, pelo disposto nos Tratados e Convenções pertinentes (artigos 1°, § 1°; 203 a 213).

....." (NR)

"Art.302 .....

.....

III-.....

.....

j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória e às informações aos usuários sobre a

manutenção de aeronaves, de acordo com o disposto no § 5º do artigo 70 deste Código.

.....

Parágrafo único. O não cumprimento no disposto na alínea "j" do inciso III, implica em multa equivalente a soma do valor de venda de todas as passagens para a maior rota a ser prercorrida pela aeronave fiscalizada." (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A aviação brasileira atravessa um dos seus piores momentos, ficando o usuário totalmente inseguro. O projeto de lei que apresento, que altera os artigos 70, 175 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), visa proteger justamente aos usuários do transporte aéreo doméstico de passageiros.

A alteração do artigo 70 do CBA, visa dar publicidade e transparência ao disposto no seu parágrafo segundo, que determina a *"todo o explorador ou operador de aeronave executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado"*. Com a difusão da internet, inclusive para a venda de passagens aéreas, nada mais justo que as empresas disponibilizem as informações sobre a manutenção de suas aeronaves na rede mundial de computadores e no interior da própria aeronave. Com estas informações, ganha em credibilidade a Companhia aérea, ao mesmo tempo em que o usuário tem uma garantia de que está voando em uma aeronave que atende a todos os requisitos técnicos para operar.

A outra modificação visa adequar o CBA, lei aprovada em 1986, a nova realidade da Constituição Federal de 1988 e, principalmente, ao

advento do Código de Defesa do Consumidor, Lei nº Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.

É inegável que o contrato de transporte aéreo consiste numa prestação de um serviço, cuja relação jurídica é regulada pela legislação de defesa do consumidor, especialmente na efetiva prevenção e reparação dos danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos, nos casos de controle das práticas e cláusulas abusivas, da publicidade enganosa e abusiva, e da cobrança de dívidas.

Sobre isso, muito bem concluiu Antônio Herman de Vasconcellos e Benjamin, atual Ministro do Superior Tribunal de Justiça, no trabalho "O TRANSPORTE AÉREO E O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR", do qual transcrevo: *1. O transporte aéreo é serviço, nos termos do Código de Defesa do Consumidor. 2. O transportador aéreo é fornecedor, nos termos do Código de Defesa do Consumidor. 3. O usuário de serviços aéreos é consumidor, mas nem sempre, nos termos do Código de Defesa do Consumidor. 4. Na responsabilização civil por vícios de qualidade por inadequação (arts. 18 a 25), só é consumidor o destinatário final do serviço aéreo, não salvaguardadas pelo Código de Defesa do Consumidor as relações tipicamente comerciais. 5. Na hipótese de acidente de consumo aéreo, qualquer vítima do evento é consumidora. 6. No controle das práticas comerciais e na proteção contratual (arts. 29 a 54), é consumidor do transporte aéreo todo aquele a elas exposto, independentemente de ser destinatário final ou não. 7. A Convenção de Varsóvia e o Código Brasileiro de Aeronáutica não foram recepcionados pela Constituição Federal, no que se refere à limitação de responsabilidade civil por acidentes de consumo (vícios de qualidade por insegurança). Seus dispositivos, nessa matéria, são contrários à ordem pública constitucional brasileira, posto que o quantum debeatur máximo (teto), em ambos os estatutos, é simples valor simbólico, não propriamente indenização justa pelos danos sofridos. 8. Como regra geral, sendo a relação jurídica de consumo, a responsabilidade civil no transporte aéreo não pode ser limitada (CDC, arts. 25, § 1°, e 51, inc. I). 9. Nas relações jurídicas de consumo em que o consumidor do serviço aéreo é pessoa jurídica com fins lucrativos, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis (transporte de carga, p. ex.), na forma do art. 51, inc. I, excluída qualquer possibilidade de limitação nos acidentes de consumo. 10. O*

Código de Defesa do Consumidor, como lei mais nova, afasta a aplicação da Convenção de Varsóvia e do Código Brasileiro de Aeronáutica, nos casos de antinomia. 11. A Convenção de Varsóvia e o Código Brasileiro de Aeronáutica não cuidam do controle das práticas (overbooking, p. ex.) e cláusulas abusivas, da publicidade enganosa e abusiva, e da cobrança de dívidas, inexistindo, portanto, antinomia entre aqueles e o Código de Defesa do Consumidor. "

Por todas estas razões elencadas pelo professor Benjamin que, expressamente, incluo na redação do parágrafo segundo do artigo 175 do CBA que "a relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços aéreos é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste códiogo e na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor".

Por fim, a modificação do artigo 302 do CBA visa incluir como infração o descumprimento do previsto no § 5º do artigo 70, que estamos acrescentando no presente projeto de lei, com o valor da respectiva multa.

Pelo exposto espero contar com o apoio dos nobres Pares.

Sala das Sessões, em 15 de agosto de 2007.

Deputado **BETO ALBUQUERQUE**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

.....

TÍTULO III
DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

.....
.....
.....

CAPÍTULO IV
DO SISTEMA DE SEGURANÇA DE VÔO

.....

Seção II
Dos Certificados de Homologação

.....

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

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

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

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

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

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

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

.....

TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

CAPÍTULO I
INTRODUÇÃO

.....

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

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

§ 2º A relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste Código e legislação complementar, e, em se tratando de transporte público internacional, pelo disposto nos Tratados e Convenções pertinentes (artigos 1º, § 1º, e 203 a 213).

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

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

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

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

.....

TÍTULO IX
Das Infrações e Providências Administrativas

.....

CAPÍTULO III
DAS INFRAÇÕES

.....

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

I - Infrações referentes ao uso das aeronaves:

a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;

b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;

c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;

f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;

g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;

h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;

i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada;

j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;

k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;

l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;

m) trasladar aeronave sem licença;

n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;

o) realizar vôo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;

p) realizar vôo com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização do órgão competente;

q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;

r) realizar vôo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

s) realizar vôo por instrumentos com aeronave não-homologada para esse tipo de operação;

t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;

u) realizar vôo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não-habilitado para tal;

v) operar aeronave com plano de vôo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;

w) explorar sistematicamente serviços de taxi-aéreo fora das áreas autorizadas;

x) operar radiofreqüências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.

II - Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;

c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;

d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;

g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;

h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;

i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;

j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;

k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;

l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;

m) infringir regras, normas ou cláusulas de convenções ou atos internacionais;

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

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

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

q) operar a aeronave em estado de embriaguez;

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

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

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

u) ministrar instruções de vôo sem estar habilitado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

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

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

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

CAPÍTULO IV
DA DETENÇÃO, INTERDIÇÃO E APREENSÃO DE AERONAVE

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

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

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

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

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

V - para averiguação de ilícito.

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

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

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

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

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

.....

.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a Proteção do Consumidor e dá outras providências.

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

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

.....

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

.....

Seção III
Da Responsabilidade Por Vício do Produto e do Serviço

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

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

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

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

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

III - o abatimento proporcional do preço.

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

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

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

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

§ 6° São impróprios ao uso e consumo:

I - os produtos cujos prazos de validade estejam vencidos;

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

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

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

I - o abatimento proporcional do preço;

II - complementação do peso ou medida;

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

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

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

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

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

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

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

III - o abatimento proporcional do preço.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção IV
Da Decadência e da Prescrição

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

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

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

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

§ 2° Obstam a decadência:

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

II - (Vetado).

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

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

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

Parágrafo único. (Vetado).

Seção V
Da Desconsideração da Personalidade Jurídica

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

§ 1° (Vetado).

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

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

§ 4° As sociedades coligadas só responderão por culpa.

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

CAPÍTULO V
DAS PRÁTICAS COMERCIAIS

Seção I
Das Disposições Gerais

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

Seção II
Da Oferta

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

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

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

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

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

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

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

I - exigir o cumprimento forçado da obrigação, nos termos da oferta, apresentação ou publicidade;

II - aceitar outro produto ou prestação de serviço equivalente;

III - rescindir o contrato, com direito à restituição de quantia eventualmente antecipada, monetariamente atualizada, e a perdas e danos.

Seção III
Da Publicidade

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

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

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

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

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

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

§ 4° (Vetado).

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

Seção IV
Das Práticas Abusivas

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

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

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

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

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

V - exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva;

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

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

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

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

X - (Vetado).

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

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

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

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

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

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

Seção V
Da Cobrança de Dívidas

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

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

Seção VI
Dos Bancos de Dados e Cadastros de Consumidores

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 45. (Vetado).

CAPÍTULO VI
DA PROTEÇÃO CONTRATUAL

Seção I
Disposições Gerais

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

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

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

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

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

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

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

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

.....

CAPÍTULO VI
DA PROTEÇÃO CONTRATUAL

.....

Seção II
Das Cláusulas Abusivas

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

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

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

III - transfiram responsabilidades a terceiros;

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

V - (Vetado);

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

VII - determinem a utilização compulsória de arbitragem;

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

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

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

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

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

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

XIV - infrinjam ou possibilitem a violação de normas ambientais;

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

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

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

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

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

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

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

§ 3º (Vetado).

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

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

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

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

III - acréscimos legalmente previstos;

IV - número e periodicidade das prestações;

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

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

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

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

§ 3º (Vetado).

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

§ 1º (Vetado).

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

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

Seção III
Dos Contratos de Adesão

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

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

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

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

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

§ 5° (Vetado).

CAPÍTULO VII
DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

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

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

§ 2° (Vetado).

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

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

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.923, DE 2007

(Do Sr. Marcio Junqueira)

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

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 949/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

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

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

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

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

JUSTIFICATIVA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, 30 de agosto de 2007.

Deputado Márcio Junqueira
DEM/RR

PROJETO DE LEI N.º 2.203, DE 2007

(Do Sr. Augusto Carvalho)

Altera os arts. 230 e 231 da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1320/2007.

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta

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

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

"Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 2 (duas) horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem." (NR)

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

O artigo 230 estabelece que em caso de "atraso por mais de 4 (quatro) horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem". Já o art. 231, semelhante a esse, diz que "Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de

escala por período superior a 4 (quatro) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço."

Essas especificações dizem respeito ao período em que as empresas aéreas deverão arcar com todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, "inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil", conforme estabelece o parágrafo único do art. 231.

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

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

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

Sala das Sessões, em 10 de outubro de 2007.

Deputado **AUGUSTO CARVALHO**
PPS/DF

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

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

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.682, DE 2007

(Do Sr. Beto Albuquerque)

Altera os artigos 181 e 216 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; VIAÇÃO E TRANSPORTES E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os artigos 181 e 216 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 181. A concessão será dada à pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, independentemente da nacionalidade do respectivo capital." (NR)

"Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico serão realizados por empresas constituídas segundo as leis brasileiras." (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação

JUSTIFICAÇÃO

Na aviação brasileira, a abertura do mercado será o início da verdadeira concorrência, onde poderemos medir eficiência, indicadores de manutenção, regularidade, atendimento e tarifas justas. Isto é o que importa aos usuários. A falta de investimentos e competitividade neste mercado, com demanda cada vez maior, gera insegurança dos passageiros e entrave ao nosso crescimento econômico.

No Brasil, hoje, estamos sem saída. Não temos escolha. Somos reféns de um duopólio, por vezes incompetente e caro. O direito das pessoas e dos consumidores deve se sobrepor aos interesses particulares de empresas.

A aviação é um dos setores econômicos mais protegidos contra a concorrência internacional por cada país. Esse modelo tende, entretanto, a ser substituído, a exemplo do que já ocorre nos mercados domésticos de diversos

países, pela adoção de medidas que favoreçam a competição entre as empresas e beneficiem o consumidor.

A regulação tradicionalmente adotada no Brasil sempre colocou em primeiro plano a proteção das empresas brasileiras, mediante a criação de barreiras de entrada ao mercado que dificultam a concorrência, em detrimento dos interesses dos consumidores e da economia nacional. O fato de que tais políticas também são praticadas em outros países explica-se pelo momento histórico em que foi formatado internacionalmente o atual marco regulatório da aviação (final da 2ª Guerra Mundial), mas não deve servir de pretexto para o prolongamento dessa obsoleta reserva de mercado.

A abertura do mercado doméstico de aviação será benéfica, pois amplia a oferta efetiva e potencial de transporte aéreo em nosso País, contribuindo para ampliar a concorrência, reduzir tarifas, melhorar o atendimento, gerar empregos e ampliar o universo de localidades atendidas. Além disso, facilitará a capitalização de empresas em dificuldades financeiras, protegendo o emprego dos respectivos trabalhadores.

Uma medida dessa natureza apenas irá equiparar a aviação aos demais segmentos da economia, que não gozam de proteção contra a concorrência externa.

Pelo exposto esperamos contar com o apoio dos nobres Pares.

Sala das Sessões, em 02 de agosto de 2007.

Deputado **BETO ALBUQUERQUE**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

.....

TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

.....

CAPÍTULO III
SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I
Da Concessão ou Autorização Para os Serviços Aéreos Públicos

.....

Art. 181. A concessão somente será dada o pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item 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 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

.....

CAPÍTULO V
DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR

.....

Seção II
Do Transporte Doméstico

.....

Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras.

CAPÍTULO VI
DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO NÃO-REGULAR

Art. 217. Para a prestação de serviços aéreos não-regulares de transporte de passageiro, carga ou mala postal, é necessária autorização de funcionamento do Poder Executivo, a qual será intransferível, podendo estender-se por período de 5 (cinco) anos, renovável por igual prazo.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.760, DE 2007

(Do Sr. José Aníbal)

Altera dispositivos da Lei nº 7.565, de 1986, e da Lei nº 11.182, de 2005, para extinguir a limitação à participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviços públicos de transporte aéreo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1682/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei introduz alterações na Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e na Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências, para pôr fim à exigência de participação de capital nacional, na proporção de quatro quintos, no capital total com direito a voto de pessoa jurídica brasileira concessionária de serviços aéreos públicos.

Art. 2º O art. 181 da Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 181. A concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver sede no Brasil e direção confiada a pessoas residentes e domiciliadas no país.

§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de dois terços do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código (NR)."

Art. 3º O art. 182, inciso II, da Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 182. .....

II - às demais sociedades com sede no país.

....."

Art. 4º Fica revogado o inciso V do § 2º do art. 185 da Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 5º O art. 47 da Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

"Art. 47.....

Parágrafo único. Fica invalidada, constituindo exceção ao disposto no inciso I deste artigo, a regra que proíbe a concessão de serviços

aéreos a pessoa jurídica brasileira que possua capital com direito a voto pertencente a estrangeiros em proporção superior a um quinto do capital total."

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Hoje é legítima a hipótese de empresa estrangeira instalar-se no País para concorrer à prestação de serviço de transporte aéreo. Revogado o art. 171 da Constituição Federal, por intermédio da Emenda Constitucional nº 6, não há mais que se falar em empresa brasileira de capital nacional, a qual era merecedora de determinados privilégios e proteções, visando a garantir, em mãos de brasileiros, o controle de setores considerados estratégicos da economia.

Já não mais podem prevalecer restrições que o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu art. 181, impõe às empresas concessionárias de serviços aéreos, quais sejam, (i) pelo menos 4/5 do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social e (ii) direção confiada exclusivamente a brasileiros. Tais limitações à participação do capital estrangeiro devem ser encaradas como incompatíveis com a nova ordem constitucional.

Assim, faz-se necessário alterar o citado diploma legal, adequando-o à Norma Maior e ao atual cenário econômico brasileiro. De fato, nada deve impedir que companhias aéreas do exterior constituam subsidiária com sede no país, conforme a legislação brasileira, e se proponham a operar as linhas aéreas internas. Ou, ainda, que investidores estrangeiros participem mais ativamente do controle acionário das companhias aéreas já em atividade no País. Apenas, deverão sujeitar-se às regras de concessão vigentes e à atual política de acesso ao mercado.

O que aqui se defende, necessário esclarecer, não abarca a possibilidade de empresa estrangeira vir a operar linhas de cabotagem no País sem estar aqui instalada, oferecendo empregos e contribuindo com impostos. Deve-se considerar absolutamente injusta a hipótese de companhia do exterior oferecer seus serviços em linhas internas sem arcar com os ônus que recaem sobre suas eventuais concorrentes nacionais. Enquanto as companhias brasileiras continuariam a ser obrigadas a conviver com uma situação macroeconômica desfavorável se comparada à de alguns países, empresas estrangeiras poderiam atuar em nosso mercado interno sem qualquer dos embaraços provocados pelo chamado "custo

Brasil", ou seja, elevados custos financeiro, tributário e de capital, legislação trabalhista de caráter mais protecionista, distância dos grandes centros de fabricação e de reposição de peças e diversos outros fatores que acabam por dificultar a competitividade da empresa brasileira.

Pelo exposto, contamos com o apoio de nossos Pares à presente iniciativa.

Sala das Sessões, em 14 de agosto de 2007.

Deputado JOSÉ ANÍBAL

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

.....

TÍTULO VII
DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

.....

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

Art. 172. A lei disciplinará, com base no interesse nacional, os investimentos de capital estrangeiro, incentivará os reinvestimentos e regulará a remessa de lucros.

.....

.....

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

.....

TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

.....

CAPÍTULO III
SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I
Da Concessão ou Autorização Para os Serviços Aéreos Públicos

.....

Art. 181. A concessão somente será dada o pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1° As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2° Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3° A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4° Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

Seção II
Da Aprovação dos Atos Constitutivos e Suas Alterações

Art. 184. Os atos constitutivos das sociedades de que tratam os artigos 181 e 182 deste Código, bem como suas modificações, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica, para serem apresentados ao Registro do Comércio.

Parágrafo único. A aprovação de que trata este artigo não assegura à sociedade qualquer direito em relação à concessão ou autorização para a execução de serviços aéreos.

Art. 185. A sociedade concessionária ou autorizada de serviços públicos de transporte aéreo deverá remeter, no primeiro mês de cada semestre do exercício social, relação completa:

I - dos seus acionistas, com a exata indicação de sua qualificação, endereço e participação social;

II - das transferências de ações, operadas no semestre anterior, com a qualificação do transmitente e do adquirente, bem como do que representa, percentualmente, a sua participação social.

§ 1º Diante dessas informações, poderá a autoridade aeronáutica:

I - considerar sem validade as transferências operadas em desacordo com a lei;

II - determinar que, no período que fixar, as transferências dependerão de aprovação prévia.

§ 2º É exigida a autorização prévia, para a transferência de ações:

I - que assegurem ao adquirente ou retirem do transmitente o controle da sociedade;

II - que levem o adquirente a possuir mais de 10% (dez por cento) do capital social;

III - que representem 2% (dois por cento) do capital social;

IV - durante o período fixado pela autoridade aeronáutica, em face da análise das informações semestrais a que se refere o § 1º, item II, deste artigo;

V - no caso previsto no art. 181, § 3º.

Art. 186. As empresas de que tratam os artigos 181 e 182, tendo em vista a melhoria dos serviços e maior rendimento econômico ou técnico, a diminuição de custos, o bem público ou o melhor atendimento dos usuários, poderão fundir-se ou incorporar-se.

§ 1º A consorciação, a associação e a constituição de grupos societários serão permitidas tendo em vista a exploração dos serviços de manutenção de aeronaves, os serviços de características comuns e a formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico.

§ 2º Embora pertencendo ao mesmo grupo societário, uma empresa não poderá, fora dos casos previstos no caput deste artigo, explorar linhas aéreas cuja concessão tenha sido deferida a outra.

§ 3º Todos os casos previstos no caput e no § 1º deste artigo só se efetuarão com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

.....

.....

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

.....

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 47. Na aplicação desta Lei, serão observadas as seguintes disposições:

I - os regulamentos, normas e demais regras em vigor serão gradativamente substituídos por regulamentação a ser editada pela ANAC, sendo que as concessões, permissões e autorizações pertinentes a prestação de serviços aéreos e a exploração de áreas e instalações aeroportuárias continuarão regidas pelos atuais regulamentos, normas e regras, enquanto não for editada nova regulamentação;

II - os contratos de concessão ou convênios de delegação, relativos à administração e exploração de aeródromos, celebrados pela União com órgãos ou entidades da Administração Federal, direta ou indireta, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, devem ser adaptados no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados da data de instalação da ANAC às disposições desta Lei; e

III - as atividades de administração e exploração de aeródromos exercidas pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO passarão a ser reguladas por atos da ANAC.

Art. 48. (VETADO)

§ 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.

§ 2º (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.001, DE 2007

(Do Sr. Ratinho Junior)

Altera os artigos 181 e 216 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1682/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° Os artigos 181 e 216 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 181. A concessão somente será dada à pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, independentemente da nacionalidade do respectivo capital, que tiver:

I - sede no Brasil;
II – direção confiada a pessoa residente e domiciliada no Brasil." (NR)

"Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico serão realizados por empresas constituídas segundo as leis brasileiras, assegurada a proporção de 2/3 (dois terços) das novas concessões às empresas de capital nacional." (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

Ratinho Junior
Deputado Federal
PSC/PR

JUSTIFICAÇÃO

É responsabilidade do parlamentar aprimorar os textos legais, adequando-os às transformações do tempo, bem como identificar e corrigir situações na legislação que provoquem desequilíbrios ou traduzam em prejuízo para a população. O mercado da aviação comercial brasileiro, sem dúvida, vem demonstrando um total desequilíbrio e precisa de alterações urgentes que busquem uma melhor condição para o usuário, especialmente no que se refere à segurança e ao conforto, assim como adaptar-se aos novos tempos de economia globalizada e tecnologia da informação avançada.

Ao contrário do que se poderia esperar pela tendência mundial, temos visto no país uma concentração acentuada do mercado da aviação comercial. Apenas duas empresas dominam praticamente todo o mercado, numa intrigante e

malévola personificação de duopólio. Para combater tais desvios, apresentamos este Projeto de Lei, visando impedir que os desmandos e as arbitrariedades, típicos de domínios absolutos, sacrifiquem ainda mais nosso povo.

A concorrência maior proporcionará, ainda, a modernização das empresas, a comercialização de tarifas mais justas, maior conforto e multiplicidade de opções. Percebem-se, hoje, a falta de investimentos, a despreocupação com itens absolutamente fundamentais e o descaso para com o usuário do transporte aéreo. De sensibilidade indiscutível, o setor, quando afetado por maus serviços, provoca uma verdadeira transgressão à vida das pessoas. Nos aeroportos, os atrasos e cancelamentos de vôos já provocaram filas intermináveis e esperas infindáveis, além de situações de extrema gravidade, como a perda de órgãos para transplante, em São Paulo, e a morte de um passageiro na sala de embarque, ocorrida em Curitiba.

Naturalmente, não se pode creditar toda a culpa por essa desordem exclusivamente às empresas aéreas, mas, sem dúvida, uma competição saudável cria oportunidades para produzir benefícios inimagináveis para todo o segmento. É preciso ajustar com urgência este mercado, excessivamente protegido e que cobra um preço muito alto à população brasileira.

Nossa proposta de abertura do mercado da aviação doméstica, assegurando a proporção de dois terços das novas concessões às empresas de capital nacional, traz vantagens de aumento da competitividade, mas ao mesmo tempo mantém uma parcela significativa para nossas empresas. Entendemos que a abertura completa poderia ser ruinosa, no médio ou no longo prazo, tendo em vista a possibilidade de ocorrer desequilíbrio semelhante ao atual com agravante de ser o mercado dominado por empresa estrangeira.

Pelos motivos apresentados, conto com o apoio dos nobres colegas para a aprovação deste Projeto de Lei

Sala das Sessões, em 12 de setembro de 2007.

Ratinho Junior
PSC/PR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

.....

TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

.....

CAPÍTULO III
SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I
Da Concessão ou Autorização Para os Serviços Aéreos Públicos

.....

Art. 181. A concessão somente será dada o pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1° As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2° Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3° A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4° Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

.....

CAPÍTULO V
DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR

Seção II
Do Transporte Doméstico

.....

Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras.

CAPÍTULO VI
DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO NÃO-REGULAR

Art. 217. Para a prestação de serviços aéreos não-regulares de transporte de passageiro, carga ou mala postal, é necessária autorização de funcionamento do Poder Executivo, a qual será intransferível, podendo estender-se por período de 5 (cinco) anos, renovável por igual prazo.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.219, DE 2007

(Do Sr. Fernando de Fabinho)

Altera dispositivos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para dispor sobre a participação de capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviços públicos de transporte aéreo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1682/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera os artigos 181 e 182 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para abolir a limitação de participação de capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviços públicos de transporte aéreo.

Art. 2º Os artigos 181 e 182 da Lei nº 7.565, de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 181. A concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira com sede no Brasil, independentemente na nacionalidade do capital social." (NR)

"Art. 182. A autorização pode ser outorgada à pessoa jurídica brasileira com sede no Brasil, independentemente do capital social." (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

As regras do atual Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565) entraram em vigor no ano de 1986, antes, portanto, da promulgação da Constituição Federal de 1988, numa época de economia fechada, de monopólios estatais, de mercados regulados e preços controlados. Naquela época a proteção das organizações nacionais da concorrência das empresas estrangeiras vigorava como uma das diretrizes da política econômica do País.

Esse dogma vigorou até o ano de 1995, quando foi promulgada a Emenda Constitucional nº 6. A partir daquela data, não existe em nossa legislação qualquer diferenciação entre as empresas nacionais de capital estrangeiro e as empresas nacionais cujo capital seja nacional. A referida emenda constitucional revogou o artigo 171 da Constituição Federal, que estabelecia a possibilidade de instituição de privilégios às empresas brasileiras de capital nacional. Com essa mudança constitucional, o legislador buscou tratar com eqüidade o capital nacional e o estrangeiro, no tocante à participação em sociedades brasileiras.

Após essa mudança, vários setores de destaque da economia já foram profundamente alterados e modernizados, como por exemplo os setores de telecomunicações e energia, com participação maciça de capital internacional. No transporte aéreo, entretanto, em razão do impedimento legal para investimento desse capital, essa modernização não chegou e o que vemos hoje é um duopólio entre as companhias aéreas TAM e GOL, que detêm cerca de 90% do mercado doméstico de transporte de passageiros.

Essa concentração, agravada por falhas do poder regulatório do setor aéreo tem trazido graves conseqüências para o País, com baixa competitividade no setor, configuração da malha aérea em função dos interesses das companhias, baixa eficiência na prestação dos serviços aos usuários e tarifas elevadas.

Vários dispositivos do Código Brasileiro de Aeronáutica, encontram-se, portanto, ultrapassados e necessitam, há tempos, de atualização, principalmente nos aspectos que envolvem a participação privada estrangeira no setor. Não se pode mais admitir que essa restrição, imposta em um outro ambiente político e econômico, continue dificultando o desenvolvimento do transporte aéreo nacional, nitidamente refém das poucas empresas que atuam no setor.

A abertura dessa participação ao capital estrangeiro, proporcionará, sem sombra de dúvidas, o fortalecimento da concorrência, com reflexos favoráveis ao usuário dos serviços aéreos, tais como a redução das tarifas, a melhoria na qualidade dos serviços, a diversificação de ofertas, entre outros benefícios.

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 16 de outubro de 2007.

Deputado FERNANDO DE FABINHO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

.....

TÍTULO VII
DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

.....

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

Art. 172. A lei disciplinará, com base no interesse nacional, os investimentos de capital estrangeiro, incentivará os reinvestimentos e regulará a remessa de lucros.

.....

.....

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

.....

TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

.....

CAPÍTULO III
SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I
Da Concessão ou Autorização Para os Serviços Aéreos Públicos

.....

Art. 181. A concessão somente será dada o pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1° As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2° Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3° A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4° Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.452, DE 2007

(Da CPI – Crise do Sistema de Tráfego Aéreo)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica.

DESPACHO:
CONSTITUA-SE COMISSÃO ESPECIAL, CONFORME DETERMINA O ART. 34, II, DO RICD, TENDO EM VISTA A COMPETÊNCIA DAS SEGUINTES COMISSÕES DE MÉRITO:
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)

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre alterações na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, relativas à Política de Desenvolvimento da Aviação Civil, ao limite de participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas, direitos dos passageiros nos casos de atrasos e cancelamentos de vôos, limites nos valores das multas a que estiverem sujeitas as empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo e prazos de prescrição de ações judiciais relacionadas a esses serviços.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 25-A, com a seguinte redação:

"Art. 25–A. O Poder Executivo encaminhará mensagem ao Congresso Nacional, até o dia 31 de dezembro do primeiro ano do mandato do Presidente da República, 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.

Parágrafo único. A partir do ano de 2011, inclusive, a Mensagem a que se refere o caput será acompanhada de documento de avaliação do cumprimento dos objetivos expressos na Proposta de Política Nacional de Aviação Civil anterior."

Art. 3º O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 181. .....

I – .....

II – pelo menos 51% (cinqüenta e um porcento) do capital com direito a voto pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

.....”

§ 1º .....

.....

§ 3º Revogado.

§ 4º É permitida a aquisição por pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, de ações do aumento de capital, observado o disposto no inciso II deste artigo.” (NR)

Art. 4º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 221-A, com a seguinte redação:

“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. 5º O art. 229 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 229. O serviço de transporte de passageiros deverá ser realizado no dia e horário previamente contratados, admitindo-se os seguintes limites para atrasos da partida ou interrupção ou atraso em aeroporto de escala, qualquer que seja o motivo:

I – trajetos de distância inferior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros): 2 (duas) horas;

II – trajetos de distância igual ou superior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros) e inferior a 3.000 km (três mil quilômetros): 3 (três) horas; e

III – trajetos de distância igual ou superior a 3.000 km (três mil quilômetros): 4 (quatro) horas.

§ 1º A inobservância do disposto no caput obrigará o transportador a providenciar o embarque do passageiro em outro vôo, da própria ou de outra companhia, que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do correspondente bilhete de passagem.

§ 2º No caso de atraso em aeroporto de escala, os trajetos a que se referem os incisos I a III dizem respeito aos trechos restantes até o aeroporto final de destino.

§ 3º No caso de opção pelo passageiro de embarque em outro vôo, todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer natureza, alimentação, hospedagem e acesso a meios de comunicação, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

§ 4º Para fins do disposto neste artigo, considera-se tempo de atraso aquele decorrido entre a hora prevista para a partida do vôo e o instante em que. se considerar iniciado o procedimento de embarque na aeronave." (NR)

Art. 6º O art. 230 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 230. O cancelamento de vôo deverá ser divulgado com a seguinte antecedência mínima em relação à data prevista da partida, vedada, a partir de então, a venda de bilhetes de passagens para este vôo:

I – trajetos de distância inferior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros): 3 (três) horas;

II – trajetos de distância igual ou superior a 1.500 km (um mil e quinhentos quilômetros) e inferior a 3.000 km (três mil quilômetros): 1 (um) dia; e

III – trajetos de distância igual ou superior a 3.000 km (três mil quilômetros): 7 (sete) dias.

§ 1º O cancelamento de vôo obrigará a transportadora :

I – a providenciar o embarque do passageiro em outro vôo, da própria ou de outra companhia, que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, na mesma data de partida, se houver, ou restituirá de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do correspondente bilhete de passagem, caso a divulgação do cancelamento se dê com a antecedência mínima mencionada no caput deste artigo; ou

II – a indenizar o passageiro pelo dobro do valor do bilhete de passagem, além de cumprir o disposto no inciso anterior, caso a divulgação do cancelamento não se dê com a antecedência mínima mencionada no caput deste artigo.

§ 2º O transportador deverá informar ao passageiro as possibilidades de vôo alternativas, da própria ou de outra empresa, juntamente com o aviso de cancelamento.

§ 3º Excetuam-se do disposto no caput os cancelamentos decorrentes de motivos imprevistos de força maior associados a problemas meteorológicos." (NR)

Art. 7º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 231-A, com a seguinte redação:

"Art. 231-A. 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. 8º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar acrescida do art. 231-B, com a seguinte redação:

"Art. 231-B. Caso se tenha procedido à venda de bilhetes de passagens para determinado vôo de forma que compareçam para embarque passageiros em número superior ao de assentos disponíveis, a transportadora deverá ofertar aos usuários quantias pecuniárias sucessivamente mais elevadas em troca de desistências até que o número de desistentes iguale o de passageiros em excesso.

Parágrafo único. A execução do procedimento de que trata o caput não elide o cumprimento do art. 229."

Art. 9º O art. 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 302. O valor da multa a ser aplicada pelo Órgão Regulador e sua gradação serão estabelecidos em regulamento a ser emitido por aquele órgão, observados os seguintes limites:

I – infrações referentes ao uso das aeronaves: até R$ 20.000,00 (vinte mil reais), incidente sobre pessoa física, e até R$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), incidente sobre pessoa jurídica;

II – infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves: até R$ 10.000,00 (dez mil reais), incidente sobre pessoa física, e até R$ 100.000,00 (cem mil reais), incidente sobre pessoa jurídica;

III – infrações imputáveis a concessionária, permissionária ou autorizatária de serviços aéreos: até R$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais);

IV – infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes: até R$ 200.000,00 (duzentos mil reais);

V – infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos: até R$ 500.000,00 (quinhentos mil reais); e

VI – infrações imputáveis a exploradores de infra-estrutura aeroportuária: até R$10.000.000,00 (dez milhões de reais).

Parágrafo único. O Órgão Regulador discriminará as possíveis infrações correspondentes a cada uma das categorias de que tratam os incisos I a VI." (NR)

Art. 10. O art. 317 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 317. Revogado." (NR)

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As análises da Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga a crise do sistema de tráfego aéreo permitiram a identificação da necessidade de diversas alterações legais. Neste sentido, contou-se com contribuições variadas, todas devidamente registradas. Dentre elas, cumpre

destacar o Projeto de Lei nº 949, de 2007, de autoria do nobre Deputado Fernando Coruja, que "Cria o Estatuto de Defesa do Usuário do Transporte Aéreo e dá outras providências", do qual se aproveitaram diversos dispositivos.

O art. 2º atribui ao Congresso Nacional o estabelecimento dos objetivos da Política Nacional de Aviação Civil, determinando que, para tal fim, o Poder Executivo enviará ao Poder Legislativo, a cada quatro anos, de maneira análoga à do Plano Plurianual, proposta com as definições de diretrizes e metas a serem perseguidas pelos órgãos responsáveis pela infra-estrutura aeronáutica e pelos serviços aéreos no País.

O art. 3º eleva o limite de participação de pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, para 49% do capital social com direito a voto das empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo. Não há qualquer razão contrária a esta medida, na medida em que aumenta a possibilidade de investimentos no setor, sem se abrir mão da manutenção do controle daquelas empresas nas mãos de brasileiros.

A seguir, o art. 4º introduz a necessária referência 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, ambas posteriores ao Código Brasileiro de Aeronáutica, nos aspectos atinentes às relações de consumo e à proteção aos direitos dos usuários no âmbito da prestação dos serviços de transporte aéreo de passageiros e de carga.

O art. 5º, por sua vez, refina os critérios de caracterização de tempo mínimo de atraso de vôo a partir do qual as transportadoras devem prestar assistência aos passageiros prejudicados, estabelecendo uma relação entre aquele tempo e a distância do trajeto contratado. Em conjunto com o disposto nos dois artigos seguintes, atualiza-se a norma vigente, conferindo maior exatidão quanto aos direitos dos usuários nas situações de atraso ou cancelamento de vôos e de mudanças imprevistas de itinerários. Por sua vez, o art. 8º introduz a obrigatoriedade, pelas empresas aéreas que empregarem o recurso do *overbooking*, de efetuar leilão dentre os passageiros, até que se elimine o excesso de demanda.

Já o art. 9º substitui a minudente especificação das infrações que sujeitam a multas os atores físicos e jurídicos do setor de aviação, previstas na atual redação do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pela remissão ao regulamento dessas infrações. Adicionalmente, introduzem-se limites para os valores, expressos em reais, das correspondentes multas. Somos de opinião de que as infrações devem estar previstas em resoluções infra-legais, dadas a necessária demora de tramitação de um projeto de lei e a impossibilidade de englobar em uma lista todas as infrações hoje existentes ou as que venham a surgir em função do desenvolvimento tecnológico.

Por fim, o art. 10 revoga o art. 317 do Código Brasileiro de Aeronáutica, suprimindo desta normativa a vigência de prazos de prescrição inaceitavelmente modestos para ações judiciais referentes a danos e cobranças de créditos.

Estamos certos de que estas iniciativas, fruto do trabalho desta Comissão Parlamentar de Inquérito, representam um primeiro e importante passo para a reformulação do marco legal da aviação civil do País.

Por todos estes motivos, contamos com o apoio de nossos Pares congressistas para a aprovação desta proposta.

Sala da Comissão, em 29 de novembro de 2007.

Deputado MARCELO CASTRO
Presidente

Deputado MARCO MAIA
Relator

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

.....

TÍTULO III
DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 25. Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

I - o sistema aeroportuário (arts. 26 a 46);

II - o sistema de proteção ao vôo (arts. 47 a 65);

III - o sistema de segurança de vôo (arts. 66 a 71);

IV - o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro (arts. 72 a 85);

V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (arts. 86 a 93);

VI - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo (arts. 94 a 96);

VII - o sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infra-estrutura aeronáutica (arts. 97 a 100);

VIII - o sistema de indústria aeronáutica (art. 101);

IX - o sistema de serviços auxiliares (arts. 102 a 104);

X - o sistema de coordenação da infra-estrutura aeronáutica (art. 105).

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.

§ 2º Para os efeitos deste artigo, sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA AEROPORTUÁRIO

Seção I
Dos Aeródromos

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.

Parágrafo único. São facilidades: o balisamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de vôo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.

.....

TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

CAPÍTULO I
INTRODUÇÃO

Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados (art. 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (arts. 180 a 221).

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

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

§ 2° A relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste Código e legislação complementar, e, em se tratando de transporte público internacional, pelo disposto nos Tratados e Convenções pertinentes (arts. 1°; § 1°; 203 a 213).

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

.....

CAPÍTULO III
SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I
Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

.....

Art. 181. A concessão somente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item 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 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

.....

CAPÍTULO VI
DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO NÃO-REGULAR

.....

Art. 221. As pessoas físicas ou jurídicas, autorizadas a exercer atividade de fomento da aviação civil ou desportiva, assim como de adestramento de tripulantes, não poderão realizar serviço público de transporte aéreo, com ou sem remuneração (arts. 267, § 2º; 178, § 2º e 179).

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

Parágrafo único. O empresário, como transportador pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, a transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

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

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive o transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1° Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2° A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

.....

TÍTULO IX
DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

.....

CAPÍTULO III
DAS INFRAÇÕES

.....

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

I - Infrações referentes ao uso das aeronaves:

a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;

b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;

c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;

f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;

g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;

h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;

i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada.

j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;

k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;

l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;

m) trasladar aeronave sem licença;

n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;

o) realizar vôo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;

p) realizar vôo com equipamento para levantamento aerofo-togramétrico, sem autorização do órgão competente;

q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;

r) realizar vôo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

s) realizar vôo por instrumentos com aeronave não homologada para esse tipo de operação;

t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;

u) realizar vôo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não-habilitado para tal;

v) operar aeronave com plano de vôo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;

w) explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;

x) operar radiofreqüências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.

II - Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;

c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;

d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;

g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;

h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;

i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;

j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;

k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;

l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;

m) infringir regras, normas ou cláusulas de convenções ou atos internacionais;

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

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

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

q) operar a aeronave em estado de embriaguez;

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

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

t) operar aeronave deixando de manter fraseologia padrão nas comunicações radio-telefônicas;

u) ministrar instruções de vôo sem estar habilitado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

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

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

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

CAPÍTULO IV
DA DETENÇÃO, INTERDIÇÃO E APREENSÃO DE AERONAVE

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

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

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

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

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

V - para averiguação de ilícito.

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

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

**Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.614, de 5/3/1998.*

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

**Primitivo § 2º renumerado e com nova redação dada pela Lei nº 9.614, de 5/3/1998.*

.....

TITULO X
DOS PRAZOS EXTINTIVOS

.....

Art. 317. Prescreve em 2 (dois) anos a ação:

I - por danos causados a passageiros, bagagem ou carga transportada, a contar da data em que se verificou o dano, da data da chegada ou do dia em que devia chegar a aeronave ao ponto de destino, ou da interrupção do transporte;

II - por danos causados a terceiros na superfície, a partir do dia da ocorrência do fato;

III - por danos emergentes no caso de abalroamento a partir da data da ocorrência do fato;

IV - para obter remuneração ou indenização por assistência e salvamento, a contar da data da conclusão dos respectivos serviços, ressalvado o disposto nos parágrafos do art. 61;

V - para cobrar créditos, resultantes de contratos sobre utilização de aeronave, se não houver prazo diverso neste Código, a partir da data em que se tornem exigíveis;

VI - de regresso, entre transportadores, pelas quantias pagas por motivo de danos provenientes de abalroamento, ou entre exploradores, pelas somas que um deles haja sido obrigado a pagar, nos casos de solidariedade ou ocorrência de culpa, a partir da data do efetivo pagamento;

VII - para cobrar créditos de um empresário de serviços aéreos contra outro, decorrente de compensação de passagens de transporte aéreo, a partir de quando se tornem exigíveis;

VIII - por danos causados por culpa da administração do aeroporto ou da Administração Pública (art. 280), a partir do dia da ocorrência do fato;

IX - do segurado contra o segurador, contado o prazo do dia em que ocorreu o fato, cujo risco estava garantido pelo seguro (art. 281);

X - contra o construtor de produto aeronáutico, contado da ocorrência do dano indenizável.

Parágrafo único. Os prazos de decadência e de prescrição, relativamente à matéria tributária, permanecem regidos pela legislação específica.

Art. 318. Se o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou da identidade do responsável, o prazo começará a correr da data em que tiver conhecimento mas não poderá ultrapassar de 3 (três) anos a partir do evento.

.....

.....

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

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

PARTE GERAL

LIVRO I
DAS PESSOAS

TÍTULO I
DAS PESSOAS NATURAIS

CAPÍTULO I
DA PERSONALIDADE E DA CAPACIDADE

Art. 1º Toda pessoa é capaz de direitos e deveres na ordem civil.

Art. 2º A personalidade civil da pessoa começa do nascimento com vida; mas a lei põe a salvo, desde a concepção, os direitos do nascituro.

.....
.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

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

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

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

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.767, DE 2008

(Do Sr. Eliseu Padilha)

Altera a Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para tratar do Fundo Garantidor da Aviação Civil e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-949/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o art. 183-A à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para tratar do Fundo Garantidor da Aviação Civil.

Art. 2º A Lei n° 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte Art. 183-A:

"Art. 183-A. A concessão será precedida de deposito, na conta do Fundo Garantidor da Aviação Civil, de valor equivalente a 1/12 (um doze avos) do faturamento bruto anual estimado, conforme regulamento da autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. O Fundo a que se refere o *caput* será gerido pela autoridade aeronáutica e é destinado ao reembolso dos passageiros por eventuais prejuízos causados no caso de encerramento das operações da concessionária."

Art. 3º As empresas brasileiras de transporte aéreo público regular de passageiros que, na data de publicação desta Lei, já tenham obtido a concessão, deverão depositar o valor previsto no Art. 183-A da Lei n° 7.565, de 1986, no prazo máximo de cento e oitenta dias.

Parágrafo Único. Em caso de descumprimento do disposto no *caput*, a autoridade aeronáutica aplicará as penalidades previstas em regulamento.

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

JUSTIFICAÇÃO

Com a desregulamentação ocorrida na última década, o transporte aéreo regular de passageiros passou por uma grande transformação em todo o mundo, com o surgimento de inúmeras empresas de baixo custo, ocasionando o aumento da competição no setor e a queda nos preços dos bilhetes aéreos. Por outro lado, várias empresas tradicionais estabelecidas há décadas fecharam as suas portas em razão da impossibilidade de continuar praticando tarifas maiores que pudessem suportar o seu alto custo operacional.

No Brasil a situação não tem sido diferente. O mercado sofreu uma reviravolta nos últimos anos, com o fechamento de diversas empresas tradicionais e o aparecimento de novas companhias aéreas. Primeiro foi a Transbrasil, que no final de 2001 deixou de operar os vôos programados. Três anos depois foi a vez da VASP, cujas aeronaves pararam de voar no final do ano de 2004. Em meados de 2006 a VARIG, que já vinha há muito tempo com problemas financeiros, deixou os seus aviões em solo. Em novembro de 2007 foi a vez da BRA. A empresa, que tinha bastante tradição como operadora turística, começou a operar vôos regulares em 2005, mas não conseguiu se manter no mercado e fechou as portas no final do ano passado.

O que marcou todos esses casos foram os enormes transtornos e prejuízos causados aos passageiros das empresas aéreas. Uma grande quantidade de pessoas não conseguiu embarcar em outras companhias e teve imensa dificuldade para receber de volta o valor pago pelos bilhetes aéreos. Muitas vezes, o passageiro teve que adquirir outro bilhete para que conseguisse chegar ao seu destino. Tudo isso agravado pela falta de informações e pelo tumulto que se formou nos aeroportos do País.

Diante dessa situação, e em defesa dos usuários do transporte aéreo no Brasil, estamos propondo este projeto de lei, estabelecendo que a concessão para exploração dos serviços aéreos regulares só será efetivada após o depósito, na conta de um Fundo Garantidor da Aviação Civil, de valor equivalente a 1/12 (um doze avos) do faturamento bruto anual estimado, conforme regulamento a ser expedido pela autoridade aeronáutica. O referido Fundo será gerido pela autoridade aeronáutica e é destinado ao reembolso dos passageiros por eventuais prejuízos causados no caso de encerramento das operações da concessionária. Estamos propondo, ainda, que as empresas brasileiras de transporte aéreo público regular de passageiros que já tenham obtido a concessão depositem o valor previsto na conta do Fundo, no prazo máximo de cento e oitenta dias, a partir da publicação da Lei.

Com essas medidas, espera-se que ao fim das atividades de uma empresa aérea os passageiros tenham garantido o seu embarque em vôo de outra companhia ou o reembolso do valor pago pela passagem aérea.

Diante do exposto, certo de que, com a aprovação deste projeto, estaremos contribuindo de maneira significativa para a melhoria da prestação do serviço de transporte aéreo no Brasil, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 12 de fevereiro de 2008.

Deputado ELISEU PADILHA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

.....

TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

.....

CAPÍTULO III
SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I
Da Concessão ou Autorização Para os Serviços Aéreos Públicos

.....

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

Seção II
Da Aprovação dos Atos Constitutivos e Suas Alterações

Art. 184. Os atos constitutivos das sociedades de que tratam os artigos 181 e 182 deste Código, bem como suas modificações, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica, para serem apresentados ao Registro do Comércio.

Parágrafo único. A aprovação de que trata este artigo não assegura à sociedade qualquer direito em relação à concessão ou autorização para a execução de serviços aéreos.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.124, DE 2008

(Do Sr. Davi Alcolumbre)

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

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-949/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

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

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

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

I – se o transportador cancelar a viagem;

II – se desistir da viagem." (NR)

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

.....

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

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

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

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

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

"Art. 229-A. Fica proibida a cobrança de multa pelo não comparecimento do passageiro ao vôo."

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em 27 de março de 2008

Davi Alcolumbre
DEPUTADO FEDERAL
DEM/AP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o

mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

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

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....

TÍTULO VIII
DA RESPONSABILIDADE CIVIL

CAPÍTULO I
DA RESPONSABILIDADE CONTRATUAL

.....

Seção III
Da Responsabilidade Por Dano a Passageiro

Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:

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

II - de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1° O transportador não será responsável:

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

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

§ 2° A responsabilidade do transportador estende-se:

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

b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

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

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

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

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.177, DE 2008

(Do Sr. Vital do Rêgo Filho)

Modifica a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que "Cria a Agência Nacional de Aviação Civil, e dá outras providências", para dispor sobre a outorga de serviços aéreos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1682/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta artigo à Lei nº 11.182, de 2005, que "Cria a Agência Nacional de Aviação Civil, e dá outras providências", para dispor sobre a outorga de serviços aéreos, e revoga dispositivos da Lei nº 7.565, de 1986, que "Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica".

Art. 2º A Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 47-A:

"Art. 47-A. As concessões, permissões e autorizações para a prestação de serviços aéreos públicos somente serão outorgadas a pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no país, e cuja finalidade principal, fixada em seu ato constitutivo, seja a execução de serviço aéreo, excetuados o caso de empresa estrangeira designada para explorar serviço de transporte aéreo internacional, entre o Brasil e seu país de origem, e o disposto no § 1º deste artigo.

§ 1º A prestação de serviços aéreos públicos domésticos poderá ser outorgada a empresa estrangeira cujo país de origem conceda idêntico privilégio a empresas brasileiras.

§ 2º A outorga de que trata o § 1º deste artigo poderá ser precedida de licitação, baseada no critério da melhor oferta ao poder público, caso a ANAC considere necessário restringir o número de empresas estrangeiras habilitadas a prestar serviço aéreo público doméstico.

§ 3º A empresa estrangeira que pleitear a outorga para prestação de serviço aéreo público doméstico sujeitar-se-á à comprovação dos mesmos requisitos exigidos de empresas brasileiras, valendo como prova de sua habilitação jurídica documento público que ateste estar constituída conforme as leis de seu país.

§ 4º A outorga para prestação de serviço aéreo público doméstico a empresas estrangeiras independe da designação de seus respectivos países.

§ 5º A ANAC deverá suspender provisoriamente, por até noventa dias, os efeitos da outorga à empresa estrangeira cujo país de origem não

mais preveja ou dê cumprimento ao princípio da reciprocidade, conforme referido no § 1º deste artigo.

§ 6º Na hipótese de expirar o prazo previsto no § 5º deste artigo, sem que se restaurem as condições originais, a ANAC declarará extinta, por motivo de interesse público, a concessão ou permissão, ou revogará a autorização, outorgada à empresa estrangeira.

§ 7º Aplicam-se à prestação de serviço aéreo público doméstico por empresa estrangeira as determinações da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", no que não contrariarem o disposto neste artigo.

Art. 3º Revogam-se os arts. 181 e 182 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica".

Art. 4º Esta lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Os serviços aéreos, especialmente o de transporte de passageiros, são atividades especializadas que exigem grande investimento de capital e em recursos humanos, sendo, portanto, consideráveis as barreiras à entrada no negócio. A economia moderna, todavia, tem na aviação civil um dos pilares de seu desenvolvimento, o que imprime à expansão e à adequação dos serviços prestados nesse setor uma importância capital. Deve-se notar, nesse sentido, que o avanço da tecnologia aeronáutica não é o único fator capaz de impulsionar as desejadas melhorias. O ambiente institucional, as regras que delimitam e direcionam o comportamento dos agentes público e privado no setor, é, no mínimo, tão importante quanto a aplicação prática de conhecimentos gerados nos centros de pesquisa.

Atualmente, a legislação aeronáutica brasileira impede que empresas cuja parte do capital (acima de um quinto) seja controlado por estrangeiros receba outorga para explorar serviços aéreos públicos. Trata-se de uma imposição extemporânea, completamente dissociada das necessidades do setor de aviação civil, já há algum tempo. À mingua de investimentos externos, continuamos

a assistir crises ou derrocadas de empresas nacionais que não obtêm crédito nem conseguem fazer face a seus compromissos financeiros e trabalhistas. Em nome de um vago princípio de segurança nacional, tornamos ainda mais severas as barreiras à entrada no negócio, conforme mencionado inicialmente.

Este projeto de lei, em consonância com a Emenda Constitucional nº 6, visa a encerrar com qualquer limitação à operação da empresa brasileira, constituída sob nossas leis, no mercado de aviação civil, ainda que parte ou a totalidade de seu capital esteja sobre o controle de estrangeiros. Uma vez aprovada a proposta, estaríamos apenas concedendo àqueles desejosos de investir em aviação as mesmas oportunidades que outros empresários já encontram na exploração de tantos outros setores estratégicos da economia.

Além do que se mencionou até aqui, está-se propondo também que empresas estrangeiras possam explorar o transporte aéreo de cabotagem e outros serviços aéreos públicos em território nacional, desde que, ressalte-se, semelhante privilégio seja concedido a empresas brasileiras no exterior. É importante que o governo tenha instrumentos para favorecer a competição na prestação de serviços aéreos, sem, contudo, deixar de ter algum controle sobre o ingresso de empresas estrangeiras em nosso mercado doméstico. Alguns países, com suas peculiaridades, já avançaram nessa linha, como o demonstram as legislações chilena e da União Européia.

Considerando a complexidade da matéria, espera-se que esta proposta seja alvo de contribuições e críticas lançadas pelos membros da Casa e pela sociedade civil. O fundamental é que a matéria passe a fazer parte da agenda do Poder Legislativo.

Sala das Sessões, em 04 de abril de2008.

Deputado VITAL DO RÊGO FILHO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

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

.....

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 47. Na aplicação desta Lei, serão observadas as seguintes disposições:

I - os regulamentos, normas e demais regras em vigor serão gradativamente substituídos por regulamentação a ser editada pela ANAC, sendo que as concessões, permissões e autorizações pertinentes a prestação de serviços aéreos e a exploração de áreas e instalações aeroportuárias continuarão regidas pelos atuais regulamentos, normas e regras, enquanto não for editada nova regulamentação;

II - os contratos de concessão ou convênios de delegação, relativos à administração e exploração de aeródromos, celebrados pela União com órgãos ou entidades da Administração Federal, direta ou indireta, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, devem ser adaptados no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados da data de instalação da ANAC às disposições desta Lei; e

III - as atividades de administração e exploração de aeródromos exercidas pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO passarão a ser reguladas por atos da ANAC.

Art. 48. (VETADO)

§ 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.

§ 2º (VETADO)

.....

.....

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

.....

TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

.....

CAPÍTULO III
SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I
Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

.....

Art. 181. A concessão somente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1° As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2° Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3° A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4° Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.246, DE 2008

(Do Sr. Edigar Mão Branca)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para dispor sobre os atrasos na prestação do serviço de transporte aéreo de passageiros e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1320/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para estabelecer regras para o atendimento dos passageiros, padrões de fiscalização por parte do Poder Público e critérios para a punição das empresas prestadoras do serviço de transporte aéreo passageiros, nas situações de atraso ou interrupção na prestação do serviço e dá outras providências.

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

"Art. 230 Em caso de atraso da partida por mais de uma hora, o transportador providenciará o embarque do passageiro em vôo que ofereça serviço equivalente, se houver, ou restituirá de imediato, se o passageiro preferir, o valor do bilhete de passagem, e implicará no pagamento de multa pelo transportador, no valor de R$ 1.000,00 (mil reais), a cada passageiro e igual valor à União.

§ 1º Em caso de atraso superior a três horas, a multa a que refere o *caput* será de R$ 3.000,00 (três mil reais) a passageiro, e igual valor à União.

§ 2º As multas previstas no *caput* e no § 1º serão devidas em dobro, no caso de passageiros idosos, mulheres grávidas, mulheres homens com crianças de colo e crianças com idade inferior a doze anos, e igual valor à União."

"Art. 231 Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior à uma hora, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço pago, e implicará no pagamento de multa pelo

transportador no valor de R$ 1.000,00 (mil reais) a cada passageiro, e igual valor à União.

§ 1º Em caso de interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a três horas, a multa a que refere o *caput* será de R$ 3.000,00 (três mil reais) devida a cada passageiro, e igual valor à União.

§ 2º Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

§ 3º As multas previstas no *caput* e no § 1º serão devidas em dobro, no caso de passageiros idosos, mulheres grávidas, mulheres e homens com crianças de colo e crianças com idade inferior a doze anos, e igual valor à União."

Art. 3º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 231-A:

"Art. 231-A É vedada a venda de passagens em quantidade superior ao do número de assentos da aeronave.

Parágrafo Único Em caso de descumprimento do disposto no *caput*, o transportador providenciará o embarque do passageiro prejudicado em vôo que ofereça serviço equivalente, se houver, ou restituirá de imediato, se o passageiro preferir, o valor do bilhete de passagem, e implicará no pagamento de multa pelo transportador, no valor de R$ 10.000,00 (dez mil reais) a cada passageiro não embarcado no vôo originalmente marcado, e igual valor à União."

Art. 4º O administrador do aeroporto deverá informar os passageiros, de maneira ostensiva e tempestiva, sobre os horários previstos para a partida e chegada dos vôos, bem como sobre eventuais atrasos e os motivos que lhe deram causa.

§ 1º Na inobservância das disposições previstas no *caput* fica caracterizada a ação de retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício, sujeitando os agentes públicos responsáveis às cominações previstas no inciso III do art. 12 da Lei nº 8.429, de 02 de junho de 1992, sem prejuízo das sanções penais, civis e administrativas previstas na legislação específica.

Art. 5º Cabe ao Poder Público manter agentes para fiscalizar o cumprimento das normas e orientar os passageiros sobre os seus direitos em todas as áreas de embarque dos terminais aeroportuários, durante todo o período de operação do terminal.

§ 1º O agente público não poderá se omitir diante de denúncias apresentadas pelos passageiros, sob pena de ficar caracterizada a ação de retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício.

§ 2º A inobservância das disposições previstas neste artigo sujeitam os agentes públicos responsáveis às cominações previstas no inciso III do art. 12 da Lei nº 8.429, de 02 de junho de 1992, sem prejuízo das sanções penais, civis e administrativas previstas na legislação específica.

Art. 6º As exigências previstas nesta Lei não eximem a empresa transportadora das obrigações impostas pela Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor após noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Desde o fatídico acidente aéreo ocorrido entre o jato Legacy da Excel Air e o Boeing 737-800 da Gol Linhas Aéreas, em setembro de 2006, a aviação comercial civil brasileira passou a apresentar uma série de problemas de cunho operacional, com impactos diretos sobre o cumprimento dos horários programados para os vôos.

Estamos certos de que a inércia dos órgãos governamentais teve papel preponderante para o agravamento da crise aérea, entretanto, os maiores responsáveis por todo o desconforto causados aos passageiros foram as

companhias aéreas que configuraram as suas malhas aéreas de tal forma entrelaçada, que qualquer pequeno atraso em um vôo repercute em cadeia nos vôos seguintes, deixando os passageiros retidos nos aeroportos, sem as mínimas condições de atendimento que lhes é devido.

Apesar dessa constatação, as empresas não assumiram a sua parcela de culpa e tampouco foram punidas. Ao tratar dos constantes atrasos e cancelamentos, e a conseqüente confusão nos aeroportos brasileiros, parte da mídia creditou aos órgãos públicos a responsabilidade única pelos fatos, o que sabemos, não é verdade. Em nosso entender, para que os responsáveis possam ser adequadamente punidos e os usuários possam ter um serviço de melhor qualidade, faltam regras mais rígidas para o setor.

É nesse sentido que estamos propondo este projeto de lei, introduzindo no ordenamento jurídico brasileiro uma série de novas regras para a prestação do serviço de transporte aéreo de passageiros. Em primeiro lugar, propomos a redução do tempo de tolerância dos atrasos e interrupções de quatro horas para uma hora, a partir do qual será aplicada multa ao transportador. Além disso, o PL prevê o aumento do valor da multa quando esse tempo for superior a três horas. Estabelecemos, também, multa no valor de R$ 10.000,00 por cada passageiro, para os casos de *overbooking*.

Outra novidade, é a obrigatoriedade do administrador do aeroporto informar os passageiros, de maneira ostensiva e tempestiva, sobre os horários previstos para a partida e chegada dos vôos, bem como sobre eventuais atrasos e os motivos que lhe deram causa, com imposição de sanções no caso de descumprimento. Além disso, o PL determina que o Poder Público mantenha agentes para fiscalizar o cumprimento das normas e orientar os passageiros sobre os seus direitos, em todas as áreas de embarque dos terminais aeroportuários. Por fim, o PL dá noventa dias para que o setor possa se adequar às novas regras.

O que queremos com este projeto de lei, portanto, é proteger os usuários do setor de transporte aéreo dos abusos cometidos pelas empresas, bem como da inércia dos agentes do poder público responsáveis pelo cumprimento de atividades fundamentais para o funcionamento das operações aeroportuárias. Dessa forma, esperamos estar contribuindo para a busca de soluções para os

problemas que afetam o setor aéreo, essencial para o desenvolvimento econômico e social brasileiro.

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 10 de abril de 2008.

Deputado EDIGAR MÃO BRANCA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, a transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o

mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

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

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive o transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....

.....

LEI Nº 8.429, DE 2 DE JUNHO DE 1992

Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

CAPÍTULO III
DAS PENAS

Art. 12. Independentemente das sanções penais, civis e administrativas, previstas na legislação específica, está o responsável pelo ato de improbidade sujeito às seguintes cominações:

I - na hipótese do art. 9°, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, ressarcimento integral do dano, quando houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de oito a dez anos, pagamento de multa civil de até três vezes o valor do acréscimo patrimonial e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de dez anos;

II - na hipótese do art. 10, ressarcimento integral do dano, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, se concorrer esta circunstância, perda da função

pública, suspensão dos direitos políticos de cinco a oito anos, pagamento de multa civil de até duas vezes o valor do dano e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de cinco anos;

III - na hipótese do art. 11, ressarcimento integral do dano, se houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de três a cinco anos, pagamento de multa civil de até cem vezes o valor da remuneração percebida pelo agente e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de três anos.

Parágrafo único. Na fixação das penas previstas nesta lei o juiz levará em conta a extensão do dano causado, assim como o proveito patrimonial obtido pelo agente.

CAPÍTULO IV
DA DECLARAÇÃO DE BENS

Art. 13. A posse e o exercício de agente público ficam condicionados à apresentação de declaração dos bens e valores que compõem o seu patrimônio privado, a fim de ser arquivada no serviço de pessoal competente.

§ 1° A declaração compreenderá imóveis, móveis, semoventes, dinheiro, títulos, ações, e qualquer outra espécie de bens e valores patrimoniais, localizado no País ou no exterior, e, quando for o caso, abrangerá os bens e valores patrimoniais do cônjuge ou companheiro, dos filhos e de outras pessoas que vivam sob a dependência econômica do declarante, excluídos apenas os objetos e utensílios de uso doméstico.

§ 2° A declaração de bens será anualmente atualizada e na data em que o agente público deixar o exercício do mandato, cargo, emprego ou função.

§ 3° Será punido com a pena de demissão, a bem do serviço público, sem prejuízo de outras sanções cabíveis, o agente público que se recusar a prestar declaração dos bens, dentro do prazo determinado, ou que a prestar falsa.

§ 4° O declarante, a seu critério, poderá entregar cópia da declaração anual de bens apresentada à Delegacia da Receita Federal na conformidade da legislação do Imposto sobre a Renda e proventos de qualquer natureza, com as necessárias atualizações, para suprir a exigência contida no caput e no § 2° deste artigo .

.....

.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

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

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

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

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.738, DE 2008

(Do Sr. Bernardo Ariston)

Modifica dispositivos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para reduzir o prazo de tolerância de atraso no transporte aéreo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1320/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica os artigos 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para reduzir o prazo de tolerância de atraso no transporte aéreo.

Art. 2º O art. 230 e o *caput* do art. 231 da Lei nº 7.565, de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de uma hora, o transportador aéreo providenciará o embarque do passageiro em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem." (NR)

"Art. 231. Quando o transporte aéreo sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala, por período superior a uma hora, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do valor da tarifa, exceto quando o atraso ocorrer por motivo de força maior.

....." (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 230 do Código Brasileiro de Aeronáutica em vigor (Lei nº 7.565/86) prevê que o atraso de partida máximo tolerável para o transporte aéreo é de quatro horas. De acordo com a lei atual, a partir desse tempo, o transportador providenciará o embarque do passageiro em outro vôo equivalente ou restituirá o valor do bilhete de passagem. No caso de escala ou conexão, se o atraso for superior a quatro horas, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete para outra companhia aérea ou pela devolução do valor pago, conforme estabelece o art. 231 do Código, sendo-lhe devido, ainda, o pagamento das despesas com alimentação e hospedagem.

Acontece que essas regras foram introduzidas em nosso ordenamento jurídico em 1986 e correspondem à situação do transporte aéreo brasileiro há mais de vinte anos. Daquele tempo para cá o mundo mudou muito. As

viagens aéreas passaram a ser rotineiras na vida de milhares de brasileiros, que utilizam esse serviço com uma freqüência cada vez maior. Não faz qualquer sentido, portanto, que as companhias aéreas possam atrasar os vôos em até quatro horas, sem que sofram a devida punição. Hoje, quando qualquer atraso significa prejuízo, esse tempo de retardo é intolerável.

Diante da situação colocada e dos abusos sofridos pelos usuários do transporte aéreo, faz-se necessário que tomemos alguma atitude para que possamos reduzir o limite de atraso máximo suportável. Nesse sentido, estamos propondo este projeto de lei para fixar esse prazo em uma hora, a partir do qual, as empresas deverão embarcar o passageiro em outro vôo ou restituir o valor do bilhete de passagem, sem prejuízo das multas a serem aplicadas pela autoridade aeronáutica.

Além disso, estamos propondo a redução para uma hora do tempo máximo tolerável para atrasos dos vôos em escala e conexão. A partir desse prazo, a companhia aérea será responsável pelas despesas de transporte, alimentação e hospedagem decorrentes da demora da viagem.

Diante do exposto e considerando a relevância da matéria, esperamos vê-la aprovada pelo nossos Pares.

Sala das Sessões, em 15 de julho de 2008.

Deputado Bernardo Ariston

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

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

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.164, DE 2008

(Do Sr. Miguel Martini)

Dispõe sobre obrigações de empresas aéreas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-949/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei obriga as empresas aéreas a prestarem assistência preliminar às vítimas de acidentes e seus familiares.

Art. 2º. As empresas aéreas são obrigadas a prestar assistência preliminar às vítimas de acidentes e aos seus parentes.

Art. 3º. A assistência preliminar a que se refere esta Lei compreende o resgate das vítimas, a prestação de todas as informações requeridas pelos familiares, o fornecimento de transporte, assistência psicológica e médica a vítimas e parentes e despesas com hotéis e alimentação.

Art. 4º. As pessoas mencionadas no artigo anterior poderão optar, desde que seja possível, pela realização direta das atividades relacionadas com a assistência preliminar, às expensas da empresa aérea responsável.

§ 1º. A empresa, neste caso, disponibilizará os recursos antecipadamente, desde que o seu montante possa ser previamente definido.

§ 2º. Se o valor das despesas depender de cálculo posterior, a empresa o reembolsará no prazo máximo de trinta dias, a contar da apresentação dos documentos comprobatórios desses gastos.

Art. 5º. A assistência preliminar não exclui a responsabilidade civil da empresas pelos danos materiais e morais.

Art. 6º. O descumprimento das obrigações decorrentes da assistência preliminar, pela empresa, no prazo previsto nesta Lei, acarretará multa de cinco a dez vezes o valor das despesas demandados pela vítima ou seu parente.

Art. 7º. Os gastos realizados pela empresa por ocasião da assistência preliminar não poderão ser novamente demandados a título de indenização por danos materiais e morais.

Art. 8º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo deste Projeto é criar a possibilidade de assistência imediata a vítimas de desastre aéreo e seus familiares.

Nos casos mais recentemente ocorridos, temos observado o descaso, a falta de informações e a lentidão no trato dos interesses de vítimas e familiares.

Considero importante fixar alguns parâmetros legais, a fim de que empresas e passageiros possam, preliminarmente, estar cientes de seus direitos e obrigações em face da prestação desse tipo de serviço pelas empresas aéreas.

Assim, em caso de acidentes, a empresa será obrigada a prestar assistência preliminar, antes mesmo de qualquer apuração administrativa ou judicial, o que costuma levar muito tempo, deixando os interessados em total abandono.

Por essa razão, neste Projeto, proponho a assistência preliminar no que concerne a despesas de transporte, de assistência psicológica e médica, com hotéis e alimentação, além da prestação de todas as informações requeridas.

Essas despesas tem prazo para sua efetuação e punição no caso de descumprimento. Possibilita-se também que o interessado determine de imediato a realização da atividade pretendida às expensas da empresa que pagará, desde logo, quando for possível, ou posteriormente, com a apresentação dos documentos comprobatórios dos gastos.

Essa assistência preliminar constitui um tipo de responsabilidade civil imediata, que não exclui a responsabilidade por danos materiais e morais a serem apuradas posteriormente, excluídos desse cálculo os valores já pagos antecipadamente.

Com essa determinação legal, estabelecemos maior responsabilidade para a empresa em face de seus usuários, a fim de que essa atividade empresarial venha a ser realizada em consonância com o interesse público e com o devido respeito aos direitos e garantias dos cidadãos que fazem uso desses serviços.

A fim de protegermos nossos cidadãos dos abusos cometidos nesses momentos de fragilidade, de dor e desespero, conto com o apoio dos ilustres Pares, no sentido da aprovação deste Projeto.

Sala das Sessões, em 28 de outubro de 2008.

Deputado MIGUEL MARTINI
PHS - MG

PROJETO DE LEI N.º 4.459, DE 2008

(Do Sr. Paulo Abi-Ackel)

Modifica o Código Brasileiro de Aeronáutica, para impor novos limites de indenização e dispor sobre assistência a vítimas de acidentes aeronáuticos e aos familiares delas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1320/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para impor novos limites de indenização por responsabilidade civil do transportador e dispor sobre a responsabilidade do transportador para com a assistência a vítimas e aos familiares delas, em caso de acidente ocorrido durante a execução de contrato de transporte aéreo.

Art. 2º Os artigos 229, 230, 231, 246, 257, 260, 262 e 269 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 229.** No caso de cancelamento do vôo, com prazo inferior a sete dias da data de embarque, o passageiro tem direito ao reembolso total do valor pago pelo bilhete ou ao reencaminhamento para um vôo posterior.

§ 1° Todas as despesas decorrentes do reencaminhamento para outro vôo, inclusive transporte de qualquer espécie, comunicação, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador, sem prejuízo da indenização prevista no § 2°.

§ 2° No caso de cancelamento do vôo nos termos do *caput*, o passageiro também faz jus a indenização no valor de:

I – duzentos Direitos Especiais de Saque – DES para vôos com extensão de até um mil quilômetros;

II – quatrocentos Direitos Especiais de Saque – DES para vôos com extensão de um mil até dois mil quilômetros;

III – seiscentos Direitos Especiais de Saque – DES para vôos com extensão superior a dois mil quilômetros;

§ 3° A indenização prevista no § 2° poderá ser reduzida em cinqüenta por cento quando, em caso de reencaminhamento para um vôo posterior, o atraso no horário de chegada do passageiro ao seu destino final, com relação à hora programada de chegada do vôo original, ocorrer na seguinte proporção:

I – até duas horas, para vôos com extensão de até um mil quilômetros;

II – até três horas, para vôos com extensão de um mil até dois mil quilômetros;

III – até quatro horas, para vôos com extensão superior a dois mil quilômetros.

§ 4° O transportador será isento das responsabilidades previstas nesse artigo se o cancelamento do vôo decorrer de força maior ou motivo extraordinário, para o qual ele não tenha concorrido." (NR)

"**Art. 230.** Em caso de atraso da partida do vôo por mais de duas horas, tanto no local de início da viagem como em aeroporto de escala, o transportador providenciará o embarque do passageiro em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro preferir, o valor do bilhete de passagem.

§ 1° Todas as despesas decorrentes do atraso do vôo, inclusive transporte de qualquer espécie, comunicação, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador, sem prejuízo da indenização prevista no § 2°.

§ 2° Na ocorrência de atraso nos termos do *caput*, o passageiro também faz jus a indenização no valor de:

I – duzentos Direitos Especiais de Saque – DES para vôos com extensão de até um mil quilômetros;

II – quatrocentos Direitos Especiais de Saque – DES para vôos com extensão de um mil até dois mil quilômetros;

III – seiscentos Direitos Especiais de Saque – DES para vôos com extensão superior a dois mil quilômetros;

§ 3° A indenização prevista no § 2° poderá ser reduzida em cinqüenta por cento quando o atraso no horário de chegada do passageiro ao seu destino final, com relação à hora programada de chegada do vôo original, ocorrer na seguinte proporção:

I – até duas horas, para vôos com extensão de até um mil quilômetros;

II – até três horas, para vôos com extensão de um mil até dois mil quilômetros;

III – até quatro horas, para vôos com extensão superior a dois mil quilômetros." (NR)

"**Art. 231.** Quando houver excesso de bilhetes comercializados em relação à capacidade da aeronave, o transportador deve, imediatamente, após constatar o fato, oferecer recompensa aos passageiros que voluntariamente desistirem do embarque, até que o número de passageiros a embarcar coincida com a capacidade da aeronave.

§ 1° O passageiro preterido, ainda que voluntariamente, nos termos do *caput*, faz jus, além da recompensa oferecida pelo transportador, ao reembolso total do valor pago pelo bilhete ou ao reencaminhamento para um vôo posterior.

§ 2° O passageiro preterido que não aceitar a recompensa oferecida pelo transportador, também faz jus a indenização, no valor de:

I – duzentos Direitos Especiais de Saque – DES para vôos com extensão de até um mil quilômetros;

II – quatrocentos Direitos Especiais de Saque – DES para vôos com extensão de um mil até dois mil quilômetros;

III – seiscentos Direitos Especiais de Saque – DES para vôos com extensão superior a dois mil quilômetros;

§ 3° A indenização prevista no § 2° poderá ser reduzida em cinqüenta por cento quando, realizado o reencaminhamento para um vôo posterior, o atraso no horário de chegada do passageiro ao seu destino final, com relação a hora programada de chegada do vôo original, ocorrer na seguinte proporção:

I – até duas horas, para vôos com extensão de até um mil quilômetros;

II – até três horas, para vôos com extensão de um mil até dois mil quilômetros;

III – até quatro horas para vôos com extensão superior a dois mil quilômetros."

§ 4° No caso em que o passageiro opte pelo embarque em um vôo posterior, o transportador se obriga por todas as despesas decorrentes do transtorno causado, inclusive transporte de qualquer espécie, comunicação, alimentação e hospedagem." (NR)

"**Art. 246.** A responsabilidade do transportador por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte está sujeita às regras estabelecidas neste Título." (NR)

"**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 equivalente a cem mil Direitos Especiais de Saque – DES, 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 titulo de adiantamento, o montante equivalente a, no mínimo, quinze mil Direitos Especiais de Saque – DES, 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. 260.** A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente 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 dez mil Direitos Especiais de Saque – DES, por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.

Parágrafo 1° 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)

Parágrafo 2° O transportador ficará obrigado a pagar em forma antecipada, no momento em que se configurar extravio ou avaria da bagagem, o valor proporcional de 20% (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 12 (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 dezessete Direitos Especiais de Saque – DES – por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso.

Parágrafo único. Excetua-se do disposto no *caput* a carga com declaração especial de valor feita pelo expedidor, 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 carga despachada." (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 cem mil Direitos Especiais de Saque – DES, 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, quinze mil Direitos Especiais de Saque – DES, por morte ou lesão de terceiro, a fim de satisfazer as necessidades imediatas das vítimas ou dos familiares delas." (NR)

Art. 3º O Título VIII da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescido da seguinte seção:

"SEÇÃO VI

DA RESPONSABILIDADE PARA COM A ASSISTÊNCIA A VÍTIMAS E AOS FAMILIARES DELAS, EM CASO DE ACIDENTE OCORRIDO DURANTE A EXECUÇÃO DE CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Art. 266-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. 266-B. É obrigação do transportador dispor de plano corporativo de assistência a vítimas de acidente aeronáutico e aos familiares delas, aprovado pela autoridade aeronáutica.

§ 1º O plano corporativo será subdividido em tantas partes quantas forem as cidades em que atue o transportador, devendo conter, conforme dispuser a autoridade aeronáutica, além de procedimentos previstos neste artigo, nomes, telefones e endereços de pessoas, instituições e órgãos públicos locais, por intermédio dos quais seja possível oferecer adequada assistência material, médica e emocional a vitimas de acidente aeronáutico e aos familiares delas.

§ 2º Deve haver um responsável pela execução do plano corporativo em cada cidade em que atue o transportador, sob a coordenação de um responsável nacional, a quem compete tomar providências para suplementar a assistência provida em âmbito local, sempre que necessário.

§ 3º Devem estar previstos e minudenciados, no plano corporativo de assistência, os seguintes procedimentos, sem prejuízo de outros cujo cumprimento venha a ser exigido pela autoridade aeronáutica:

I – instalação de centro de assistência, segundo o disposto no art. 266-F;

II - localização e transporte, para o centro de assistência, daqueles que atuarão no apoio emergencial a vítimas e aos familiares delas, doravante denominada equipe de assistência emergencial;

III – instrução da equipe de assistência emergencial acerca de todos os fatos relevantes a respeito do acidente;

IV – provisão e acomodação da equipe de assistência emergencial;

V – provisão de informações. às vítimas e aos familiares delas, relativas ao acidente e às medidas de assistência;

VI – transporte, recebimento e apoio material, médico e emocional completo a vítimas, no centro de assistência ou fora dele;

VII – transporte e recebimento de familiares das vítimas, assim como apoio completo a eles, material, médico e emocional, no centro de assistência ou fora dele;

VIII – recebimento, identificação e devolução, às vítimas ou aos familiares delas, dos pertences pessoais recuperados;

IX – acompanhamento do processo de identificação dos corpos das vítimas e auxílio aos familiares no desembaraço legal desses corpos junto aos órgãos competentes;

X – auxílio logístico e jurídico aos familiares das vítimas para obtenção de cópias de boletim de ocorrência, declaração e certidão de óbito e quaisquer outros documentos por eles requeridos;

XI – traslado dos corpos das vítimas, para sepultamento em cidades indicadas pelos familiares;

XII – organização de visita dos familiares ao local do acidente, se estes o solicitarem e se as condições de segurança assim o permitirem;

XIII – assistência médica, psiquiátrica e psicológica emergencial e, quando requerida pelas vítimas e pelos familiares delas, assistência médica, psiquiátrica e psicológica

continuada, pelo prazo de até dois anos ou, mediante decisão de perícia independente, indicada pelas partes, por prazo maior.

§ 4º Na pormenorização dos procedimentos que requeiram hospedagem e alimentação dos habilitados, devem ser indicados preços locais de referência, por pessoa, para diária em hotel de categoria turística ou superior e para refeição em restaurante, obrigando-se o transportador pelo pagamento ou ressarcimento dessas despesas até o limite de cinqüenta por cento acima dos preços locais de referência que haja indicado.

§ 5º O plano corporativo deve ser revisto sempre que sobrevenham fatos capazes de lhe alterar o conteúdo.

Art. 266-C. O transportador é obrigado a possuir o nome completo de todos os que embarcaram em sua aeronave e a solicitar, de cada pessoa embarcada, a indicação do nome de uma pessoa, preferencialmente familiar, com quem possa manter contato, em caso de acidente.

§ 1º A indicação do nome é voluntária, cabendo àquele que embarca fornecer as informações bastantes para que o transportador possa encontrar a pessoa indicada, com prontidão.

§ 2º A recusa da indicação deve ser feita mediante declaração escrita, assinada, em modelo fornecido pelo transportador.

§ 3º As informações fornecidas ao transportador são confidenciais, vedada sua utilização para outro propósito que não o de localizar a pessoa indicada, em caso de acidente.

Art. 266-D. É obrigação do transportador, tão logo saiba de acidente com sua aeronave:

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

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

III - notificar o fato às pessoas indicadas pelos que embarcaram, conforme disposto no *caput* do art. 266-C, e, na medida do possível, a todos os familiares das vítimas.

§ 1º Na hipótese de ter havido recusa da indicação prevista no *caput* do art. 266-C, o transportador envidará esforços para encontrar familiar da vítima, ou outra pessoa de sua convivência, quando a primeira alternativa não for possível, a fim de notificá-lo do acidente.

§ 2º A notificação de que trata o *caput* deste artigo deve ser feita por pessoas ou instituições habilitadas a prestar assistência a vítimas de acidentes, especialmente contratadas ou a serviço regular do transportador.

§ 3º A notificação deve ser feita pessoalmente, a menos que motivo fundamentado impeça o transportador de fazê-lo.

§ 4º O transportador deve ser capaz de notificar os familiares de vítima, sempre que possível, no idioma e de acordo com as tradições culturais e convicções religiosas deles.

§ 5º Tão logo seja feita a notificação, o transportador deve comunicar o fato à autoridade aeronáutica.

§ 6º Somente após a notificação do acidente ao maior número possível de familiares, é permitida a divulgação do nome de vítima.

§ 7º A notificação do acidente a estrangeiro, residente em outro país, somente deve ser feita após prévio contato com missão diplomática do respectivo Estado.

Art. 266-E. Ocorrendo acidente, o transportador deve fornecer à autoridade aeronáutica e à autoridade policial, no prazo de até três horas após ser requisitado, relação dos nomes de todas as pessoas que embarcaram em sua aeronave, assim como dos nomes das pessoas indicadas para contato, acompanhados das informações de que trata o § 1º do art. 266-C.

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

§ 2º Ocorrendo desídia ou impossibilidade de cumprimento da obrigação, pelo transportador, deve a autoridade aeronáutica assumir a responsabilidade pelas notificações de que trata o art. 266-C, assim como por tomar providências emergenciais de apoio a vítimas e a seus familiares, sem prejuízo das sanções cabíveis ao transportador.

§ 3º Pode a autoridade aeronáutica, se assim julgar necessário, exigir de qualquer administração aeroportuária, no limite de suas competências, que auxilie o transportador em tudo quanto possa contribuir para a assistência às vítimas e aos familiares delas.

Art. 266-F. Para execução imediata do plano corporativo de assistência a vitimas de acidente aeronáutico e aos familiares delas, deve o transportador instalar centro de assistência em local de fácil acesso aos interessados, na cidade mais próxima da área do acidente, entre aquelas que constem de seu plano corporativo de assistência.

§ 1º No centro de assistência serão lotados tantos profissionais, próprios ou temporariamente contratados pelo transportador, quantos sejam necessários para tomar as

providências emergenciais de apoio a vítimas e aos familiares delas.

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

Art. 266-G. A assistência médica, psiquiátrica ou psicológica, devida pelo transportador às vítimas de acidentes aeronáuticos e aos familiares delas, é considerada de caráter continuado se permanece após a desativação do centro de assistência.

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

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

§ 3º O tratamento será encerrado após a declaração de alta do paciente ou após transcorridos dois anos desde seu início, sem prejuízo do disposto no inciso XIII, § 3º do art. 266-B.

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

Art. 266-H. É direito das vítimas e dos familiares delas obter, periodicamente, informações e esclarecimentos relacionados à investigação do acidente, cabendo à autoridade aeronáutica prestá-los e, ao transportador, responsabilizar-se

pelo deslocamento dos interessados ao local de reunião, assim como pela hospedagem deles, se necessária."

Art. 4º O art. 299 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

"**Art. 299**.....

.....

X – recusa de prestar assistência às vítimas de acidentes aeronáuticos e aos familiares delas ou descumprimento reiterado de obrigações previstas na seção VI do Título VIII deste Código." (NR)

Art. 5º O capítulo III do Título IX da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescido dos seguinte dispositivo:

"**Art. 302-A.** O transportador que descumprir obrigação prevista na seção VI do Título VIII deste Código estará sujeito a multa, aplicada pela autoridade aeronáutica, cujo valor poderá variar de cinco mil reais a cinco milhões de reais, conforme a gravidade da infração."

Art. 6º. Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Dois acidentes aeronáuticos de grandes proporções – o primeiro deles com aeronave da companhia aérea GOL, em setembro de 2006, e o segundo com aeronave da companhia aérea TAM, em julho de 2007 – vêm obrigando o Parlamento brasileiro a voltar sua atenção para variados aspectos da complexa legislação aeronáutica. Em razão dos trabalhos desenvolvidos pelas Comissões Parlamentares de Inquérito destinadas a investigar as razões da crise do sistema de transporte aéreo brasileiro, que funcionaram ano passado na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, algumas conclusões a respeito de que

medidas tomar para aperfeiçoar o regime de indenizações por desrespeitos aos usuários do transporte aéreo e de assistência parecem consensuais.

Como foi observado nas reuniões das CPI, os limites de indenizações previstos no Código Brasileiro de Aeronáutica, para o transporte doméstico, estão inteiramente defasados, não oferecendo verdadeira compensação para os eventuais beneficiários, nem contribuindo para que demandas se resolvam mediante procedimento extrajudicial. A título de exemplo, basta dizer que a indenização por dano decorrente de morte de passageiro hoje corresponde a apenas quatorze mil reais. No plano internacional, em que já vigoram os padrões de indenização adotadas na Convenção de Montreal, de 1999, esse valor atinge cem mil Direitos Especiais de Saque, o equivalente a cerca de duzentos e setenta e cinco mil reais. Igualmente as indenizações por cancelamento de vôos e extravios de bagagem, merecem revisão.

No que se refere ao regime de assistência dos transportadores a vítimas e aos familiares delas, em caso de acidente aeronáutico, as CPI reconheceram que o Brasil vem fazendo algum esforço para equiparar as práticas internas às adotadas em países desenvolvidos. Tal esforço veio, em um primeiro momento, na adoção das recomendações feitas pela Organização de Aviação Civil Internacional em sua Circular nº 285-NA/166, incorporadas à Instrução de Aviação Civil – IAC nº 200-1001, de 2005, que dispõe sobre plano de assistência às vítimas de acidente aeronáutico e apoio a seus familiares. Em seguida, e por força dos acontecimentos inicialmente mencionados, instâncias da Justiça e do Ministério Público passaram a exigir dos transportadores o cumprimento de determinadas obrigações consideradas indispensáveis ao bem-estar material, físico e emocional dos que foram afetados pela terrível experiência de um acidente aeronáutico. No caso do acidente com aeronave da companhia aérea TAM, por exemplo, foi firmado um extenso termo de compromisso no qual o transportador se compromete a adotar todas as providências necessárias para dar suporte aos familiares das vítimas.

Não obstante esses avanços, é fácil notar que a matéria ainda padece de certa fragilidade legal, ancorada que está em mera instrução da autoridade aeronáutica, aprovada por portaria. Tampouco parece prudente confiar na consolidação natural de práticas que surgiram em virtude de ação precisa e específica da Justiça e do Ministério Público. O certo, a esta altura, e a exemplo do

que já fizeram alguns países, como Estados Unidos e Austrália, é dispor acerca do assunto no plano de lei, tornando o Congresso Nacional a tarefa de estatuir as obrigações inamovíveis dos transportadores e das autoridades públicas. Tratam-se, afinal, de procedimentos inovadores, cujo cumprimento, em verdade, não deveria ser imposto senão por meio de lei, em que pese a tolerância do Código Brasileiro de Aeronáutica e da Lei nº 11.182, de 2005 (criação da ANAC) para com o poder normativo da autoridade regulamentadora.

No trabalho de elevar o *status* jurídico dos direitos e obrigações hoje contidos na IAC nº 200-1001/2005, procurou-se acrescentar à matéria aspectos cuja regulação, em função da experiência prática havida na assistência a vítimas dos acidentes com as aeronaves da GOL e da TAM, mostrou-se necessária. Nesse sentido, propõe-se que o transportador adiante aos interessados, em até quinze dias depois do acidente, uma parcela da indenização por dano, de sorte que possam lidar com as vicissitudes da situação. Outra sugestão é que seja garantida às vítimas e aos familiares delas assistência médica e psicológica continuada, não apenas nos dias seguintes ao acidente. Traumas tão intensos como os provocados por um desastre aeronáutico, no plano físico e emocional, dificilmente podem ser contornados sem um acompanhamento mais prolongado de profissionais especializados. Outro ponto importante do projeto, sem dúvida, é a previsão expressa de penalidade pelo descumprimento das obrigações ali impostas, questão hoje mal conduzida no âmbito da norma infralegal. Finalmente, é de se destacar a importância emprestada ao direito de informação, concedido aos familiares, acerca do acidente e dos procedimentos de assistência. A esse respeito, muito se tem reclamado, especialmente sobre o comportamento arredio da autoridade aeronáutica, encarregada de conduzir as investigações.

Sendo essas as razões que se tinha a expor, solicita-se o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 04 de dezembro 2008.

Deputado PAULO ABI-ACKEL
PSDB/MG

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

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

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....

TÍTULO VIII
DA RESPONSABILIDADE CIVIL

CAPÍTULO I
DA RESPONSABILIDADE CONTRATUAL

Seção I
Disposições Gerais

Art. 246. A responsabilidade do transportador (artigos 123, 124 e 222, parágrafo único), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (artigos 233, 234, § 1°, e 245), está sujeita aos limites estabelecidos neste Título (artigos 257, 260, 262, 269 e 277).

Art. 247. É nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite de indenização inferior ao previsto neste Capítulo, mas a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que continuará regido por este Código (art. 10).

.....

Seção III
Da Responsabilidade Por Dano a Passageiro

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

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

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

Art. 258. No caso de transportes sucessivos, o passageiro ou seu sucessor só terá ação contra o transportador que haja efetuado o transporte no curso do qual ocorrer o acidente ou o atraso.

Parágrafo único. Não se aplica o disposto neste artigo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade por todo o percurso do transporte contratado.

Art. 259. Quando o transporte aéreo for contratado com um transportador e executado por outro, o passageiro ou sucessores poderão demandar tanto o transportador contratual como o transportador de fato, respondendo ambos solidariamente.

Seção IV
Da Responsabilidade Por Danos à Bagagem

Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente 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 150 (cento e cinqüenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.

Art. 261. Aplica-se, no que couber, o que está disposto na seção relativa à responsabilidade por danos à carga aérea (artigos 262 a 266).

Seção V
Da Responsabilidade Por Danos à Carga

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 3 (três) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN) por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (artigos 239, 241 e 244).

Art. 263. Quando para a execução do contrato de transporte aéreo for usado outro meio de transporte, e houver dúvida sobre onde ocorreu o dano, a responsabilidade do transportador será regida por este Código (art. 245 e parágrafo único).

.....

Art. 266. Poderá o expedidor propor ação contra o primeiro transportador e contra aquele que haja efetuado o transporte, durante o qual ocorreu o dano, e o destinatário contra este e contra o último transportador.

Parágrafo único. Ocorre a solidariedade entre os transportadores responsáveis perante, respectivamente, o expedidor e o destinatário.

CAPÍTULO II
DA RESPONSABILIDADE POR DANOS EM SERVIÇOS AÉREOS GRATUITOS

Art. 267. Quando não houver contrato de transporte (artigos 222 a 245), a responsabilidade civil por danos ocorridos durante a execução dos serviços aéreos obedecerá ao seguinte:

I - no serviço aéreo privado (artigos 177 a 179), o proprietário da aeronave responde por danos ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos limites previstos, respectivamente, nos artigos 257 e 269 deste Código, devendo contratar seguro correspondente (art. 178, parágrafos 1° e 2°);

II - no transporte gratuito realizado por empresa de transporte aéreo público, observa-se o disposto no art. 256, § 2°, deste Código;

III - no transporte gratuito realizado pelo Correio Aéreo Nacional, não haverá indenização por danos a pessoa ou bagagem a bordo, salvo se houver comprovação de culpa ou dolo dos operadores da aeronave.

§ 1º No caso do item III deste artigo, ocorrendo a comprovação de culpa, a indenização sujeita-se aos limites previstos no Capítulo anterior, e no caso de ser comprovado o dolo, não prevalecem os referidos limites.

§ 2º Em relação a passageiros transportados com infração do § 2º do art. 178 e art. 221, não prevalecem os limites deste Código.

CAPÍTULO III
DA RESPONSABILIDADE PARA COM TERCEIROS NA SUPERFÍCIE

Art. 268. O explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em vôo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.

§ 1º Prevalece a responsabilidade do explorador quando a aeronave é pilotada por seus prepostos, ainda que exorbitem de suas atribuições.

§ 2º Exime-se o explorador da responsabilidade se provar que:

I - não há relação direta de causa e efeito entre o dano e os fatos apontados;

II - resultou apenas da passagem da aeronave pelo espaço aéreo, observadas as regras de tráfego aéreo;

III - a aeronave era operada por terceiro, não preposto nem dependente, que iludiu a razoável vigilância exercida sobre o aparelho;

IV - houve culpa exclusiva do prejudicado.

§ 3º Considera-se a aeronave em vôo desde o momento em que a força motriz é aplicada para decolar até o momento em que termina a operação de pouso.

§ 4º Tratando-se de aeronave mais leve que o ar, planador ou asa voadora, considera-se em vôo desde o momento em que se desprende da superfície até aquele em que a ela novamente retorne.

§ 5º Considera-se em manobra a aeronave que estiver sendo movimentada ou rebocada em áreas aeroportuárias.

Art. 269. A responsabilidade do explorador estará limitada:

I - para aeronaves com o peso máximo de 1.000 (um mil) quilogramas, à importância correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN

(Obrigações do Tesouro Nacional);

II - para aeronaves com peso superior a 1.000 (um mil) quilogramas, à quantia correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN

(Obrigações do Tesouro Nacional), acrescida de 1/10 (um décimo) do valor de cada OTN (Obrigação do Tesouro Nacional) por quilograma que exceder a 1000 (um mil).

Parágrafo único. Entende-se por peso da aeronave o autorizado para decolagem pelo certificado de aeronavegabilidade ou documento equivalente.

Art. 270. O explorador da aeronave pagará aos prejudicados habilitados 30% (trinta por cento) da quantia máxima, a que estará obrigado, nos termos do artigo anterior, dentro de 60 (sessenta) dias a partir da ocorrência do fato (artigos 252 e 253).

§ 1º Exime-se do dever de efetuar o pagamento o explorador que houver proposto ação para isentar-se de responsabilidade sob a alegação de culpa predominante ou exclusiva do prejudicado.

§ 2° O saldo de 70% (setenta por cento) será rateado entre todos os prejudicados habilitados, quando após o decurso de 90 (noventa) dias do fato, não pender qualquer processo de habilitação ou ação de reparação do dano (artigos 254 e 255).

.....

TÍTULO IX
DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

.....

CAPÍTULO III
DAS INFRAÇÕES

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (um mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

I - procedimento ou prática no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

II - execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes;

III - cessão ou transferência da concessão, autorização ou permissão, sem licença da autoridade aeronáutica;

IV - transferência, direta ou indireta, da direção ou da execução dos serviços aéreos concedidos ou autorizados;

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

VII - prática reiterada de infrações graves;

VIII - atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias além do prazo estabelecido pela autoridade aeronáutica;

IX - atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de áreas aeroportuárias, fora do prazo estabelecido no respectivo instrumento.

Art. 300. A cassação dependerá de inquérito administrativo no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.

Art. 301. A suspensão poderá ser por prazo até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período.

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

I - Infrações referentes ao uso das aeronaves:

a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;

b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;

c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;

f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;

g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;

h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;

i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada;

j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;

k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;

l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;

m) trasladar aeronave sem licença;

n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;

o) realizar vôo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;

p) realizar vôo com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização do órgão competente;

q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;

r) realizar vôo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

s) realizar vôo por instrumentos com aeronave não-homologada para esse tipo de operação;

t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;

u) realizar vôo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não-habilitado para tal;

v) operar aeronave com plano de vôo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;

w) explorar sistematicamente serviços de taxi-aéreo fora das áreas autorizadas;

x) operar radiofreqüências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.

II - Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;

c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;

d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;

g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;

h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;

i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;

j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;

k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;

l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;

m) infringir regras, normas ou cláusulas de convenções ou atos internacionais;

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

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

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

q) operar a aeronave em estado de embriaguez;

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

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

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

u) ministrar instruções de vôo sem estar habilitado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

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

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

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

CAPÍTULO IV
DA DETENÇÃO, INTERDIÇÃO E APREENSÃO DE AERONAVE

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

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

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

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

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

V - para averiguação de ilícito.

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

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

** § 2° com redação dada pela Lei n° 9.614, de 05/03/1998.*

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

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

.....

.....

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

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

CAPÍTULO I
DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

Art. 1º Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado.

Parágrafo único. A ANAC terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.665, DE 2009

(Do Sr. Zequinha Marinho)

Modifica a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para impor limites a taxas de administração ou 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.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-949/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para impor limites a taxas de administração ou serviço cobradas do passageiro que solicita o cancelamento do contrato de transporte aéreo ou a remarcação do horário ou da data de início de execução de tal contrato.

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

I – o art. 228 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

§ 1º Mesmo que o bilhete haja sido emitido para uso em horário e dia certos, é assegurado ao passageiro o direito de alterá-los, observada a disponibilidade do transportador.

§ 2º Havendo alteração nas condições de utilização do bilhete, conforme previsto no § 1º deste artigo, pode o transportador cobrar do passageiro, exclusivamente, a título de taxa de administração ou serviço, importância correspondente a, no máximo:

I – cinco por cento do valor já pago pelo passageiro, se a alteração se der com prazo de antecedência, em relação à data de início do transporte, igual ou superior a sete dias;

II - dez por cento do valor já pago pelo passageiro, se a alteração se der com prazo de antecedência, em relação à data de início do transporte, inferior a sete dias.

§ 3º. É nula a cláusula de contrato de transporte aéreo, mesmo daquele firmado mediante pagamento de tarifa promocional, que preveja, na hipótese de remarcação do bilhete a pedido do passageiro, cobrança de taxa de administração ou serviço cujo valor, em relação à importância

já paga, corresponda a percentual superior aos definidos nos incisos I e II do § 2º deste artigo. (NR)"

II – o art. 229 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se:

I – o transportador vier a cancelar a viagem;

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.

Parágrafo 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.

Parágrafo 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. 3º. Esta lei entra em vigor decorridos noventa dias desde a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei é inspirado nos termos da ação civil pública movida, em 2007, pelo Ministério Público Federal, por intermédio dos Procuradores da República Rafael Ribeiro Rayol e Thiago Ferreira de Oliveira, com o fito de defender direitos coletivos dos consumidores lesados pela presença de abusivas cláusulas de adesão – referentes a cancelamento e remarcação de passagens - dispostas nos contratos ofertados pelas empresas que prestam serviço de transporte aéreo. Naquele mesmo ano, o Juiz Federal Antônio Carlos Almeida Campelo, da 5ª Vara da Seção Judiciária do Estado do Pará, deferiu o pedido de tutela antecipada, proibindo a aplicação das mencionadas cláusulas até que fosse tomada decisão definitiva a respeito.

Não obstante o bom encaminhamento da ação, julgo que o Poder Legislativo deve tomar a iniciativa de, desde logo, colocar em discussão a matéria, visando o aperfeiçoamento da legislação aeronáutica, que hoje, de fato, é imprecisa ou omissa no que respeita às condições de cancelamento ou remarcação do transporte aéreo. Daí, portanto, o abuso cometido por alguns transportadores.

Passo a reproduzir, agora, algumas passagens do texto da ação civil pública aqui citada, as quais, acredito, dão suficiente justificativa para a apresentação deste projeto de lei.

" *(...) As práticas comerciais irregulares e abusivas cometidas pelas cias. aéreas acima qualificadas consistem em:*

a) exigir dos passageiros valores significativamente acima do permitido em lei, no momento de rescisão de contrato de transporte e de remarcação de viagem dos bilhetes aéreos requeridos pelos usuários-consumidores;

b) o não respeito ao prazo legal de arrependimento previsto no Código de Defesa do Consumidor, quanto aos serviços

contratados fora do estabelecimento comercial, especialmente via internet.

Essas práticas vêm sendo utilizadas pelas demandadas ainda que o pedido de remarcação do bilhete aéreo ou o seu cancelamento seja requerido pelo consumidor em tempo hábil de ser renegociado pela empresa aérea.

Dessa forma, independentemente da antecedência com que o usuário-consumidor venha a requerer o cancelamento da viagem ou a remarcação de sua data, há a cobrança de exorbitante multa a título de "taxa administrativa". Essa taxa, que deveria apenas comportar o custo operacional da remarcação ou do cancelamento do bilhete, quando solicitado em tempo de renegociar a passagem, chega, em alguns casos, ao patamar de 80% (oitenta por cento) do valor do bilhete, como adiante comentaremos.

Possibilita-se às empresas aéreas, com isso, a venda original da passagem, o recebimento de valor (a título de "taxa administrativa") equivalente, em alguns casos, a quase outro bilhete e ainda a renegociação do assento vago (seja porque remarcado ou cancelado) a outro passageiro, numa sede de lucro que só prejudica a parte mais fraca da relação: o consumidor! (...)".

Esses os motivos que me fazem solicitar o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 12 de fevereiro de 2009.

Deputado Zequinha Marinho

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.854, DE 2009

(Do Sr. Waldir Neves)

Acrescenta dispositivo ao Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre a transferência do bilhete de passagem aérea.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-949/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre transferência do bilhete de passagem aérea.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

"Art. 228-A. A transferência do bilhete de passagem, de uma pessoa a outra, sujeitar-se-á, exclusivamente, às regras que o transportador lhe impuser, observadas, não obstante, as exigências que a autoridade aeronáutica fixar com respeito à identificação de passageiro."

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

JUSTIFICAÇÃO

A transferência do bilhete de passagem aérea, de uma pessoa a outra, é prática proibida pela legislação nacional, como o comprova o art. 2º das "Condições Gerais de Transporte", aprovadas pela Portaria nº 676/ CG5, de 13 de novembro de 2000, do Comando da Aeronáutica, e mantida pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC:

"Art. 2º O bilhete de passagem é pessoal e intransferível."

Duas razões, amiúde, costumam ser levantadas para explicar a existência dessa restrição. A primeira consiste em haver a necessidade de estrito controle sobre a identificação dos passageiros, de sorte que medidas de que visem à segurança pública e, em particular, à segurança da aviação possam ser tomadas. Desde essa ótica, presume-se que a transferência do bilhete de passagem, no mínimo, torna mais complexos e custosos os procedimentos de identificação

daqueles que embarcam. A segunda diz da possibilidade de que se façam arbitragens na comercialização das passagens aéreas. Arbitragem é o jargão econômico para o ato de comprar um ativo depreciado em determinado mercado e depois revendê-lo por um preço maior, no mesmo mercado ou em outro. Imagina-se que permitir a transferência de bilhetes estimula a criação de um mercado secundário para a negociação desses ativos, abastecido por atravessadores que, tendo adquirido passagens a preços promocionais, ofereçam-nas no momento oportuno aos consumidores propensos a pagar mais pelas viagens, os quais, de outra forma, só teriam a opção de adquirir passagens ainda mais caras diretamente das companhias aéreas.

Tenho para mim que essas razões são insuficientes para justificar a permanência de um mandamento legal como o que foi reproduzido mais acima. Vou apresentar minhas considerações em relação a cada uma delas.

Acerca da primeira, não creio que seja correto impedir um procedimento que, por si mesmo, não denota a existência de má-fé de parte daqueles que o praticam. De resto, embora seja previsível que alguns tentem se valer da transferência para fins ilícitos – terrorismo ou fuga, por exemplo -, não há por que acreditar que os meios já existentes de identificação de passageiros não possam dar conta desse tipo de escamoteação. Com efeito, o repasse ou a renegociação da passagem não dão azo a que se reduza o rigor da conferência executada no *check-in* ou, como hoje já acontece com aqueles que pessoalmente imprimem o cartão de embarque eletrônico, no acesso às salas de embarque. Neste segundo caso, especificamente, pode-se obrigar aqueles de detenham cartão de embarque emitido em nome de outra pessoa a se dirigir aos balcões de *check-in* para nova emissão do documento. Enfim, a prova de que transferência de passagem e identificação de passageiro não são condutas mutuamente excludentes é-nos dada pelo sistema de aviação civil estadunidense: ali, nem a *Federal Aviation Administration* - FAA nem qualquer outro ente regulador impõe proibição a que se realize a transferência de passagens, não obstante todo o aparato legal e material

colocado a serviço do combate ao crime no âmbito do transporte aéreo, por motivos sobejamente conhecidos.

No que concerne à segunda, dado que o que está em jogo, fundamentalmente, é a viabilidade de estratégias comerciais das empresas, nada melhor do que deixar que elas próprias ditem as regras que julguem mais apropriadas a seu plano de atuação no mercado. Como já ocorre nos Estados Unidos, por exemplo, haverá empresa que não queira permitir qualquer espécie de transferência de passagem; haverá empresa que deseje permitir a transferência mediante pagamento de multa; haverá empresa que opte por não criar qualquer embaraço à transferência. A cada uma, portanto, segundo suas necessidades. Reitero: o que não faz sentido é norma legal se ocupar de restringir prática por considerá-la lesiva aos interesses comerciais das empresas aéreas, ignorando o fato de que algumas dessas próprias empresas podem discordar desse ponto de vista. Deixemo-las, então, exercer seu direito de propriedade. Cada uma delas, de acordo com as circunstâncias, saberá escolher o caminho que lhe for mais conveniente. Quanto aos consumidores, podemos estar certos, ao menos, de que terão a oportunidade de manifestar sua preferência assim que alguma empresa decida permitir a transferência de bilhetes de passagens. Não custa lembrar que os interesses do consumidor são melhores promovidos por eles mesmos do que pelo legislador.

Essas eram as ponderações que gostaria de fazer, ansiando por um debate fecundo, na Casa, a respeito da matéria.

Sala das Sessões, em 12 de março de 2009.

WALDIR NEVES
Deputado Federal
(PSDB/MS)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

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

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

.....

.....

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

COMANDO DA AERONÁUTICA

PORTARIA Nº 676/GC-5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000

Aprova as Condições Gerais de Transporte.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA,no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 18 e 19 da Lei complementar no 97, de 9 de junho de 1999, resolve:

Art. 1º Aprovar as Condições Gerais de Transporte.

Art. 2º Esta Portaria entrará em vigor a partir de 1o de janeiro de 2001.

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº 957/GM-5, de 19 de dezembro de 1989, publicada no Diário Oficial da União nº 242, Seção 1, de 21 de dezembro de 1989.

CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA
Comandante da Aeronáutica

CONDIÇÕES GERAIS DE TRANSPORTE APROVADAS PELA PORTARIA N.º 676/GC5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000

CAPÍTULO I
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Art. 1º O transporte aéreo de pessoas, de coisas e de cargas será realizado mediante contrato entre o transportador e o usuário.

Parágrafo único. Constituem provas do contrato de transporte aéreo: o bilhete de passagem para o transporte de pessoas, a nota de bagagem para o transporte de coisas e o conhecimento aéreo para o transporte de cargas.

CAPÍTULO II
DO TRANSPORTE DE PESSOAS

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 2º O bilhete de passagem é pessoal e intransferível.

Art. 3º O bilhete de passagem poderá ser emitido por transportador aéreo, seus prepostos e seus agentes gerais.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.109, DE 2009

(Do Sr. Valtenir Pereira)

Determina às empresas de transporte aéreo de passageiros divulgação de informação sobre os direitos dos passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-949/2007.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei estabelece normas de informação aos consumidores de empresas de transporte aéreo de passageiros.

Art. 2º. As companhias de transporte aéreo são obrigadas a prestar informações sobre os motivos dos atrasos ou cancelamentos dos vôos e as providências que estão sendo tomadas para resolver os problemas daí decorrentes.

Art. 3º. As empresas deverão afixar um painel eletrônico ou impresso com 1,5m x 70cm, em local visível e de fácil acesso, em cada balcão de atendimento e guichê de embarque (check in), contendo as seguintes informações sobre direitos do consumidor, nos casos de:

§ 1º - Atraso de vôo.

I - caso a reserva esteja confirmada e ocorra atraso de vôo, a companhia aérea tem a obrigação de acomodar o passageiro em outra aeronave (dela mesma ou de outra companhia) em até quatro horas;

II - a empresa deverá proporcionar assistência ao passageiro (como refeições, telefonemas e transporte para sair do aeroporto e voltar), independente do tempo de espera pelo vôo atrasado;

III - se o passageiro preferir outra companhia, o bilhete deve ser endossado;

IV - o passageiro pode optar pelo reembolso;

§ 2º - Overbooking ou venda de maior número de passagens do que de assentos.

I - A companhia é obrigada a acomodar em outro vôo o passageiro preterido, dentro de quatro horas;

II - caso esse prazo não seja cumprido, o passageiro pode optar por outro vôo da mesma companhia, pelo endosso ou pelo reembolso;

§ 3º - Extravio de bagagem.

I - o passageiro deve preencher o Registro de Irregularidade de Bagagem (RIB), se a bagagem não for entregue no ponto de destino;

II - a bagagem extraviada deverá ser entregue em até 05 dias úteis; após esse prazo, o passageiro deverá ser indenizado;

§ 4º. O passageiro que se sentir prejudicado pode procurar o Serviço de Atendimento ao Consumidor da Anac no aeroporto e preencher formulário disponível, com o relato do problema causado pelo atraso no vôo.

I - o documento servirá para que a Anac exija explicações das companhias aéreas e para que o passageiro tenha um comprovante em mãos para pleitear seus direitos.

§ 5º. Pode ainda procurar o PROCON, bem como os Juizados Especiais Cíveis para exercer seu direito.

§ 6º. Caso o passageiro faça opção de reembolso é importante:

I - guardar tickets de embarque ou qualquer outro documento entregue e que mostre o horário marcado para o embarque e a horário real em que o mesmo tenha ocorrido;

II - guardar tickets da mudança de horários, mudança de vôo ou de companhia aérea;

III - tirar fotos dos painéis do aeroporto que indiquem o atraso;

IV - imprimir e guardar material publicado na internet relativo ao assunto e de preferência se foi produzido pela própria companhia aérea ou pela Infraero;

V - comprar e guardar jornais e revistas que apresentem o atraso;

VI - anotar o nome, endereço e telefone dos demais passageiros e de outras pessoas que estejam no aeroporto, que poderão testemunhar o atraso;

VII - anotar o nome, endereço e telefone do agente de viagem que estiver presente para que ele testemunhe;

VIII - pedir no hotel declaração da hospedagem ou recibo, no caso da companhia aérea ter oferecido a hospedagem;

IX - guardar o recibo de pagamento do hotel, caso tenha se hospedado diretamente;

X - guardar notas fiscais da alimentação feita;

XI - guardar recibos de pagamentos do táxi ou outro tipo de transporte utilizado.

Art. 4º. Em caso de descumprimento do que determina esta Lei, a empresa infratora se sujeitará às sanções previstas no capítulo VII, da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.

Art. 5º. As companhias terão 60 (sessenta) dias para implementar o que determina esta Lei.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Desde o início do caos aéreo brasileiro, as viagens viraram um jogo de azar, no qual o passageiro tem a sorte de embarcar no horário ou o infortúnio de aguardar por tempo indeterminado pelo vôo. Diante desse quadro o que deve fazer o consumidor diante dos inconvenientes? A maioria dos usuários do sistema aeroportuário desconhece o Código Brasileiro de Aeronáutica, não sabe ao certo quais os direitos previstos no Código de Defesa do Consumidor e muito menos a quem recorrer quando sofre danos materiais e morais.

A reclamação mais constante em um saguão de aeroporto é em relação à falta de informações das companhias aéreas. Quando há atrasos, por exemplo, é normal nenhum funcionário saber explicar ao certo o que aconteceu e a previsão de horário para o embarque. Diante da situação, é mais comum que o passageiro esbraveje contra a empresa, mas o problema na maioria das vezes não é solucionado.

De acordo com artigo 46 do Código de Defesa do Consumidor (Lei n° 8.078/1990), o contratado é obrigado a informar corretamente ao solicitante do transporte, nesse caso o passageiro, o que dispõe o serviço e as razões dos atrasos.

No Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei de nº 7.565/86), o artigo 231 prevê que "todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil". Como os consumidores não conhecem seus direitos, acabam maltratados, nesse caso, pelas companhias aéreas.

Com a divulgação dos direitos do consumidor em lugar visível o passageiro poderá de imediato dar queixa no órgão de defesa do consumidor, Procon, quando então será a empresa autuada e responderá processo administrativo ou também poderá acionar o Juizado de Defesa do Consumidor, buscando indenização por dano material e moral.

Quando a empresa não atende ao passageiro, este deve procurar o posto da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) nas dependências do aeroporto. Lá, fiscais poderão orientar melhor o usuário, assim como pressionar a companhia para atender as determinações vigentes.

Assim sendo, contamos com o apoio dos ilustres parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 23 de abril de 2009.

Dep. Valtenir Pereira
PSB/MT

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a Proteção do Consumidor e dá outras providências.

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

.....

CAPÍTULO VI
DA PROTEÇÃO CONTRATUAL

Seção I
Disposições Gerais

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

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

.....

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

.....

CAPÍTULO VII
DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

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

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

§ 2° (VETADO).

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

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

Art. 56. As infrações das normas de defesa do consumidor ficam sujeitas, conforme o caso, às seguintes sanções administrativas, sem prejuízo das de natureza civil, penal e das definidas em normas específicas:

I - multa;

II - apreensão do produto;

III - inutilização do produto;

IV - cassação do registro do produto junto ao órgão competente;

V - proibição de fabricação do produto;
VI - suspensão de fornecimento de produtos ou serviço;
VII - suspensão temporária de atividade;
VIII - revogação de concessão ou permissão de uso;
IX - cassação de licença do estabelecimento ou de atividade;
X - interdição, total ou parcial, de estabelecimento, de obra ou de atividade;
XI - intervenção administrativa;
XII - imposição de contrapropaganda.

Parágrafo único. As sanções previstas neste artigo serão aplicadas pela autoridade administrativa, no âmbito de sua atribuição, podendo ser aplicadas cumulativamente, inclusive por medida cautelar, antecedente ou incidente de procedimento administrativo.

Art. 57. A pena de multa, graduada de acordo com a gravidade da infração, a vantagem auferida e a condição econômica do fornecedor, será aplicada mediante procedimento administrativo, revertendo para o Fundo de que trata a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, os valores cabíveis à União, ou para os Fundos estaduais ou municipais de proteção ao consumidor nos demais casos. *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 8.656, de 21/5/1993)*

Parágrafo único. A multa será em montante não inferior a duzentas e não superior a três milhões de vezes o valor da Unidade Fiscal de Referência (Ufir), ou índice equivalente que venha a substituí-lo. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 8.703, de 6/9/1993)*

Art. 58. As penas de apreensão, de inutilização de produtos, de proibição de fabricação de produtos, de suspensão do fornecimento de produto ou serviço, de cassação do registro do produto e revogação da concessão ou permissão de uso serão aplicadas pela administração, mediante procedimento administrativo, assegurada ampla defesa, quando forem constatados vícios de quantidade ou de qualidade por inadequação ou insegurança do produto ou serviço.

Art. 59. As penas de cassação de alvará de licença, de interdição e de suspensão temporária da atividade, bem como a de intervenção administrativa, serão aplicadas mediante procedimento administrativo, assegurada ampla defesa, quando o fornecedor reincidir na prática das infrações de maior gravidade previstas neste código e na legislação de consumo.

§ 1º A pena de cassação da concessão será aplicada à concessionária de serviço público, quando violar obrigação legal ou contratual.

§ 2º A pena de intervenção administrativa será aplicada sempre que as circunstâncias de fato desaconselharem a cassação de licença, a interdição ou suspensão da atividade.

§ 3º Pendendo ação judicial na qual se discuta a imposição de penalidade administrativa, não haverá reincidência até o trânsito em julgado da sentença.

Art. 60. A imposição de contrapropaganda será cominada quando o fornecedor incorrer na prática de publicidade enganosa ou abusiva, nos termos do art. 36 e seus parágrafos, sempre às expensas do infrator.

§ 1° A contrapropaganda será divulgada pelo responsável da mesma forma, freqüência e dimensão e, preferencialmente no mesmo veículo, local, espaço e horário, de forma capaz de desfazer o malefício da publicidade enganosa ou abusiva.

§ 2° (VETADO).

§ 3° (VETADO).

TÍTULO II
DAS INFRAÇÕES PENAIS

Art. 61. Constituem crimes contra as relações de consumo previstas neste código, sem prejuízo do disposto no Código Penal e leis especiais, as condutas tipificadas nos artigos seguintes .

.....

.....

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

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

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.085, DE 2009

(Do Sr. Marcelo Almeida)

Acresce e altera dispositivos à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4459/2008.

APRECIAÇÃO:
Proposição sujeita à apreciação do Plenário

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

"Art. 1º .....

.....

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

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

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

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

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

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

"Art. 251 Na fixação de responsabilidade do transportador por danos a pessoas, carga, equipamento ou instalações postos a bordo da aeronave aplicam-se os

dispositivos deste Capítulo, caso não existam no contrato outras limitações e, subsidiariamente, quando aplicável, o Código de Defesa do Consumidor."

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

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

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

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

JUSTIFICATIVA

1. Transporte Aéreo e Responsabilidade Global

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ademais, o inciso V do art. 170 da Carta Magna eleva a defesa do consumidor à condição de princípio da ordem econômica. Nesse sentido, a Carta Maior alçou como princípio e direito fundamental a proteção do consumidor. Tal preceito recebe maior

importância diante da determinação que o legislador constituinte deu, quando, nos termos do art. 48 do ADCT, demanda pela criação do Código de Defesa do Consumidor.

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

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

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

Tanto o normativo internacional quanto o CBA, no que tange aos direitos dos transportados, ignoram por completo os direitos e garantias consolidados na Carta da República, bem como nos diplomas infraconstitucionais. Rechaçam, outrossim, os entendimentos jurídicos de vanguarda, antenados com as mudanças que a sociedade civilizada vem enfrentando.

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

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

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

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

Brasília, 22 de setembro de 2009.

Deputado MARCELO ALMEIDA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;

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

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

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

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

XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:

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

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

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

XXX - é garantido o direito de herança;

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

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

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

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

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

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

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

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

XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;

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

a) a plenitude de defesa;

b) o sigilo das votações;

c) a soberania dos veredictos;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) privação ou restrição da liberdade;

b) perda de bens;

c) multa;

d) prestação social alternativa;

e) suspensão ou interdição de direitos;

XLVII - não haverá penas:

a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;

b) de caráter perpétuo;

c) de trabalhos forçados;

d) de banimento;

e) cruéis;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;

LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;

LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;

LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;

LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;

LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;

LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;

LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;

LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data* , quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;

LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:

a) partido político com representação no Congresso Nacional;

b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;

LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;

LXXII - conceder-se-á *habeas data* :

a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;

b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;

LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;

LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:

a) o registro civil de nascimento;

b) a certidão de óbito;

LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data* , e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 26, de 2000)*

.....

TÍTULO VII
DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

I - soberania nacional;

II - propriedade privada;

III - função social da propriedade;

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*

VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

VIII - busca do pleno emprego;

IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995)*

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Art. 171. *(Revogado pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995)*

.....

ATO DAS DISPOSIÇÕES CONSTITUCIONAIS TRANSITÓRIAS

.....

Art. 48. O Congresso Nacional, dentro de cento e vinte dias da promulgação da Constituição, elaborará código de defesa do consumidor.

Art. 49. A lei disporá sobre o instituto da enfiteuse em imóveis urbanos, sendo facultada aos foreiros, no caso de sua extinção, a remição dos aforamentos mediante aquisição do domínio direto, na conformidade do que dispuserem os respectivos contratos.

§ 1º Quando não existir cláusula contratual, serão adotados os critérios e bases hoje vigentes na legislação especial dos imóveis da União.

§ 2º Os direitos dos atuais ocupantes inscritos ficam assegurados pela aplicação de outra modalidade de contrato.

§ 3º A enfiteuse continuará sendo aplicada aos terrenos de marinha e seus acrescidos, situados na faixa de segurança, a partir da orla marítima.

§ 4º Remido o foro, o antigo titular do domínio direto deverá, no prazo de noventa dias, sob pena de responsabilidade, confiar à guarda do registro de imóveis competente toda a documentação a ele relativa.

.....

.....

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (arts. 14, 204 e 214).

§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o território nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (art. 12).

Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

.....

CAPÍTULO II
DISPOSIÇÕES DE DIREITO INTERNACIONAL PRIVADO

.....

Art. 10. Não terão eficácia no Brasil, em matéria de transporte aéreo, quaisquer disposições de direito estrangeiro, cláusulas constantes de contrato, bilhete de passagem, conhecimento e outros documentos que:

I - excluam a competência de foro do lugar de destino;

II - visem à exoneração de responsabilidade do transportador, quando este Código não a admite;

III - estabeleçam limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste Código (arts. 246, 257, 260, 262, 269 e 277).

TÍTULO II
DO ESPAÇO AÉREO E SEU USO PARA FINS AERONÁUTICOS

CAPÍTULO I
DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO

Art. 11. Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial.

.....

TÍTULO IV
DAS AERONAVES

.....

CAPÍTULO III
DA PROPRIEDADE E EXPLORAÇÃO DA AERONAVE

.....

Seção II
Da Exploração e do Explorador de Aeronave

.....

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

CAPÍTULO IV
DOS CONTRATOS SOBRE AERONAVE

Seção I
Do Contrato de Construção de Aeronave

Art. 125. O contrato de construção de aeronave deverá ser inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Parágrafo único. O contrato referido no *caput* deste artigo deverá ser submetido à fiscalização do Ministério da Aeronáutica, que estabelecerá as normas e condições de construção.

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

Parágrafo único. O empresário, como transportador pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 223. Considera-se que existe um só contrato de transporte, quando ajustado num único ato jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagem, ainda que executado, sucessivamente, por mais de um transportador.

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1° Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2° A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

Seção II
Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1° A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2° Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3° Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4° O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5° Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

I - o lugar e data de emissão;

II - os pontos de partida e destino;

III - o nome e endereço do expedidor;

IV - o nome e endereço do transportador;

V - o nome e endereço do destinatário;

VI - a natureza da carga;

VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;

VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;

IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;

X - o valor declarado, se houver;

XI - o número das vias do conhecimento;

XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;

XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

.....

CAPÍTULO III
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

.....

Art. 245. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo de aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final.

Parágrafo único. O período de execução do transporte aéreo não compreende o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, a menos que hajam sido feitos para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga (art. 263).

TÍTULO VIII
DA RESPONSABILIDADE CIVIL

CAPÍTULO I
DA RESPONSABILIDADE CONTRATUAL

Seção I
Disposições Gerais

Art. 246. A responsabilidade do transportador (arts. 123, 124 e 222, parágrafo único), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (arts. 233, 234, § 1º, 245), está sujeita aos limites estabelecidos neste Título (art. 257, 260, 262, 269 e 277).

Art. 247. É nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite de indenização inferior ao previsto neste Capítulo, mas a

nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que continuará regido por este Código (art. 10).

Art. 248. Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

§ 1° Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.

§ 2° O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

§ 3° A sentença, no juízo criminal, com trânsito em julgado, que haja decidido sobre a existência do ato doloso ou culposo e sua autoria, será prova suficiente.

Art. 249. Não serão computados nos limites estabelecidos neste Capítulo, honorários e despesas judiciais.

Art. 250. O responsável que pagar a indenização desonera-se em relação a quem a receber (arts. 253 e 281, parágrafo único).

Parágrafo único. Fica ressalvada a discussão entre aquele que pagou e os demais responsáveis pelo pagamento.

Art. 251. Na fixação de responsabilidade do transportador por danos a pessoas, carga, equipamento ou instalações postos a bordo da aeronave aplicam-se os limites dos dispositivos deste Capítulo, caso não existam no contrato outras limitações.

Seção II
Do Procedimento Extrajudicial

Art. 252. No prazo de 30 (trinta) dias, a partir das datas previstas no art. 317, I, II, III e IV deste Código, o interessado deverá habilitar-se ao recebimento da respectiva indenização.

Art. 253. Nos 30 (trinta) dias seguintes ao término do prazo previsto no artigo anterior, o responsável deverá efetuar aos habilitados os respectivos pagamentos com recursos próprios ou com os provenientes do seguro (art. 250).

Art. 254. Para os que não se habilitarem tempestivamente ou cujo processo esteja na dependência de cumprimento, pelo interessado, de exigências legais, o pagamento a que se refere o artigo anterior deve ocorrer nos 30 (trinta) dias seguintes à satisfação daquelas.

Art. 255. Esgotado o prazo a que se referem os arts. 253 e 254, se não houver o responsável ou a seguradora efetuado o pagamento, poderá o interessado promover, judicialmente, pelo procedimento sumaríssimo (art. 275, II, letra e do CPC), a reparação do dano.

Seção III
Da Responsabilidade por Dano a Passageiro

Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:

I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;

II - de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1º O transportador não será responsável:

a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;

b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinqüenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN).

§ 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.

§ 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital para a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

Art. 258. No caso de transportes sucessivos, o passageiro ou seu sucessor só terá ação contra o transportador que haja efetuado o transporte no curso do qual ocorrer o acidente ou o atraso.

Parágrafo único. Não se aplica o disposto neste artigo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade por todo o percurso do transporte contratado.

Art. 259. Quando o transporte aéreo for contratado com um transportador e executado por outro, o passageiro ou sucessores poderão demandar tanto o transportador contratual como o transportador de fato, respondendo ambos solidariamente.

Seção IV
Da Responsabilidade por Danos à Bagagem

Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente 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 150 (cento e cinqüenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.

Art. 261. Aplica-se, no que couber, o que está disposto na seção relativa à responsabilidade por danos à carga aérea (arts. 262 a 266).

Seção V
Da Responsabilidade por Danos à Carga

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 3 (três) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN) por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (arts. 239, 241 e 244).

Art. 263. Quando para a execução do contrato de transporte aéreo for usado outro meio de transporte, e houver dúvida sobre onde ocorreu o dano, a responsabilidade do transportador será regida por este Código (art. 245 e parágrafo único).

.....
.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.341, DE 2009

(Do Sr. Marcelo Teixeira)

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.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1682/2007.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 181 .....

.....

II – 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;

.....

§ 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 pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.(NR)"

Art. Esta lei entra em vigor da data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), de 1986, restringe substancialmente a participação de investidores estrangeiros na aviação nacional. A exigência é que 80% do capital votante sejam mantidos em mãos de brasileiros, pessoas físicas.

Aprovada a proposição que apresentamos, será permitido a estrangeiros deterem até quarenta e nove por cento do capital com direito a voto. Dessa forma, o Brasil acompanhará diversos países que liberalizaram as respectivas legislações no sentido aqui proposto: possibilitar a ampliação da participação de estrangeiros no capital de empresas aéreas, sem, no entanto, permitir que brasileiros percam o controle das companhias.

O mercado de transporte aéreo possui diversas características que recomendam a alteração que ora sugerimos. Primeiramente, convém destacar

que, sendo o segmento intensivo em capital, possibilitar uma maior participação estrangeira significa facilitar o acesso ao capital, tão caro no Brasil e mais acessível noutros países. Adicionalmente, trata-se de setor sujeito a crises recorrentes, de tal sorte que a possibilidade de acesso a fonte adicional de capital contribuirá para sua estabilidade. Finalmente, o acesso à tecnologia necessária à operação eficiente das empresas aéreas será facilitado, caso estrangeiros possam deter uma proporção maior do controle de seu capital social.

Além de todos esses fatores, é sabido que, nas últimas décadas, o número de municípios brasileiros com transporte aéreo regular diminuiu, de maneira significativa. Hoje o número de municípios atendidos pelo serviço essencial de transporte aéreo regular de passageiros é inferior a setenta, enquanto que havia mais que o dobro deste número há cerca de vinte anos. Acreditamos que esse grave problema poderá ser resolvido, ao menos em parte, pelo crescimento da oferta de vôos, em decorrência da ampliação da participação de estrangeiros no capital social das empresas aéreas nacionais.

Pelas razões expostas, solicitamos o apoio dos nobres deputados para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 04 de novembro de 2009.

Deputado **MARCELO TEIXEIRA**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

.....

CAPÍTULO III
SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I
Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não-regular ou de serviços especializados.

Art. 181. A concessão somente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1° As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2° Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3° A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item II deste artigo, depende de aprovação da autoridade aeronáutica.

§ 4° Desde que a soma final de ações em poder de estrangeiros não ultrapasse o limite de 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.960, DE 2010

(Do Poder Executivo)

MENSAGEM Nº 116/2010
AVISO Nº 139/2010 – C. CIVIL

Altera e acresce dispositivos à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e dispõe sobre a proteção e defesa dos direitos do usuário de serviços de transporte aéreo público, e dá outras providências.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
DEFESA DO CONSUMIDOR;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 229. Em voos domésticos ou internacionais partindo do Brasil, se o transportador cancelar o voo, recusar o embarque de passageiro ou se houver atraso superior a duas horas na partida, inclusive de conexão e escala, o passageiro que tiver comparecido para o embarque na hora estabelecida, com bilhete marcado ou com reserva confirmada, terá direito, alternativamente:

I - ao embarque em voo do transportador contratado que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, na primeira oportunidade, ou em data da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares;

II - ao imediato endosso do bilhete de passagem, quando possível, devendo o transportador contratado fornecer informações ao passageiro sobre voos de outros transportadores e lhe prestar auxílio até a previsão de embarque;

III - ao embarque em meio de transporte alternativo disponível, para o mesmo destino, na primeira oportunidade ou em data da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares, com reembolso de eventuais diferenças de custo, nos termos do inciso IV deste artigo; ou

IV - 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, ou a quem ele indicar, 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 e obrigam o transportador a prover a assistência prevista no art. 230-B desta Lei.

§ 2º Antes de recusar o embarque de passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada, o transportador deverá 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 Quando houver cancelamento, recusa de embarque ou atraso superior a duas horas em aeroporto de escala ou conexão no território nacional, se o passageiro escolher a opção prevista no inciso IV deste artigo lhe será devido, cumulativamente, voo de regresso ao ponto de início da viagem.

§ 4º Em caso de acomodação de passageiro em classe superior àquela originalmente contratada, nenhum pagamento suplementar poderá ser exigido do passageiro.

§ 5º Em caso de acomodação do passageiro em classe inferior àquela originalmente contratada, o transportador reembolsará ao adquirente da passagem, ou a quem ele indicar, 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 IV deste artigo." (NR)

"Art. 230. Nas hipóteses de cancelamento, recusa de embarque contra a sua vontade ou atraso superior a duas 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, força maior 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 em até duas 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. 231. Os transportadores que operam serviços de transporte aéreo regular doméstico ou internacional, após notificação pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, destinarão cinco por cento do total de assentos de suas aeronaves, para acomodação de passageiros do transportador de serviço de transporte aéreo regular que deixe de operar.

§ 1º A obrigação referida no **caput** é aplicável apenas a transportadores que operem linhas congêneres às do transportador originalmente contratado.

§ 2º O direito referido no **caput** independe da existência de convênio para endosso.

§ 3º A obrigação referida no **caput** permanecerá em vigor enquanto existirem bilhetes válidos.

§ 4º O transportador que efetuar o transporte será ressarcido pela companhia aérea emitente dos bilhetes, no valor da tarifa utilizada para a realização do transporte." (NR)

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

"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 duas 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 duas horas decorrer total ou parcialmente de causas imputáveis a entidade ou órgão arrecadador de tarifas aeroportuárias ou aeronáuticas, o valor da indenização será compensado com a parcela da tarifa aeroportuária ou aeronáutica devida à entidade ou órgão que lhe deu causa;

III - quando o cancelamento ou o atraso na partida superior a duas horas decorrer total ou parcialmente de causas imputáveis a outras 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 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 - refeições em proporção ao tempo de espera, cartão telefônico, acesso à internet ou outros meios de comunicação equivalentes;

II - 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 a eventuais necessidades especiais de passageiros e seus acompanhantes, bem como às necessidades de crianças desacompanhadas." (NR)

"Art. 230-C. No caso de omissão do transportador, as entidades e órgãos responsáveis pela administração aeroportuária poderão prover, com direito de regresso, a assistência prevista nos incisos I e II do art. 230-B desta Lei." (NR)

"Art. 230-D. 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. 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 O Poder Executivo regulamentará a aplicação desta Lei.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor no prazo de cento e oitenta dias contados da data de sua publicação.

Brasília,

E.M. Nº 00406/MD

Brasília, 7 de dezembro de 2009.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Submeto à superior deliberação de Vossa Excelência o anexo Projeto de Lei que altera disposições da Lei nº 7.565, Código Brasileiro de Aeronáutica, de 19 de dezembro de 1986, e dispõe sobre a proteção e defesa dos direitos do consumidor usuário de serviços de transporte aéreo público conforme os artigos 5º, XXXII e 170, V, da Constituição Federal de 1988.

2. O texto que ora se encaminha substitui aquele enviado por meio da E.M. nº 00395/MD. A partir de contribuições oriundas da Casa Civil, Agência Nacional de Aviação Civil, Ministério da Justiça e Ministério da Fazenda, observou-se notável avanço da compreensão da matéria, razão porque se entendeu adequada a elaboração de novo Projeto de Lei.

3. A presente proposta tem por objetivo estabelecer parâmetros adicionais à definição de adequada prestação dos serviços de transporte aéreo e fortalecer a segurança jurídica na relação entre os usuários dos serviços aéreos públicos e as empresas do setor. A questão ora tratada se relaciona essencialmente à necessidade de se assegurar adequado padrão de qualidade na prestação desses serviços.

4. Nesse sentido, observa-se que as atuais normas de proteção ao direito do usuário, contidas nos arts. 227 a 231 do Código Brasileiro de Aeronáutica, mostram-se insuficientes para disciplinar as relações de consumo nesse setor de grande importância e complexidade.

5. Mantendo-se coerente com o sistema normativo do Código Brasileiro de Aeronáutica, a presente proposta busca, por um lado, oferecer adequada proteção ao direito dos usuários e, por outro, de não menos importância, tornar previsível e mais preciso o conjunto de obrigações das empresas.

6. Como resultado dessa maior precisão, estima-se que será mais acessível ao passageiro a satisfação de eventuais danos e inconvenientes decorrentes

de atrasos, cancelamentos de vôos ou recusas injustificadas de embarque daqueles que dispõem de reserva confirmada, prática essa conhecida como *overbooking*.

7. Em relação às medidas propostas, para os atrasos, cancelamentos e recusas de embarque de passageiros com reserva confirmada se pretende fixar forma objetiva de ressarcimento pelos inegáveis transtornos decorrentes da não realização do transporte, seja pelo efetivo reembolso do valor pago, seja pela satisfação da real necessidade do passageiro.

8. Outro ponto relevante da proposta é a especificação das obrigações de atendimento ao passageiro para minimizar os transtornos decorrentes de atrasos, cancelamentos ou *overbooking*. Para essa finalidade, são definidas por exemplo, a obrigação do transportador de, em hipóteses determinadas, oferecer hospedagem, alimentação e meios de comunicação aos passageiros.

9. Sem perder de vista a proteção do direito dos usuários, os mecanismos de implementação dessas disposições possibilitarão maior fiscalização e controle por parte do poder público, sem prejuízo das garantias constitucionais aplicáveis. Na presente situação do setor, em que são mescladas as atividades do setor público e privado, julga-se ainda necessário e proporcional identificar as responsabilidades em ambos os setores. Para essa finalidade prevê-se inovadora forma de distribuição equitativa dos ônus e onerações associadas às obrigações surgidas por inadequação na prestação do serviço.

10. Note-se, por último, que a disciplina mais rigorosa das medidas de proteção aos direitos do passageiro espelha uma tendência internacional cujos exemplos são o intenso debate sobre a matéria ora em curso nos Estados Unidos da América e a edição, pela União Européia, da regulação n° 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004.

São essas, Senhor Presidente, as razões que me levam a propor a Vossa Excelência a edição do projeto de Lei em questão.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Nelson Azevedo Jobim

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião

anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;

XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;

XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;

XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;

XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;

XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;

XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;

XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;

XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;

XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:

a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;

b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;

XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;

XXX - é garantido o direito de herança;

XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus* ;

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;

b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;

XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;

XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;

XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;

XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:

a) a plenitude de defesa;

b) o sigilo das votações;

c) a soberania dos veredictos;

d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;

XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;

XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;

XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;

XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;

XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;

XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;

XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;

XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:

a) privação ou restrição da liberdade;

b) perda de bens;

c) multa;

d) prestação social alternativa;

e) suspensão ou interdição de direitos;

XLVII - não haverá penas:

a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;

b) de caráter perpétuo;

c) de trabalhos forçados;

d) de banimento;

e) cruéis;

XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;

XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;

L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;

LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;

LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;

LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;

LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;

LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;

LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;

LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;

LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;

LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;

LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;

LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;

LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;

LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;

LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data* , quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;

LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:

a) partido político com representação no Congresso Nacional;

b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;

LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;

LXXII - conceder-se-á *habeas data* :

a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;

b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;

LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;

LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:

a) o registro civil de nascimento;

b) a certidão de óbito;

LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data* , e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional n" 45, de 2004)*

§ 1° As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2° Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

§ 3° Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional n" 45, de 2004)*

§ 4° O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional n" 45, de 2004)*

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6° São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela*

Emenda Constitucional nº 26, de 2000) e *(Artigo com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 64, de 2010)*

.....

TÍTULO VII
DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

I - soberania nacional;

II - propriedade privada;

III - função social da propriedade;

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*

VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

VIII - busca do pleno emprego;

IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995)*

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Art. 171. *(Revogado pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995)*

.....

.....

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II

DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 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, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, a transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a quatro horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive o transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....

.....

REGULAMENTO (CE) N.O 261/2004 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO DE 11 DE FEVEREIRO DE 2004

que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.o 295/91

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 80.o,

Tendo em conta a proposta da Comissão(1),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu(2),

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.o do Tratado(3), tendo em conta o projecto comum aprovado em 1 de Dezembro de 2003 pelo Comité de Conciliação,

Considerando o seguinte:

(1) A acção da Comunidade no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objectivo de garantir um elevado nível de protecção dos passageiros. Além disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de protecção dos consumidores em geral.

(2) As recusas de embarque e o cancelamento ou atraso considerável dos voos causam sérios transtornos e inconvenientes aos passageiros.

(3) Embora o Regulamento (CEE) n.o 295/91 do Conselho, de 4 de Fevereiro de 1991, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares(4), estabeleça um nível básico de protecção para os passageiros, o número de passageiros a quem é recusado o embarque contra sua vontade continua a ser demasiado elevado, tal como o de passageiros vítimas de cancelamentos sem aviso prévio e de atrasos consideráveis.

(4) Por conseguinte, a Comunidade deverá elevar os níveis de protecção estabelecidos naquele regulamento, quer para reforçar os direitos dos passageiros, quer para garantir que as transportadoras aéreas operem em condições harmonizadas num mercado liberalizado.

(5) Como a diferença entre serviços aéreos regulares e não regulares é cada vez mais ténue, o referido regime deverá aplicar-se não só aos passageiros dos voos regulares, mas também aos dos voos não regulares, incluindo os que fazem parte de viagens "tudo incluído".

(6) A protecção concedida aos passageiros que partem de um aeroporto situado num Estado-Membro deverá ser alargada aos que partem de um aeroporto situado num país terceiro com destino a um aeroporto situado num Estado-Membro, sempre que o voo for operado por uma transportadora aérea comunitária.

(7) A fim de assegurar a aplicação efectiva do presente regulamento, as obrigações nele previstas deverão recair sobre a transportadora aérea operadora que operou ou pretende operar um voo, quer seja em aeronave própria, alugada em regime de dry lease ou wet lease, ou de qualquer outra forma.

(8) O presente regulamento não deverá limitar os direitos da transportadora aérea operadora à indemnização por qualquer pessoa, incluindo terceiros, ao abrigo do direito aplicável.

(9) O número de passageiros a quem é recusado o embarque contra a sua vontade deverá ser reduzido mediante exigência às transportadoras aéreas de que apelem a voluntários que aceitem ceder as suas reservas a troco de benefícios, em vez de recusarem o embarque aos passageiros, e mediante indemnização integral àqueles a quem o embarque acabe por ser recusado.

(10) Os passageiros a quem seja recusado o embarque contra sua vontade deverão poder cancelar os seus voos, com reembolso dos seus bilhetes, ou prossegui-los em condições satisfatórias e deverão receber assistência adequada enquanto aguardam um voo posterior.

(11) Os voluntários deverão igualmente poder cancelar os seus voos, com reembolso dos seus bilhetes, ou prossegui-los em condições satisfatórias, dado que se vêem confrontados com dificuldades de viagem semelhantes às dos passageiros a quem é recusado o embarque contra sua vontade.

(12) Os transtornos e inconvenientes causados aos passageiros pelo cancelamento dos voos deverão igualmente ser reduzidos. Para esse efeito, as transportadoras aéreas deverão ser persuadidas a informar os passageiros sobre os cancelamentos antes da hora programada de partida e, além disso, a oferecer-lhes um reencaminhamento razoável, por forma a permitir-lhes tomar outras disposições. Caso assim não procedam, as transportadoras aéreas deverão indemnizar os passageiros, a menos que o cancelamento se tenha ficado a dever a circunstâncias excepcionais que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

(13) Os passageiros cujos voos sejam cancelados deverão poder ser reembolsados do pagamento dos seus bilhetes ou ser reencaminhados em condições satisfatórias e deverão receber assistência adequada enquanto aguardam um voo posterior.

(14) Tal como ao abrigo da Convenção de Montreal, as obrigações a que estão sujeitas as transportadoras aéreas operadoras deverão ser limitadas ou eliminadas nos casos em que a ocorrência tenha sido causada por circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Essas circunstâncias podem sobrevir, em especial, em caso de instabilidade política, condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa, riscos de segurança, falhas inesperadas para a segurança do voo e greves que afectem o funcionamento da transportadora aérea.

(15) Considerar-se-á que existem circunstâncias extraordinárias sempre que o impacto de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a uma determinada aeronave num determinado dia provoque um atraso considerável, um atraso de uma noite ou o cancelamento de um ou mais voos dessa aeronave, não obstante a transportadora aérea em questão ter efectuado todos os esforços razoáveis para evitar atrasos ou cancelamentos.

(16) Nos casos em que um pacote turístico seja cancelado por motivos alheios ao cancelamento do voo, o presente regulamento não deverá aplicar-se.

(17) Os passageiros cujos voos registem um atraso com uma determinada duração deverão receber assistência adequada e poder cancelar os seus voos, com reembolso dos seus bilhetes, ou prossegui-los em condições satisfatórias.

(18) A assistência aos passageiros, que aguardam uma alternativa ou de um voo atrasado, poderá ser limitada ou recusada nos casos em que a própria prestação de assistência venha a provocar um atraso maior.

(19) As transportadoras aéreas operadoras deverão prover às necessidades particulares das pessoas com mobilidade reduzida e de quaisquer acompanhantes seus.

(20) Os passageiros deverão ser devidamente informados dos seus direitos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos, para poderem exercer efectivamente os seus direitos.

(21) Os Estados-Membros deverão estabelecer regras relativas às sanções aplicáveis em caso de infracção ao disposto no presente regulamento e assegurar a sua aplicação. Essas sanções deverão ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

(22) Os Estados-Membros deverão assegurar e fiscalizar o cumprimento geral do presente regulamento pelas transportadoras aéreas e designar um organismo adequado para desempenhar essas tarefas. A fiscalização não deverá afectar o direito dos passageiros e das transportadoras aéreas de obterem reparação legal junto dos tribunais nos termos previstos no direito nacional.

(23) A Comissão deverá analisar a aplicação do presente regulamento e avaliar, em especial, a oportunidade de alargar, ou não, o seu âmbito de aplicação a todos os passageiros com um contrato com um operador turístico ou com uma transportadora aérca comunitária, que partam de um aeroporto de um país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro.

(24) Através de uma declaração conjunta dos respectivos ministros dos Negócios Estrangeiros feita em Londres em 2 de Dezembro de 1987, o Reino de Espanha e o Reino Unido chegaram a acordo sobre um regime destinado a reforçar a cooperação na utilização do aeroporto de Gibraltar, que ainda não começou a ser aplicado.

(25) O Regulamento (CEE) n.o 295/91 deverá, por conseguinte, ser revogado,

Artigo 1°

Objecto

1. O presente regulamento estabelece, nas condições a seguir especificadas, os direitos mínimos dos passageiros, em caso de:

a) Recusa de embarque contra sua vontade;

b) Cancelamento de voos;

c) Atraso de voos.

2. A aplicação do presente regulamento ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido relativamente ao diferendo sobre a soberania do território em que o aeroporto se encontra situado.

3. A aplicação do presente regulamento ao aeroporto de Gibraltar fica suspensa até que seja aplicado o regime previsto na declaração conjunta dos ministros dos Negócios Estrangeiros do Reino de Espanha e do Reino Unido de 2 de Dezembro de 1987. Os Governos de Espanha e do Reino Unido devem informar o Conselho da data de entrada em aplicação desse regime.

Artigo 2º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) "Transportadora aérea", uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida;

b) "Transportadora aérea operadora", uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa colectiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro;

c) "Transportadora comunitária", uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro de acordo com o disposto no Regulamento (CEE) nº 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas(5);

d) "Operador turístico", com exclusão da transportadora aérea, um organizador na acepção do ponto 2 do artigo 2.o da Directiva 90/314/CEE do Conselho, de 13 de Julho de 1990, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados(6);

e) "Viagem organizada", os serviços definidos no ponto 1 do artigo 2º da Directiva 90/314/CEE;

f) "Bilhete", um documento válido que dá direito a transporte, ou um equivalente num suporte diferente do papel, incluindo o suporte electrónico, emitido ou autorizado pela transportadora aérea ou pelo seu agente autorizado;

g) "Reserva", o facto de o passageiro dispor de um bilhete ou outra prova, que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico;

h) "Destino final", o destino que consta do bilhete apresentado no balcão de registo ou, no caso de voos sucessivos, o destino do último voo; os voos sucessivos alternativos disponíveis não são tomados em consideração se a hora original planeada de chegada for respeitada;

i) "Pessoa com mobilidade reduzida", qualquer pessoa cuja mobilidade é reduzida ao utilizar transportes devido a deficiência física (sensorial ou locomotora, permanente ou temporária), a incapacidade intelectual, a idade ou a outra causa de incapacidade, e cuja situação requer cuidados especiais e adaptação específica dos serviços disponíveis a todos os passageiros;

j) "Recusa de embarque", a recusa de transporte de passageiros num voo, apesar de estes se terem apresentado no embarque nas condições estabelecidas no n.o 2 do artigo 3.o, excepto quando haja motivos razoáveis para recusar o embarque, tais como razões de saúde, de segurança ou a falta da necessária documentação de viagem;

k) "Voluntário", a pessoa que se tenha apresentado no embarque nas condições estabelecidas no nº 2 do artigo 3º e se disponha a ceder, a pedido da transportadora aérea, a sua reserva a troco de benefícios;

l) "Cancelamento", a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado.

.....

.....

PROJETO DE LEI
N.º 6.961, DE 2010
(Do Poder Executivo)

MENSAGEM Nº 115/2010
AVISO Nº 138/2010 – C. CIVIL

Altera e acresce dispositivos à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e dá outras providências.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"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)

"Art. 123. .....

I - a pessoa jurídica que tem a autorização ou concessão de serviços aéreos;

....." (NR)

"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.

Art. 175-B. Todo explorador de serviços aéreos deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, devidamente 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, por meio de sua estrutura de operações, deverá, a qualquer momento, fornecer às autoridades aeronáuticas e de aviação civil os elementos relativos ao voo ou 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 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; e
III - os serviços de táxi aéreo.

Art. 177-A. As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e às disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como 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 requerem homologação técnica específica das aeronaves utilizadas para cada tipo de serviço e serão definidos em regulamento da autoridade de aviação civil.

Art. 177-D. Os serviços de táxi aéreo constituem modalidade de transporte aéreo privado de pessoa, carga ou mala postal, caracterizados por proporcionar atendimento independentemente de horário, percurso ou escala.

§ 1º A remuneração dos serviços de táxi aéreo será convencionada entre o usuário e o transportador.

§ 2º 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.

§ 3º A exploração de linhas aéreas sistemáticas pela empresa de táxi aéreo dependerá de aprovação da autoridade de aviação civil, conforme estabelecido em regulamento específico.

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.

Parágrafo único. No contrato de serviços aéreos públicos, o explorador obriga-se, em nome próprio, a executar determinados serviços aéreos, mediante remuneração, aplicando-se o disposto nos arts. 222 a 245 quando se tratar de transporte aéreo regular.

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 pela autoridade de aviação civil.

§ 2º Excepcionalmente e de acordo com o interesse público, linhas específicas poderão ser exploradas em regime público, mediante concessão, conforme disposto em lei.

Art. 180-C. Aplicam-se às autorizações de transporte aéreo regular e, no que couber, às de não regular, os princípios da eficiência, regularidade, pontualidade, responsabilidade e segurança das operações, segundo normas de serviço adequado expedidas pela autoridade de aviação civil e o disposto no art. 1º desta Lei.

Art. 180-D. As autorizações serão regulamentadas pela autoridade de aviação civil e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante sua aprovação.

Parágrafo único. Ainda que pertença ao mesmo grupo societário, é vedada a exploração de linha aérea atribuída a outra autorizatária ou concessionária.

Art. 180-E. Os serviços aéreos públicos domésticos são reservados às pessoas jurídicas brasileiras, observadas as condições dispostas neste Capítulo.

Seção II
Da Obtenção, Controle e Extinção da Autorização

Subseção I
Das Condições para Obtenção da Autorização

Art. 180-F. A autorização somente será conferida à pessoa jurídica:

I - constituída sob as leis brasileiras e com sede e administração no Brasil;

II - que possua no mínimo cinquenta e um por cento do seu capital social votante em poder de brasileiros;

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.

Art. 180-G. 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-F, sendo válido apenas entre as partes contratantes.

Art. 180-H. A inobservância das disposições contidas no art. 180-F sujeitará a autorizatária à imposição das sanções de multa, suspensão temporária ou caducidade pela autoridade de aviação civil, nos termos de seu regulamento.

Subseção II
Das Alterações no Estatuto ou Contrato Social

Art. 180-I. As alterações no estatuto ou contrato social da autorizatária deverão ser levadas a protocolo e arquivo, conforme regulamentação específica da autoridade de aviação civil.

Art. 180-J. É exigida a aprovação prévia pela autoridade de aviação civil para:

I - transferência de quotas ou ações que:

a) assegurem ao adquirente ou retirem 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-K. 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-L. 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-M. 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-N. 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-O. 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 seus pontos de partida e destino.

Art. 180-P. 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-Q. A disciplina da exploração do serviço aéreo público regular doméstico no regime privado terá por objetivo viabilizar o cumprimento das leis, em especial das relativas à navegação aérea, à ordem econômica e aos direitos dos consumidores, destinando-se a 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-R. A autorização para exploração de serviço aéreo público regular doméstico 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-S. A prestadora de serviço aéreo público regular doméstico em regime privado não terá direito adquirido à permanência das condições vigentes quando da expedição da autorização ou do início das atividades, devendo observar os novos condicionamentos impostos por lei e pela regulamentação.

Parágrafo único. As normas definirão prazos suficientes para adaptação aos novos condicionamentos." (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 com os respectivos Estados e o Brasil; 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.

.....

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.

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.

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; 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.

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.

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).

Art. 210-A. Toda modificação que envolva equipamento, horário, freqüência 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.

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." (NR)

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.

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 executado por pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras de transporte aéreo regular ou não regular.

Art. 217-D. A operação dos serviços aéreos não regulares doméstico e internacional sujeita-se 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." (NR)

.....

Art. 302 .....

III - infrações imputáveis à autorizatária ou concessionária de serviços aéreos:

.....

d) firmar acordo com outra autorizatária 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. 2º Os contratos e termos firmados com o Poder Público, bem como os atos por ele editados, serão adaptados ao disposto nesta Lei.

Parágrafo único. Para cumprimento do disposto no **caput**, é fixado prazo de seis meses à autoridade de aviação civil, a contar da data de publicação desta Lei.

Art. 3º Ficam extintos os Capítulos IV, V e suas Seções, e VI do Título VI da Lei nº 7.565, de 1986.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Ficam revogados os arts. 175, 178 a 202, 212, 213, 215 a 221 e o inciso V do art. 289 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Brasília,

EM Nº 00326/MD

Brasília, 20 de outubro de 2009.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. No exercício da função de Presidente do Conselho de Aviação Civil (CONAC), conforme disposto na Resolução CONAC nº 005, de 8 de julho de 2009, submeto à superior deliberação de Vossa Excelência proposta de projeto de lei que altera disposições da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, (Código Brasileiro de Aeronáutica) e dispõe sobre o regime de exploração dos serviços aéreos.

2. A presente proposta tem por objetivo estabelecer novo paradigma ao modelo em que os serviços aéreos são organizados e prestados, de modo a garantir a segurança jurídica necessária para estímulo e desenvolvimento da aviação nacional e adequar o setor à realidade mundial.

3. Nesse sentido, observa-se que as atuais normas sobre classificação e regime de exploração dos serviços aéreos, contidas no Título VI do Código Brasileiro de Aeronáutica, mostram-se insuficientes para disciplinar as atividades e relações jurídicas desse segmento. Com disposições editadas anteriormente à Constituição Federal de 1988, verifica-se que aquele diploma necessita de atualização de seus conceitos a fim de acompanhar a expressiva mudança no quadro institucional-jurídico bem como a evolução técnica ocorridas nos últimos anos.

4. Especificamente no que toca ao transporte aéreo regular doméstico, segmento de maior expressão no conjunto dos serviços aéreos, constatou-se elevado grau de defasagem entre o modelo estabelecido pelas normas vigentes e o atual estágio da aviação no país e no mundo. Com efeito, em exame realizado pelo Tribunal de Contas da União (Acórdão nº 346/2008/Plenário, de 13 de março de 2008), chamou-se a atenção para os problemas que o regime de concessão tem gerado tanto no aspecto jurídico-institucional como econômico-regulatório, revelando-se pertinente a substituição das diretrizes que orientam esse segmento.

5. Estudos realizados no âmbito deste Ministério da Defesa levaram ao entendimento de que o instituto da autorização é, jurídica e economicamente, o mais adequado ao atendimento dos interesses do Estado - titular do serviço público de transporte aéreo -, das empresas que o ofertam e dos consumidores. A partir da experiência de outros setores, verificou-se que, por esse regime, o Poder Público diminui as barreiras à entrada no setor e estimula em maior grau a competição entre os agentes. Como resultado, eleva-se a eficiência do setor, diminuem-se os custos regulatórios e aumentam-se a oferta e a qualidade dos serviços à população.

6. Assim, pela presente proposta, a exploração de serviços aéreos passa a ser realizada em regime privado. Ademais, pela nova disciplina são definidos os princípios a que a autorização está sujeita e é conferida suficiente estabilidade às relações advindas do instituto, a fim de que seja estimulado o investimento no setor. Em tempo, pelo Projeto de Lei, a exploração em regime público passa a ser admitida apenas excepcionalmente, conforme disposição de lei ordinária específica a ser editada sobre a matéria.

7. O Projeto de Lei em comento contempla a reorganização dos serviços aéreos. São mantidas as categorias de serviços aéreos públicos e privados, mas seus elementos são significativamente distintos em relação ao modelo vigente. A proposta ordena os serviços aéreos de modo a permitir a melhor regulação e fiscalização pela Agência Nacional de Aviação Civil e facilitar a compreensão do regime jurídico aplicável.

8. O novo texto traz ainda importantes mudanças relativamente aos limites do capital social estrangeiro votante. Nesse sentido, o Projeto de Lei busca elevar os atuais coeficientes, de forma a atrair e incrementar os investimentos no setor. Entende-se que com a medida haverá no curto prazo aumentos da oferta de serviços, da competição e da qualidade na prestação de serviços.

9. De modo a tornar mais previsível e estável o desenvolvimento das atividades desse setor, revelou-se necessário precisar e atualizar tanto quanto possível os conceitos afetos a esse regime. Com esse esforço, busca-se conferir máxima efetividade ao instituto da autorização, previsto na alínea "c", XII do art. 21 da Constituição da República.

10. Outro ponto relevante da proposta é a aproximação das normas do Código Brasileiro de Aeronáutica às diretrizes contidas na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e na Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005. Em razão das distorções e confusões que geram, propõe-se a revogação e a modificação de dispositivos que não mais se justificam no atual cenário.

11. Por fim, o Projeto de Lei prevê a extinção e substituição de todos os contratos, termos e atos que versem sobre a matéria e que não mais se adéquem às novas regras. Não se vislumbra qualquer impedimento constitucional para tanto, na medida em que os dispositivos tratam de normas de caráter público e dispõem sobre a nova conformação jurídica do regime de exploração dos serviços aéreos. Nesse

sentido, revela-se imprópria a permanência de ajustes e atos formalizados sob paradigma que se considerará superado.

12. Cumpre esclarecer que as medidas que ora se apresentam seguem a tendência mundial de reformular e modernizar o transporte aéreo. Como resultados da aprovação da presente proposta, ter-se-á melhor definição do marco regulatório, empresas nacionais serão fortalecidas e consumidores mostrar-se-ão mais satisfeitos com os serviços prestados, colocando, dessa forma, o País em posição mais vantajosa no mercado de aviação.

13. O atual cenário do segmento requer que as medidas ora propostas sejam submetidas para aprovação legislativa em regime de urgência. A demanda por serviços de transporte aéreo tem crescido significativamente, na ordem de 14% ao ano nos últimos cinco anos. Em 2008, esse modal transportou cerca de 63 milhões de passageiros. Atualmente, cerca de 10 milhões de pessoas utilizam esse tipo de modal de transporte no Brasil. Espera-se, para os próximos anos, aumento da demanda doméstica em 6,8%. Contudo, verifica-se que o atual modelo de delegação de serviços aéreos regulares encontra-se em descompasso com a realidade ante o rápido crescimento e a elevada complexidade experimentados pelo setor. Vislumbra-se o surgimento de grave quadro de insegurança jurídica, com comprometimento de investimentos, qualidade dos serviços e satisfação dos consumidores. Desse modo, urge que sejam adotadas medidas que adequem o ordenamento jurídico à realidade do ramo de aviação, sob pena de, no curto prazo, não se atender à altura a atribuição conferida à União no inciso "c", inciso XII do art. 21 da Constituição Federal.

14. Por fim, cabe informar que a aprovação da presente proposta não implicará em aumento de despesas no orçamento da União.

15. São essas, Senhor Presidente, as razões que me levam a propor a Vossa Excelência a edição do Projeto de Lei em questão.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Nelson Azevedo Jobim

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

Art. 20. São bens da União:

I - os que atualmente lhe pertencem e os que lhe vierem a ser atribuídos;

II - as terras devolutas indispensáveis à defesa das fronteiras, das fortificações e construções militares, das vias federais de comunicação e à preservação ambiental, definidas em lei;

III - os lagos, rios e quaisquer correntes de água em terrenos de seu domínio, ou que banhem mais de um Estado, sirvam de limites com outros países, ou se estendam a território estrangeiro ou dele provenham, bem como os terrenos marginais e as praias fluviais;

IV - as ilhas fluviais e lacustres nas zonas limítrofes com outros países; as praias marítimas; as ilhas oceânicas e as costeiras, excluídas, destas, as que contenham a sede de Municípios, exceto aquelas áreas afetadas ao serviço público e a unidade ambiental federal, e as referidas no art. 26, II; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 46, de 2005)*

V - os recursos naturais da plataforma continental e da zona econômica exclusiva;

VI - o mar territorial;

VII - os terrenos de marinha e seus acrescidos;

VIII - os potenciais de energia hidráulica;

IX - os recursos minerais, inclusive os do subsolo;

X - as cavidades naturais subterrâneas e os sítios arqueológicos e pré-históricos;

XI - as terras tradicionalmente ocupadas pelos índios.

§ 1º É assegurada, nos termos da lei, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, bem como a órgãos da administração direta da União, participação no resultado da exploração de petróleo ou gás natural, de recursos hídricos para fins de geração de energia elétrica e de outros recursos minerais no respectivo território, plataforma continental, mar territorial ou zona econômica exclusiva, ou compensação financeira por essa exploração.

§ 2º A faixa de até cento e cinqüenta quilômetros de largura, ao longo das fronteiras terrestres, designada como faixa de fronteira, é considerada fundamental para defesa do território nacional, e sua ocupação e utilização serão reguladas em lei.

Art. 21. Compete à União:

I - manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais;

II - declarar a guerra e celebrar a paz;

III - assegurar a defesa nacional;

IV - permitir, nos casos previstos em lei complementar, que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente;

V - decretar o estado de sítio, o estado de defesa e a intervenção federal;

VI - autorizar e fiscalizar a produção e o comércio de material bélico;

VII - emitir moeda;

VIII - administrar as reservas cambiais do País e fiscalizar as operações de natureza financeira, especialmente as de crédito, câmbio e capitalização, bem como as de seguros e de previdência privada;

IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

X - manter o serviço postal e o correio aéreo nacional;

XI - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de telecomunicações, nos termos da lei, que disporá sobre a organização dos serviços, a criação de um órgão regulador e outros aspectos institucionais; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995)*

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

a) os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995)*

b) os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

XIII - organizar e manter o Poder Judiciário, o Ministério Público e a Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios;

XIV - organizar e manter a polícia civil, a polícia militar e o corpo de bombeiros militar do Distrito Federal, bem como prestar assistência financeira ao Distrito Federal para execução de serviços públicos, por meio de fundo próprio; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XV - organizar e manter os serviços oficiais de estatística, geografia, geologia e cartografia de âmbito nacional;

XVI - exercer a classificação, para efeito indicativo, de diversões públicas e de programas de rádio e televisão;

XVII - conceder anistia;

XVIII - planejar e promover a defesa permanente contra as calamidades públicas, especialmente as secas e as inundações;

XIX - instituir sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de seu uso;

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

XXI - estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação;

XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XXIII - explorar os serviços e instalações nucleares de qualquer natureza e exercer monopólio estatal sobre a pesquisa, a lavra, o enriquecimento e reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios nucleares e seus derivados, atendidos os seguintes princípios e condições:

a) toda atividade nuclear em território nacional somente será admitida para fins pacíficos e mediante aprovação do Congresso Nacional;

b) sob regime de permissão, são autorizadas a comercialização e a utilização de radioisótopos para a pesquisa e usos medicinais, agrícolas e industriais; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)*

c) sob regime de permissão, são autorizadas a produção, comercialização e utilização de radioisótopos de meia-vida igual ou inferior a duas horas; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)*

d) a responsabilidade civil por danos nucleares independe da existência de culpa; *(Primitiva alínea c renomeada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)*

XXIV - organizar, manter e executar a inspeção do trabalho;

XXV - estabelecer as áreas e as condições para o exercício da atividade de garimpagem, em forma associativa.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

.....

.....

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO III
DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA AEROPORTUÁRIO

.....

Seção IV
Da Utilização de Áreas Aeroportuárias

Art. 39. Os aeroportos compreendem áreas destinadas:

I - à sua própria administração;

II - ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;

III - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;

IV - aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos;

V - ao terminal de carga aérea;

VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais;

VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;

VIII - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário;

IX - ao comércio apropriado para aeroporto.

Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

§ 1° O termo de utilização será lavrado e assinado pelas partes em livro próprio, que poderá ser escriturado, mecanicamente, em folhas soltas.

§ 2° O termo de utilização para a construção de benfeitorias permanentes deverá ter prazo que permita a amortização do capital empregado.

§ 3° Na hipótese do parágrafo anterior, se a administração do aeroporto necessitar da área antes de expirado o prazo, o usuário terá direito à indenização correspondente ao capital não amortizado.

§ 4° Em qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização, ressalvado o disposto no parágrafo anterior.

§ 5° Aplica-se o disposto neste artigo e respectivos parágrafos aos permissionários de serviços auxiliares.

Art. 41. O funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias de que trata o art. 39, IX, depende de autorização da autoridade aeronáutica, com exclusão de qualquer outra, e deverá ser ininterrupto durante as vinte e quatro horas de todos os dias, salvo determinação em contrário da administração do aeroporto.

Parágrafo único. A utilização das áreas aeroportuárias no caso deste artigo sujeita-se a licitação prévia, na forma de regulamentação baixada pelo Poder Executivo.

.....

TÍTULO IV
DAS AERONAVES

.....

CAPÍTULO III
DA PROPRIEDADE E EXPLORAÇÃO DA AERONAVE

.....

Seção II
Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legítimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

.....

TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

CAPÍTULO I
INTRODUÇÃO

Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados (art. 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (arts. 180 a 221).

Art. 175. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não-regular, doméstico ou internacional.

§ 1º A relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos públicos pauta-se pelas normas estabelecidas neste Código e legislação complementar e pelas condições da respectiva concessão ou autorização.

§ 2º A relação jurídica entre o empresário e o usuário ou beneficiário dos serviços é contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas neste Código e legislação complementar, e, em se tratando de transporte público internacional, pelo disposto nos Tratados e Convenções pertinentes (arts. 1º; § 1º; 203 a 213).

§ 3º No contrato de serviços aéreos públicos, o empresário, pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave, obriga-se, em nome próprio, a executar determinados serviços aéreos, mediante remuneração, aplicando-se o disposto nos arts. 222 a 245 quando se tratar de transporte aéreo regular.

Art. 176. O transporte aéreo de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo regular, em suas linhas, atendendo às conveniências de horário, ou mediante, fretamento especial.

§ 1º No transporte de remessas postais o transportador só é responsável perante a Administração Postal na conformidade das disposições aplicáveis às relações entre eles.

§ 2º Salvo o disposto no parágrafo anterior, as disposições deste Código não se aplicam ao transporte de remessas postais.

CAPÍTULO II
SERVIÇOS AÉREOS PRIVADOS

Art. 177. Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (art. 123, II) compreendendo as atividades aéreas:

I - de recreio ou desportivas;

II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;

III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.

Art. 178. Os proprietários ou operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas (art., 14, § 2º).

§ 1º As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e a todas as disposições sobre navegação aérea e segurança de vôo, assim como ter, regularmente, o seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.

§ 2º As aeronaves de que trata este artigo não poderão efetuar serviços aéreos de transporte público (art. 267, § 2º).

Art. 179. As pessoas físicas ou jurídicas que, em seu único e exclusivo benefício, se dediquem à formação ou adestramento de seu pessoal técnico, poderão fazê-lo mediante a anuência da autoridade aeronáutica.

CAPÍTULO III
SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I
Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não-regular ou de serviços especializados.

Art. 181. A concessão somente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;

III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.

§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa

proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.

§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item 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 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.

Art. 182. A autorização pode ser outorgada:

I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;

II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.

Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

Seção II
Da Aprovação dos Atos Constitutivos e suas Alterações

Art. 184. Os atos constitutivos das sociedades de que tratam os artigos 181 e 182 deste Código, bem como suas modificações dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica, para serem apresentados ao Registro do Comércio.

Parágrafo único. A aprovação de que trata este artigo não assegura à sociedade qualquer direito em relação à concessão ou autorização para a execução de serviços aéreos.

Art. 185. A sociedade concessionária ou autorizada de serviços públicos de transporte aéreo deverá remeter, no primeiro mês de cada semestre do exercício social, relação completa:

I - dos seus acionistas, com a exata indicação de sua qualificação, endereço e participação social;

II - das transferências de ações, operadas no semestre anterior, com a qualificação do transmitente e do adquirente, bem como do que representa, percentualmente, a sua participação social.

§ 1º Diante dessas informações, poderá a autoridade aeronáutica:

I - considerar sem validade as transferências operadas em desacordo com a lei;

II - determinar que, no período que fixar, as transferências dependerão de aprovação prévia.

§ 2º É exigida a autorização prévia, para a transferência de ações:

I - que assegurem ao adquirente ou retirem do transmitente o controle da sociedade;

II - que levem o adquirente a possuir mais de 10% (dez por cento) do capital social;

III - que representem 2% (dois por cento) do capital social;

IV - durante o período fixado pela autoridade aeronáutica, em face da análise das informações semestrais a que se refere o § 1º, item II, deste artigo;

V - no caso previsto no artigo 181, § 3º.

Art. 186. As empresas de que tratam os artigos 181 e 182, tendo em vista a melhoria dos serviços e maior rendimento econômico ou técnico, a diminuição de custas, o bem público ou o melhor atendimento dos usuários, poderão fundir-se ou incorporar-se.

§ 1º A consorciação, a associação e a constituição de grupos societários serão permitidas tendo em vista a exploração dos serviços de manutenção de aeronaves, os serviços de características comuns e a formação, treinamento e aperfeiçoamento de tripulantes e demais pessoal técnico.

§ 2º Embora pertencendo ao mesmo grupo societário, uma empresa não poderá, fora dos casos previstos no *caput* deste artigo, explorar linhas aéreas cuja concessão tenha sido deferida a outra.

§ 3º Todos os casos previstos no *caput* e no § 1º deste artigo só se efetuarão com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

Seção III
Da Intervenção, Liquidação e Falência de Empresa Concessionária de Serviços Aéreos Públicos

Art. 187. Não podem impetrar concordata as empresas que, por seus atos constitutivos, tenham por objeto a exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica.

Art. 188. O Poder Executivo poderá intervir nas empresas concessionárias ou autorizadas, cuja situação operacional, financeira ou econômica ameace a continuidade dos serviços, a eficiência ou a segurança do transporte aéreo.

§ 1º A intervenção visará ao restabelecimento da normalidade dos serviços e durará enquanto necessária à consecução do objetivo.

§ 2º Na hipótese de ser apurada, por perícia técnica, antes ou depois da intervenção, a impossibilidade do restabelecimento da normalidade dos serviços:

I - será determinada a liquidação extrajudicial, quando, com a realização do ativo puder ser atendida pelo menos a metade dos créditos;

II - será requerida a falência, quando o ativo não for suficiente para atender pelo menos a metade dos créditos, ou quando houver fundados indícios de crimes falenciais.

Art. 189. Além dos previstos em lei, constituem créditos privilegiados da União nos processos de liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo:

I - a quantia despendida pela União para financiamento ou pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos pela empresa de transporte aéreo;

II - a quantia por que a União se haja obrigado, ainda que parceladamente, para pagamento de aeronaves e produtos aeronáuticos, importados pela empresa de transporte aéreo.

Art. 190. Na liquidação ou falência de empresa de transporte aéreo, serão liminarmente adjudicadas à União, por conta e até o limite do seu crédito, as aeronaves e produtos aeronáuticos adquiridos antes da instauração do processo:

I - com a contribuição financeira da União, aval, fiança ou qualquer outra garantia desta ou de seus agentes financeiros;

II - pagos no todo ou em parte pela União ou por cujo pagamento ela venha a ser responsabilizada após o início do processo.

§ 1° A adjudicação de que trata este artigo será determinada pelo Juízo Federal, mediante a comprovação, pela União, da ocorrência das hipóteses previstas nos itens I e II deste artigo.

§ 2° A quantia correspondente ao valor dos bens referidos neste artigo será deduzida do montante do crédito da União, no processo de cobrança executiva, proposto pela União contra a devedora, ou administrativamente, se não houver processo judicial.

Art. 191. Na expiração normal ou antecipada das atividades da empresa, a União terá o direito de adquirir, diretamente, em sua totalidade ou em partes, as aeronaves, peças e equipamentos, oficinas e instalações aeronáuticas, pelo valor de mercado.

Seção IV
Do Controle e Fiscalização dos Serviços Aéreos Públicos

Art. 192. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos de transporte regular, que impliquem em consórcio, "pool", conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica.

Art. 193. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruinosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar freqüências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.

Art. 194. As normas e condições para a exploração de serviços aéreos não-regulares (arts. 217 e 221) serão fixadas pela autoridade aeronáutica, visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular, e poderão ser alteradas quando necessário para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos.

Parágrafo único. Poderá a autoridade aeronáutica exigir a prévia aprovação dos contratos ou acordos firmados pelos empresários de serviços especializados (art. 201), de serviço de transporte aéreo regular ou não-regular, e operadores de serviços privados ou desportivos (arts. 15, § 2° e 178, § 2°), entre si, ou com terceiros.

Art. 195. Os serviços auxiliares serão regulados de conformidade com o disposto nos arts. 102 a 104.

Art. 196. Toda pessoa, natural ou jurídica, que explorar serviços aéreos, deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, devidamente homologadas pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. O explorador da aeronave, através de sua estrutura de operações, deverá, a qualquer momento, fornecer aos órgãos do Sistema de Proteção ao Vôo (arts. 47 a 65), os elementos relativos ao vôo ou localização da aeronave.

Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.

Parágrafo único. Constituem encargos de fiscalização as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços aéreos, oficinas, entidades aerodesportivas e instalações aeroportuárias, bem como os exames de proficiência de aeronautas e aeroviários.

Art. 198. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todas as empresas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas, estabelecido pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos.

Art. 199. A autoridade aeronáutica poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.

Art. 200. Toda empresa nacional ou estrangeira de serviço de transporte aéreo público regular obedecerá às tarifas aprovadas pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. No transporte internacional não-regular, a autoridade aeronáutica poderá exigir que o preço do transporte seja submetido a sua aprovação prévia.

CAPÍTULO IV
DOS SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS

Art. 201. Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de:

I - aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;

II - prospecção, exploração ou detectação de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;

III - publicidade aérea de qualquer natureza;

IV - fomento ou proteção da agricultura em geral;

V - saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;

VI - ensino e adestramento de pessoal de vôo;

VII - provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;

VIII - qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.

Art. 202. Obedecerão a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer dos seus aspectos, mediante o uso de fertilizantes, semeadura, combate a pragas, aplicação de inseticidas, herbicidas, desfolhadores, povoamento de águas, combate a incêndios em campos e florestas e quaisquer outras aplicações técnicas e científicas aprovadas.

CAPÍTULO V
DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR

Seção I
Do Transporte Aéreo Regular Internacional

Art. 203. Os serviços de transporte aéreo público internacional podem ser realizados por empresas nacionais ou estrangeiras.

Parágrafo único. A exploração desses serviços sujeitar-se-á:

a) às disposições dos tratados ou acordos bilaterais vigentes com os respectivos Estados e o Brasil;

b) na falta desses, ao disposto neste Código.

Art. 204. O Governo brasileiro designará as empresas para os serviços de transporte aéreo internacional.

§ 1º Cabe à empresa ou empresas designadas providenciarem a autorização de funcionamento, junto aos países onde pretendem operar.

§ 2º A designação de que trata este artigo far-se-á com o objetivo de assegurar o melhor rendimento econômico no mercado internacional, estimular o turismo receptivo, contribuir para o maior intercâmbio político, econômico e cultural.

Art. 205. Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo deverá:

I - ser designada pelo Governo do respectivo país;

II - obter autorização de funcionamento no Brasil (arts. 206 a 211);

III - obter autorização para operar os serviços aéreos (arts. 212 e 213).

Parágrafo único. A designação é ato de Governo a Governo, pela via diplomática, enquanto os pedidos de autorização, a que se referem os itens II e III deste artigo são atos da própria empresa designada.

Art. 206. O pedido de autorização para funcionamento no País será instruído com os seguintes documentos:

I - prova de achar-se a empresa constituída conforme a lei de seu país;

II - o inteiro teor de seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente;

III - relação de acionistas ou detentores de seu capital, com a indicação, quando houver, do nome, profissão e domicílio de cada um e número de ações ou quotas de participação, conforme a natureza da sociedade;

IV - cópia da ata da assembléia ou do instrumento jurídico que deliberou sobre o funcionamento no Brasil e fixou o capital destinado às operações no território brasileiro;

V - último balanço mercantil legalmente publicado no país de origem;

VI - instrumento de nomeação do representante legal no Brasil, do qual devem constar poderes para aceitar as condições em que é dada a autorização (art. 207).

Art. 207. As condições que o Governo Federal achar conveniente estabelecer em defesa dos interesses nacionais constarão de termo de aceitação assinado pela empresa requerente e integrarão o decreto de autorização.

Parágrafo único. Um exemplar do órgão oficial que tiver feito a publicação do decreto e de todos os documentos que o instruem será arquivado no Registro de Comércio da localidade onde vier a ser situado o estabelecimento principal da empresa, juntamente com a prova do depósito, em dinheiro, da parte do capital destinado às operações no Brasil.

Art. 208. As empresas 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 empresa.

Parágrafo único. No caso de falência decretada fora do País, perdurarão os poderes do representante até que outro seja nomeado, e os bens e valores da empresa não serão liberados para transferência ao exterior, enquanto não forem pagos os credores domiciliados no Brasil.

Art. 209. Qualquer alteração que a empresa estrangeira fizer em seu estatuto ou atos constitutivos dependerá de aprovação do Governo Federal para produzir efeitos no Brasil.

Art. 210. A autorização à empresa estrangeira para funcionar no Brasil, de que trata o art. 206, poderá ser cassada:

I - em caso de falência;

II - se os serviços forem suspensos, pela própria empresa, por período excedente a 6 (seis) meses;

III - nos casos previstos no decreto de autorização ou no respectivo Acordo bilateral;

IV - nos casos previstos em lei (art. 298).

Art. 211. A substituição da empresa estrangeira que deixar de funcionar no Brasil ficará na dependência de comprovação, perante a autoridade aeronáutica, do cumprimento das obrigações a que estava sujeita no País, salvo se forem assumidas pela nova empresa designada.

Art. 212. A empresa estrangeira, designada pelo governo de seu país e autorizada a funcionar no Brasil, deverá obter a autorização para iniciar, em caráter definitivo, os serviços aéreos internacionais, apresentando à autoridade aeronáutica:

a) os planos operacional e técnico, na forma de regulamentação da espécie;

b) as tarifas que pretende aplicar entre pontos de escala no Brasil e as demais escalas de seu serviço no exterior;

c) o horário que pretende observar.

Art. 213. Toda modificação que envolva equipamento, horário, freqüência e escalas no território nacional, bem assim a suspensão provisória ou definitiva dos serviços e o restabelecimento de escalas autorizadas, dependerá de autorização da autoridade aeronáutica, se não for estabelecido de modo diferente em Acordo bilateral.

Parágrafo único. As modificações a que se refere este artigo serão submetidas à autoridade aeronáutica com a necessária antecedência.

Art. 214. As empresas estrangeiras de transporte aéreo 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 venda de bilhete de passagem ou de carga, concedida por autoridade competente.

§ 1º A autorização de que trata este artigo estará sujeita às normas e condições que forem estabelecidas pelo Ministério da Aeronáutica.

§ 2º Não será outorgada autorização a empresa cujo país de origem não assegure reciprocidade de tratamento às congêneres brasileiras.

§ 3º O representante, agente, diretor, gerente ou procurador deverão ter os mesmos poderes de que trata o art. 208 deste Código.

Seção II
Do Transporte Doméstico

Art. 215. Considera-se doméstico e é regido por este Código, todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em território nacional.

Parágrafo único. O transporte não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino.

Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras.

CAPÍTULO VI
DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO NÃO-REGULAR

Art. 217. Para a prestação de serviços aéreos não-regulares de transporte de passageiro, carga ou mala postal, é necessária autorização de funcionamento do Poder Executivo, a qual será intransferível, podendo estender-se por período de 5 (cinco) anos, renovável por igual prazo.

Art. 218. Além da nacionalidade brasileira, a pessoa interessada em obter a autorização de funcionamento, deverá indicar os aeródromos e instalações auxiliares que pretende utilizar, comprovando:

I - sua capacidade econômica e financeira;

II - a viabilidade econômica do serviço que pretende explorar;

III - que dispõe de aeronaves adequadas, pessoal técnico habilitado e estruturas técnicas de manutenção, próprias ou contratadas;

IV - que fez os seguros obrigatórios.

Art. 219. Além da autorização de funcionamento, de que tratam os arts. 217 e 218, os serviços de transporte aéreo não-regular entre pontos situados no País, ou entre ponto no território nacional e outro em país estrangeiro, sujeitam-se à permissão correspondente.

Art. 220. Os serviços de táxi-aéreo constituem modalidade de transporte público aéreo não-regular de passageiro ou carga, mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, sob a fiscalização do Ministério da Aeronáutica, e visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala.

Art. 221. As pessoas físicas ou jurídicas, autorizadas a exercer atividade de fomento da aviação civil ou desportiva, assim como de adestramento de tripulantes, não poderão realizar serviço público de transporte aéreo, com ou sem remuneração (arts. 267, § 2°; 178, § 2° e 179).

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

Parágrafo único. O empresário, como transportador pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 223. Considera-se que existe um só contrato de transporte, quando ajustado num único ato jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagem, ainda que executado, sucessivamente, por mais de um transportador.

Art. 224. Em caso de transporte combinado, aplica-se às aeronaves o disposto neste Código.

Art. 225. Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo.

Art. 226. A falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem, nota de bagagem ou conhecimento de carga não prejudica a existência e eficácia do respectivo contrato.

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

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, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, a transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a quatro horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive o transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1° Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2° A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

Seção II
Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1° A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2° Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3° Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4° O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5° Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

I - o lugar e data de emissão;

II - os pontos de partida e destino;

III - o nome e endereço do expedidor;

IV - o nome e endereço do transportador;

V - o nome e endereço do destinatário;

VI - a natureza da carga;

VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;

VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;

IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;

X - o valor declarado, se houver;

XI - o número das vias do conhecimento;

XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;

XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

Art. 236. O conhecimento aéreo será feito em três vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.

§ 1° A primeira via, com a indicação, "do transportador", será assinada pelo expedidor.

§ 2° A segunda via, com a indicação, "do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhará a carga.

§ 3° A terceira via será assinada pelo transportador e por ele entregue ao expedidor, após aceita a carga.

Art. 237. Se o transportador, a pedido do expedidor, fizer o conhecimento, considerar-se-á como tendo feito por conta e em nome deste, salvo prova em contrário.

Art. 238. Quando houver mais de um volume, o transportador poderá exigir do expedidor conhecimentos aéreos distintos.

Art. 239. Sem prejuízo da responsabilidade penal, o expedidor responde pela exatidão das indicações e declarações constantes do conhecimento aéreo e pelo dano que, em conseqüência de suas declarações ou indicações irregulares, inexatas ou incompletas, vier a sofrer o transportador ou qualquer outra pessoa.

Art. 240. O conhecimento faz presumir, até prova em contrário, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte.

Art. 241. As declarações contidas no conhecimento aéreo, relativas a peso, dimensões, acondicionamento da carga e número de volumes, presume-se verdadeiras até prova em contrário; as referentes a quantidade, volume, valor e estado da carga só farão prova contra o transportador, se este verificar sua exatidão, o que deverá constar do conhecimento.

Art. 242. O transportador recusará a carga desacompanhada dos documentos exigidos ou cujo transporte e comercialização não sejam permitidos.

Art. 243. Ao chegar a carga ao lugar do destino, deverá o transportador avisar ao destinatário para que a retire no prazo de 15 (quinze) dias a contar do aviso, salvo se estabelecido outro prazo no conhecimento.

§ 1° Se o destinatário não for encontrado ou não retirar a carga no prazo constante do aviso, o transportador avisará ao expedidor para retirá-la no prazo de 15 (quinze) dias, a partir do aviso, sob pena de ser considerada abandonada.

§ 2° Transcorrido o prazo estipulado no último aviso, sem que a carga tenha sido retirada, o transportador a entregará ao depósito público por conta e risco do expedidor, ou, a seu critério, ao leiloeiro, para proceder à venda em leilão público e depositar o produto líquido no Banco do Brasil S.A., à disposição do proprietário, deduzidas as despesas de frete, seguro e encargos da venda.

§ 3° No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, o alijamento a que se refere o § 1° deste artigo será comunicado imediatamente à autoridade fazendária que jurisdicione o aeroporto do destino da carga.

Art. 244. Presume-se entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte a carga que o destinatário haja recebido sem protesto.

§ 1° O protesto far-se-á mediante ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador.

§ 2° O protesto por avaria será feito dentro do prazo de 7 (sete) dias a contar do recebimento.

§ 3° O protesto por atraso será feito dentro do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário.

§ 4° Em falta de protesto, qualquer ação somente será admitida se fundada em dolo do transportador.

§ 5° Em caso de transportador sucessivo ou de transportador de fato o protesto será encaminhado aos responsáveis (arts. 259 e 266).

§ 6° O dano ou avaria, e o extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro serão apurados de acordo com a legislação específica (art. 8°).

Art. 245. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo de aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final.

Parágrafo único. O período de execução do transporte aéreo não compreende o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, a menos que hajam sido feitos para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga (art. 263).

.....

Art. 288. O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas neste Código e na legislação complementar, especialmente as relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.

§ 1° A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamento.

§ 2° Não se compreendem na competência do órgão a que se refere este artigo as infrações sujeitas à legislação tributária.

CAPÍTULO II
DAS PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão de certificado, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

Art. 290. A autoridade aeronáutica poderá requisitar o auxílio da força policial para obter a detenção dos presumidos infratores ou da aeronave que ponha em perigo a segurança pública, pessoas ou coisas, nos limites do que dispõe este Código.

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

§ 1° Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.

§ 2° Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do vôo.

Art. 292. É assegurado o direito a ampla defesa e a recurso a quem responder a procedimentos instaurados para a apuração e julgamento das infrações às normas previstas neste Código e em normas regulamentares.

§ 1° O mesmo direito será assegurado no caso de providências administrativas necessárias à apuração de fatos irregulares ou delituosos;

§ 2° O procedimento será sumário, com efeito suspensivo.

Art. 293. A aplicação das providências ou penalidades administrativas, previstas neste Título, não prejudicará nem impedirá a imposição, por outras autoridades, de penalidades cabíveis.

Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração deste Código.

Art. 295. A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão.

Art. 296. A suspensão será aplicada para período não superior a 180 (cento e oitenta) dias, podendo ser prorrogada uma vez por igual período.

Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.

Art. 298. A empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no País será sujeita à multa e, na hipótese de reincidência, a suspensão ou cassação da autoridade de funcionamento no caso de não atender:

I - aos requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados, no que se refere ao funcionamento de empresas de transporte aéreo;

II - às leis e regulamentos relativos a:

a) entrada e saída de aeronaves;

b) sua exploração ou navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;

c) entrada ou saída de passageiros;

d) tripulação ou carga;

e) despacho;

f) imigração;

g) alfândega;

h) higiene;

i) saúde;

III - às tarifas, itinerários, freqüências e horários aprovados; às condições contidas nas respectivas autorizações; à conservação e manutenção de seus equipamentos de vôo no que se relaciona com a segurança e eficiência do serviço; ou à proibição de embarcar ou desembarcar passageiro ou carga em vôo de simples trânsito;

IV - à legislação interna, em seus atos e operações no Brasil, em igualdade com as congêneres nacionais.

CAPÍTULO III
DAS INFRAÇÕES

Art. 299. Será aplicada multa de (VETADO) até 1.000 (um mil valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

I - procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

II - execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes;

III - cessão ou transferência da concessão, autorização ou permissão, sem licença da autoridade aeronáutica;

IV - transferência, direta ou indireta, da direção ou da execução dos serviços aéreos concedidos ou autorizados;

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

VII - prática reiterada de infrações graves;

VIII - atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias além do prazo estabelecido pela autoridade aeronáutica;

IX - atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de áreas aeroportuárias, fora do prazo estabelecido no respetivo instrumento.

.....

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - Infrações referentes ao uso das aeronaves:

a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;

b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;

c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;

f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;

g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;

h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;

i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada.

j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;

k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;

l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;

m) trasladar aeronave sem licença;

n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;

o) realizar vôo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;

p) realizar vôo com equipamento para levantamento aerofo-togramétrico, sem autorização do órgão competente;

q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;

r) realizar vôo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

s) realizar vôo por instrumentos com aeronave não homologada para esse tipo de operação;

t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;

u) realizar vôo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não-habilitado para tal;

v) operar aeronave com plano de vôo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;

w) explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;

x) operar radiofreqüências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.

II - Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;

c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;

d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;

g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;

h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;

i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;

j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;

k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;

l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;

m) infringir regras, normas ou cláusulas de convenções ou atos internacionais;

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo;

o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;

q) operar a aeronave em estado de embriaguez;

r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;

s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;

t) operar aeronave deixando de manter fraseologia padrão nas comunicações radio-telefônicas;

u) ministrar instruções de vôo sem estar habilitado.

III - Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;

c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;

d) firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio ("pool") ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;

g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;

h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;

i) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (art. 180);

j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;

k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;

l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;

m) desrespeitar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;

n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;

q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;

r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;

s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;

t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;

v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente com aeronave de sua propriedade;

w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de lucros e perdas;

x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro;

y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;

z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferências.

IV - Infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos autoridade aeronáutica;

b) inobservar termos e condições constantes dos certificados homologação e respectivos adendos;

c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração não-prevista por órgão homologador;

d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do vôo;

e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;

f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

g) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum vôo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.

V - Infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;

b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;

c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;

d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de vôo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;

e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.

VI - Infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não-homologada;

b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;

d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;

e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;

f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;

g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;

h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagem aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo;

i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço;

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização de autoridade aeronáutica;

m) deixar o proprietário ou operador de aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.

CAPÍTULO IV
DA DETENÇÃO, INTERDIÇÃO E APREENSÃO DE AERONAVE

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da polícia federal, nos seguintes casos:

I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (art. 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do art. 21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1° A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

§ 2° Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeito à medida de destruição, nos casos dos incisos do *caput* deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada. *(Parágrafo acrescido pela Lei n° 9.614, de 5/3/1998)*

§ 3° A autoridade mencionada no § 1° responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório. *(Primitivo § 2° renumerado e com nova redação dada pela Lei n° 9.614, de 5/3/1998)*

.....

TÍTULO XI
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 322. Fica autorizado o Ministério da Aeronáutica a instalar uma Junta de Julgamento da Aeronáutica com a competência de julgar, administrativamente, as infrações e demais questões dispostas neste Código, e mencionadas no seu artigo 1°, (VETADO).

§ 1° (VETADO)

§ 2° (VETADO)

§ 3° (VETADO)

§ 4° O Poder Executivo, através de decreto, regulamentará a organização e o funcionamento da Junta de Julgamento da Aeronáutica.

Art. 323. Este Código entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 324. Ficam revogados o Decreto-lei n° 32, de 18 de novembro de 1966, o Decreto-lei n° 234, de 28 de fevereiro de 1967, a Lei n° 5.448, de 04 de junho de 1968, a Lei n° 5.710, de 07 de outubro de 1971, a Lei n° 6.298, de 15 de dezembro de 1975, a Lei n° 6.350, de 07 de julho de 1976, a Lei n° 6.833, de 30 de setembro de 1980, a Lei n° 6.997, de 07 de junho de 1982, e demais disposições em contrário.

Brasília, 19 de dezembro de 1986. 165° da Independência e 98° da República.

JOSÉ SARNEY
Octávio Júlio Moreira Lima

LEI Nº 8.884, DE 11 DE JUNHO DE 1994

Transforma o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE em Autarquia, dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

CAPÍTULO I
DA FINALIDADE

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, orientada pelos ditames constitucionais de liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico.

Parágrafo único. A coletividade é a titular dos bens jurídicos protegidos por esta Lei.

CAPÍTULO II
DA TERRITORIALIDADE

Art. 2º Aplica-se esta lei, sem prejuízo de convenções e tratados de que seja signatário o Brasil, às práticas cometidas no todo ou em parte no território nacional ou que nele produzam ou possam produzir efeitos.

§ 1º Reputa-se domiciliada no Território Nacional a empresa estrangeira que opere ou tenha no Brasil filial, agência, sucursal, escritório, estabelecimento, agente ou representante. *(Parágrafo único transformado em § 1º com pela Lei nº 10.149, de 21/12/2000)*

§ 2º A empresa estrangeira será notificada e intimada de todos os atos processuais, independentemente de procuração ou de disposição contratual ou estatutária, na pessoa do responsável por sua filial, agência, sucursal, estabelecimento ou escritório instalado no Brasil. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.149, de 21/12/2000)*

.....
.....

LEI Nº 6.404, DE 15 DE DEZEMBRO DE 1976

Dispõe sobre as sociedades por ações.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
CARACTERÍSTICAS E NATUREZA DA COMPANHIA OU SOCIEDADE ANÔNIMA

Características

Art. 1º A companhia ou sociedade anônima terá o capital dividido em ações, e a responsabilidade dos sócios ou acionistas será limitada ao preço de emissão das ações subscritas ou adquiridas.

Objeto Social

Art. 2º Pode ser objeto da companhia qualquer empresa de fim lucrativo, não contrário à lei, à ordem pública e aos bons costumes.

§ 1º Qualquer que seja o objeto, a companhia é mercantil e se rege pelas leis e usos do comércio.

§ 2º O estatuto social definirá o objeto de modo preciso e completo.

§ 3º A companhia pode ter por objeto participar de outras sociedades; ainda que não prevista no estatuto, a participação é facultada como meio de realizar o objeto social, ou para beneficiar-se de incentivos fiscais.

.....
.....

LEI Nº 11.101, DE 9 DE FEVEREIRO DE 2005

Regula a recuperação judicial, a extrajudicial e a falência do empresário e da sociedade empresária.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei disciplina a recuperação judicial, a recuperação extrajudicial e a falência do empresário e da sociedade empresária, doravante referidos simplesmente como devedor.

Art. 2º Esta Lei não se aplica a:

I - empresa pública e sociedade de economia mista;

II - instituição financeira pública ou privada, cooperativa de crédito, consórcio, entidade de previdência complementar, sociedade operadora de plano de assistência à saúde, sociedade seguradora, sociedade de capitalização e outras entidades legalmente equiparadas às anteriores.

.....

.....

RESOLUÇÃO N.º 5, DE 8 DE JULHO DE 2009

Da aprovação da proposta de alteração na legislação que rege a outorga de exploração de serviços aéreos.

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE AVIAÇÃO CIVIL - CONAC, de acordo com as atribuições conferidas pelo Decreto N.º 3.564, de 17 de agosto de 2000, e conforme o disposto no art. 3º da Lei N.º 11.182, de 27 de setembro de 2005,

CONSIDERANDO os estudos realizados no âmbito da Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa, em decorrência de determinação constante do item 9.1.1. Acórdão N.º 346/2008-TCUPLENÁRIO, de 13 de março de 2008;

CONSIDERANDO a determinação contida na Resolução N.º 7, de 6 de novembro de 2008, deste Conselho; e

CONSIDERANDO a elaboração e apresentação, pelo Ministério da Defesa, de proposta de Projeto de Lei que altera a legislação que rege a outorga da exploração de serviços aéreos, resolve:

1. Receber a Proposta de Projeto de Lei elaborada pelo Ministério da Defesa, em atendimento ao disposto no item "3" da Resolução N.º 007/2008 deste Conselho.

2. Encaminhar a Proposta de Projeto de Lei ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, em atendimento ao disposto no art. 1º do Decreto N.º 3.564, de 17 de agosto de 2000.

NELSON A. JOBIM
Presidente do Conselho

PROJETO DE LEI N.º 7.028, DE 2010

(Do Senado Federal)

PLS Nº 114/04
OFÍCIO Nº 392/10 (SF)

Altera a Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre a responsabilidade do transportador aéreo e as compensações devidas em caso de atraso, interrupção ou cancelamento de voo, e preterição de embarque por excesso de reservas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 6716/2009

APRECIAÇÃO:
Proposição sujeita à apreciação do Plenário

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"TÍTULO VII

Do Contrato de Transporte Aéreo

.....

CAPÍTULO II

Do Contrato de Transporte de Passageiro

Seção I

Do Bilhete de Passagem

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)."

"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.

§ 1º As operações de embarque e desembarque poderão ser realizadas em até 2 (duas) horas após o horário previsto.

§ 2º Respeitado o disposto no § 1º, o passageiro poderá ser embarcado em outro voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino.

§ 3º Os passageiros deverão ser comunicados, com a máxima antecedência possível, de atrasos ou cancelamentos do voo e, se houver, dos novos horários previstos para embarque e desembarque." (NR)

"Art. 229. Em caso de cancelamento de voo, preterição de embarque ou atraso superior a 2 (duas) horas no aeroporto de início do voo ou em aeroporto de escala, o passageiro que tiver comparecido para embarque na hora estabelecida fará jus a:

I – recebimento de indenização, no valor correspondente ao da maior tarifa cobrada pelo transportador para a emissão de bilhete aéreo no trecho considerado;

II – garantia do direito contratual ao transporte previsto no bilhete, o qual poderá ser usufruído na forma de uma das seguintes alternativas:

a) acomodação em outro voo da mesma empresa aérea ou endosso do bilhete para outro transportador que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, a contar do horário previsto para embarque; ou

b) reembolso do valor do bilhete;

III – assistência compatível com o tempo de espera, sob a forma de facilidades de comunicação e alimentação;

IV – hospedagem e transporte de e para o aeroporto, nas hipóteses de endosso ou acomodação em outro voo cujo embarque previsto deva ocorrer em período superior a 6 (seis) horas com relação ao horário do voo original.

§ 1º A indenização e o reembolso serão pagos de imediato e em moeda corrente, mediante entrega de numerário ou depósito em conta bancária indicada pelo passageiro.

§ 2º Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso superior a 2 (duas) horas em aeroporto de escala, ao passageiro que optar pelo reembolso do valor do bilhete será assegurado o direito a voo de regresso ao aeroporto de início do voo.

§ 3º As obrigações do transportador poderão ser substituídas por quaisquer outras formas de compensação estabelecidas em comum acordo com o passageiro." (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 30 (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. 257. A responsabilidade do transportador em relação a cada passageiro ou tripulante, no caso de morte ou lesão corporal grave e permanente, limita-se a R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) em caso de morte, e a R$ 750.000,00 (setecentos e cinquenta mil reais) em caso de lesão grave e permanente.

....." (NR)

"TÍTULO VIII

Da Responsabilidade Civil

CAPÍTULO I

Da Responsabilidade Contratual

.....

Seção IV

Da Responsabilidade por Danos à Bagagem

Art. 259-A. O transportador responde pelos danos decorrentes de avaria, violação, furto, extravio ou atraso na entrega da bagagem."

"Art. 260. A responsabilidade do transportador por danos à bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao valor correspondente a R$ 10.000,00 (dez mil reais), em relação a cada passageiro." (NR)

"Art. 281. .....

.....

V – às compensações devidas aos passageiros por descumprimento das Condições Gerais de Transporte.

....." (NR)

"Art. 299. Será aplicada a penalidade de multa de até R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

....." (NR)

Art. 2º Revogam-se os arts. 230, 231 e 233 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 23 de março de 2010.

Senador José Sarney
Presidente do Senado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565 DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 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, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228 - O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229 - O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230 - Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231 - Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a quatro horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232 - A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

Art. 233 - A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1° - Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2° - A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

Seção II
Da Nota de Bagagem

Art. 234 - No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1° - A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2° - Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3° - Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4° - O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5° - Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

Art. 235 - No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

I - o lugar e data de emissão;

II - os pontos de partida e destino;

III - o nome e endereço do expedidor;

IV - o nome e endereço do transportador;

V - o nome e endereço do destinatário;

VI - a natureza da carga;

VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;

VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;

IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;

X - o valor declarado, se houver;

XI - o número das vias do conhecimento;

XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;

XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

TÍTULO VIII
DA RESPONSABILIDADE CIVIL

CAPÍTULO I
DA RESPONSABILIDADE CONTRATUAL

Seção I
Disposições Gerais

.....

Art. 248 - Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

§ 1º - Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.

§ 2º - O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

§ 3º - A sentença, no juízo criminal, com trânsito em julgado, que haja decidido sobre a existência do ato doloso ou culposo e sua autoria, será prova suficiente.

Art. 249 - Não serão computados nos limites estabelecidos neste Capítulo, honorários e despesas judiciais.

.....

Seção III
Da Responsabilidade Por Dano a Passageiro

Art. 256 - O transportador responde pelo dano decorrente:

I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;

II - de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1° - O transportador não será responsável:

a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.

§ 2° - A responsabilidade do transportador estende-se:

a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;

b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

Art. 257 - A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinqüenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN).

§ 1° - Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.

§ 2° - Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital para a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

Art. 258 - No caso de transportes sucessivos, o passageiro ou seu sucessor só terá ação contra o transportador que haja efetuado o transporte no curso do qual ocorrer o acidente ou o atraso.

Parágrafo único. Não se aplica o disposto neste artigo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade por todo o percurso do transporte contratado.

Art. 259 - Quando o transporte aéreo for contratado com um transportador e executado por outro, o passageiro ou sucessores poderão demandar tanto o transportador contratual como o transportador de fato, respondendo ambos solidariamente.

Seção IV
Da Responsabilidade Por Danos à Bagagem

Art. 260 - A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente 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 150 (cento e cinqüenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.

Art. 261 - Aplica-se, no que couber, o que está disposto na seção relativa à responsabilidade por danos à carga aérea (artigos 262 a 266).

.....

CAPÍTULO VI
DA GARANTIA DE RESPONSABILIDADE

Art. 281 - Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para garantir eventual indenização de riscos futuros em relação:

I - aos danos previstos neste Título, com os limites de responsabilidade civil nele estabelecidos (artigos 257, 260, 262, 269 e 277) ou contratados (§ 1° do art. 257 e parágrafo único do art. 262);

II - aos tripulantes e viajantes gratuitos equiparados, para este efeito, aos passageiros (art. 256, § 2°);

III - ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos serviços aéreos privados (artigos 178, § 2°, e art. 267, I);

IV - ao valor da aeronave.

Parágrafo único. O recebimento do seguro exime o transportador da responsabilidade (art. 250).

Art. 282 - Exigir-se-á do explorador de aeronave estrangeira, para a eventual reparação de danos a pessoas ou bens no espaço aéreo ou no território brasileiro:

a) apresentação de garantias iguais ou equivalentes às exigidas de aeronaves brasileiras;

b) o cumprimento das normas estabelecidas em Convenções ou Acordos Internacionais, quando aplicáveis.

.....

TÍTULO IX
DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

.....

CAPÍTULO III
DAS INFRAÇÕES

Art. 299 - Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (um mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

I - procedimento ou prática no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

II - execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes;

III - cessão ou transferência da concessão, autorização ou permissão, sem licença da autoridade aeronáutica;

IV - transferência, direta ou indireta, da direção ou da execução dos serviços aéreos concedidos ou autorizados;

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

VI - recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

VII - prática reiterada de infrações graves;

VIII - atraso no pagamento de tarifas aeroportuárias além do prazo estabelecido pela autoridade aeronáutica;

IX - atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de áreas aeroportuárias, fora do prazo estabelecido no respectivo instrumento.

Art. 300 - A cassação dependerá de inquérito administrativo no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.

.....

.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a Proteção do Consumidor e dá outras Providências.

O Presidente da República,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º - O presente Código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos artigos 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º - Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervind nas relações de consumo.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.164, DE 2010

(Do Sr. Lincoln Portela)

Estabelece limite de tempo de espera para atendimento nos guichês de companhias aéreas em aeroportos brasileiros.

DESPACHO:
APENSE-SE (À)AO PL-1320/2007.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As empresas de transporte aéreo de passageiros ficam obrigadas a dar início ao atendimento ao passageiro no prazo máximo de 40 (quarenta) minutos, contados a partir de seu ingresso na fila dos guichês nos aeroportos.

Art. 2º A comprovação do tempo de espera para atendimento far-se-á através da emissão da senha de atendimento contendo:

I – O nome da empresa de transporte aéreo de passageiros e do aeroporto;
II – a data e o horário de impressão da senha;
III – o horário do início de atendimento.

Art. 3° As empresas de transporte aéreo de passageiros deverão manter formulários e protocolo para preenchimento manual das solicitações de *check-in* e remarcação de vôo para os casos em que seus sistemas de informática não estiverem em condições de uso.

Art. 4º. As infrações aos dispositivos desta lei sujeitam 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:

I - Advertência.

II - Multa pecuniária variável.

III - Suspensão do exercício de cargos.

IV - Inabilitação temporária ou permanente para o exercício de cargos de direção na administração ou gerência em empresas de transporte aéreo de passageiros.

§1º A pena de advertência será aplicada pelo PROCON competente para o recebimento da reclamação do passageiro, por inobservância, em até 10 (dez) minutos, do disposto no art. 1° desta lei

§ 2º As multas serão aplicadas até 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no País, pelo PROCON competente para o recebimento da reclamação do passageiro, sempre que as empresas de transporte aéreo de passageiros, por negligência ou dolo:

a) advertidas por irregularidades que tenham sido praticadas, deixarem de saná-las no prazo que lhes for assinalado pelo PROCON competente para receber a reclamação do passageiro

b) opuserem embaraço à fiscalização do PROCON

§ 3º As penas referidas nos incisos III e IV, deste artigo, serão aplicadas quando forem verificadas infrações graves na condução dos interesses da empresa

de transporte aéreo de passageiros ou quando da reincidência específica, devidamente caracterizada em transgressões anteriores

§ 4º No exercício da fiscalização, o PROCON competente poderá exigir das empresas de transporte aéreo de passageiros a exibição a funcionários seus, expressamente credenciados, de documentos, papéis e livros de escrituração, considerando-se a negativa de atendimento como embaraço á fiscalização sujeito á pena de multa, prevista no § 2º deste artigo, sem prejuízo de outras medidas e sanções cabíveis.

Art. 5º Esta lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil tem vivido durante os últimos anos, um período de verdadeiro "caos aéreo" em decorrência da falta de estrutura aeroportuária, do aquecimento da economia e do aumento do número de empresas de transporte aéreo de passageiros. Estas últimas variantes, que poderiam ser motivo de comemoração e louvor, pois sinalizam aumento de poder aquisitivo e redução dos preços das passagens aéreas em face da maior concorrência e conseqüente, crescimento da demanda pelo transporte aéreo de passageiros, infelizmente agravam ainda mais a péssima condição de quem, em meio aos atrasos e filas intermináveis nos guichês de atendimento dos aeroportos, vê sua condição de hipossuficiência manifestar-se em desconforto físico, prejuízos à saúde, financeiros e profissionais.

Desde a década passada, as empresas de transporte aéreo de passageiros vem introduzindo tecnologias que dispensam a presença do passageiro nos guichês dos aeroportos, disponibilizando serviços pelos seus sítios na rede mundial de computadores e por atendimento telefônico. Trata-se de prática louvável por poupar tempo e reduzir custos operacionais. Principalmente quando tais serviços funcionam a contento, o que não acontece sempre.

Quando os referidos serviços não funcionam, o passageiro vê-se obrigado a dirigir-se aos guichês, que na grande maioria das vezes, por causa da redução de custos com contratações e manutenção e por atrasos decorrentes do choque de atendimento entre vôos pontuais e atrasados, oportunizam a criação de filas intermináveis e desconfortáveis, por várias vezes com tempo para atendimento superior a 1 (uma) hora.

Consideramos este fato indesejável socialmente, pois as empresas de transporte aéreo de passageiros, que por sinal, são tão poucas no Brasil, fato que por vezes gera discussão até mesmo sobre monopólio, possuem meios para diminuir o tempo de espera nas filas de atendimento, fazendo a sua parte na luta contra o "caos aéreo", seja através de investimentos em sistemas de informática confiáveis, seja em contratação de mão de obra.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Colegas para a aprovação de nosso projeto de lei.

Sala das Sessões, em 19 de abril de 2010.

Deputado LINCOLN PORTELA

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."

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 Acroviários- 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 os 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 dos 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 distorce 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 judiciários, 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 aos 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 vôo 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 vôo.

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 á 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 vôo, 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 cinqüenta desse valor, a título de multa. Ainda de acordo com a proposta, no caso de cancelamento de vôo, 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 vôo, 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 vôo 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 vôo, 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 vôo, 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 mesmos 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 vôo 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 ás 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 vôo, com prazo inferior a sete dias, o passageiro terá direito ao reembolso do valor total pago pela passagem, ou a encaminhamento a vôo 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 vôo; tal indenização poderá ser reduzida, prevê, nos casos de encaminhamento a outro vôo, dependendo do atraso na chegada ao destino, relativamente ao horário inicialmente previsto, no vôo 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 vôo, motivar os passageiros a desistirem daquele vôo, 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 nº 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 vôo, 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 acrescer 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, e 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 vôo, 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 omisso, 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 sues 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, 180P, 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: cinqüenta 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 cinqüenta 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 autorizatária 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 vôo 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 vôo que irá acomodá-lo tenha início seis ou mais horas depois do horário do vôo 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, ás 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; as multas, 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 6.716, DE 2009, E DOS APENSADOS: PROJETO 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 6.960, DE 2010; PROJETO DE LEI Nº 6.961, DE 2010; PROJETO DE LEI Nº 7.164, DE 2010; E PROJETO DE LEI Nº 7.028, DE 2010, NA FORMA DO SUBSTITUTIVO QUE APRESENTAMOS.**

Sala da Comissão, em 9 de junho de 2010.

Deputado RODRIGO ROCHA LOURES

Relator

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. 2° 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 Cadastros de Pessoas Físicas - CPF 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.

II - heliportos os helipontos 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 universalidades 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)

.....

§ 5° Aplica-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.

§ 1° 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.

§ 2° 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, bem como ser ela 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-se o valor apurado na hasta pública, líquido das despesas incorridas para a sua realização, em benefício do proprietário do bem leiloado.

"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, arrendamento ou leasing 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 ou instrutores, em caráter provisório, na falta de tripulantes ou instrutores brasileiros.

§ 1º O prazo do contrato de instrutores estrangeiros, de que trata este artigo, não poderá exceder a seis meses."

§ 2º O prazo do contrato de tripulantes estrangeiros, de que trata este artigo, não poderá exceder a sessenta meses." (NR)

"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, respeitadas 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 de 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."*

"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-D. 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."

"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 autorizatária preencha as condições previstas nesta lei.

Parágrafo Único. As transferências realizadas sem a observância dos requisitos previstos nesta Lei serão nulas de pleno direito.

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 de aviação civil.

§ 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 pessoas 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 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 retirem 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.

Parágrafo Único. 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.

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. 180-R. 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, freqüência 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."

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.

"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.

§ 1° 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.

§ 2° 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, 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-C. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se:

I – 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;

II - 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 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 Título III, 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.

§ 1° 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)

§ 2° 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 autorizatária ou concessionária de serviços aéreos:

.....

*d) firmar acordo com outra autorizatária 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 2010.

Sala da Comissão, em 01 de junho de 2010.

Deputado RODRIGO ROCHA LOURES

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 6716, de 2009, do Senado Federal, que "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", em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela adequação financeira e orçamentária, pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa, e no mérito, pela aprovação do PL nº 6.716/09 e dos PL's nºs 841/95; 83/07; 949/07; 1.320/07; 1.670/07; 1.682/07; 1.734/07; 1.760/07; 1.788/07; 1.923/07; 2.001/07; 2.203/07; 2.219/07; 2.452/07; 2.767/08; 3.124/08; 3.177/08; 3.246/08; 3.738/08; 4.164/08; 4.459/08; 4.665/09; 4.854/09; 5.109/09; 6.085/09; 6.341/09; 6.960/10; 6.961/10; 7.164/10 e 7.028/10, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Rodrigo Rocha Loures.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Luiz Sérgio - Presidente, Hugo Leal - Vice-Presidente, Rodrigo Rocha Loures, Relator; Arnon Bezerra, João Dado, Leo Alcântara, Luiz Bittencourt, Marcelo Castro, Marcelo Teixeira, Vanderlei Macris, Fernando Marroni, Otavio Leite e Ricardo Barros.

Sala da Comissão, em 23 de junho de 2010.

Deputado **LUIZ SÉRGIO**
Presidente

Deputado **RODRIGO ROCHA LOURES**
Relator

SUBSTITUTIVO ADOTADO AO PROJETO DE LEI Nº 6.716, DE 2009, E APENSADOS

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. 2° 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 Cadastros de Pessoas Físicas - CPF 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.

II - heliportos os helipontos 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 universalidades 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)

.....

§ 5° Aplica-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.

§ 1° 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.

§ 2° 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, bem como ser ela 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-se o valor apurado na hasta pública, líquido das despesas incorridas para a sua realização, em benefício do proprietário do bem leiloado.

"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, arrendamento ou leasing 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 ou instrutores, em caráter provisório, na falta de tripulantes ou instrutores brasileiros.

§ 1º O prazo do contrato de instrutores estrangeiros, de que trata este artigo, não poderá exceder a seis meses."

§ 2º O prazo do contrato de tripulantes estrangeiros, de que trata este artigo, não poderá exceder a sessenta meses." (NR)

"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, respeitadas 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 de 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."

"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-D. As aeronaves utilizadas na prestação dos serviços de que tratam øs incisos I e II do art. 177 não poderão realizar serviços aéreos remunerados de transporte de pessoa, carga ou mala postal."

"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 autorizatária preencha as condições previstas nesta lei.

Parágrafo Único. As transferências realizadas sem a observância dos requisitos previstos nesta Lei serão nulas de pleno direito.

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 de aviação civil.

§ 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 pessoas 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 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 retirem 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.

Parágrafo Único. 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.

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. 180-R. 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, freqüência 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."

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.

"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.

§ 1° 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.

§ 2° 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, 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-C. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se:

I – 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;

II - 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 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 Título III, 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.

§ 1° 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)

§ 2° 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 autorizatária ou concessionária de serviços aéreos:

.....

d) firmar acordo com outra autorizatária 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 23 de junho de 2010.

Deputado **LUIZ SÉRGIO**

Presidente

Deputado **RODRIGO ROCHA LOURES**

Relator

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:13625/2010

PROJETO DE LEI N.º 7.904, DE 2010

(Do Sr. Lira Maia)

Obriga a administração aeroportuária a divulgar horários de voos e informação a respeito de atraso ou cancelamento do transporte aéreo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6960/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", para fixar que os horários dos voos, assim como informação a respeito de atraso ou cancelamento do transporte, sejam divulgados em toda a área de terminal de passageiro de aeroporto.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

"*Art. 37-A. Em terminal de passageiro de aeroporto, tanto na área privativa de passageiros como na área aberta ao público, é obrigatória a divulgação ostensiva, por meios sonoro e visual, dos horários de chegada, de embarque e de saída dos voos, bem como de informação a respeito de atraso ou cancelamento do transporte.*

Parágrafo único. É responsabilidade da administração do aeroporto promover a divulgação das informações mencionadas no ***caput****, as quais lhe devem ser repassadas pelo transportador*."

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Desde abril de 2009, a Infraero não mais presta serviço de divulgação sonora de informações sobre os voos na área dos terminais de passageiros que é aberta ao público. De acordo com esclarecimento da própria empresa aeroportuária, a decisão teve a finalidade de diminuir a poluição sonora nos

aeroportos, tendo sido tomada após alguns anos de experiência bem sucedida, afirma, nos aeroportos de Brasília e de Guarulhos. A divulgação de informações por meio sonoro, hoje, somente é prestada no interior das salas de embarque. A Infraero salienta, porém, que informações visuais continuam a ser dadas em toda a área dos terminais, por intermédio de painéis eletrônicos. Na hipótese de haver pessoa com dificuldade oftálmica ou motora, a empresa alega que o transportador tem de lhe prestar o devido auxílio, individualmente.

A despeito das explicações da Infraero, julgamos que não há razões bastantes para a manutenção da medida. De fato, tanto é importante a divulgação de informação sonora nas áreas abertas ao público em geral que a empresa mesmo admite ser necessário dar assistência especial a pessoas com dificuldade motora ou visual. Ocorre que não se responsabiliza por essa assistência, deixando-a a cargo das empresas aéreas, em evidente conflito com o art. 233 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que determina o limiar da execução do contrato de transporte aéreo no exato momento no qual o passageiro transpõe o limite que separa o espaço aberto ao público da área reservada às salas de embarque. Com efeito, assim nos parece, enquanto o passageiro estiver na área aberta do terminal, é a administração do aeroporto, não o transportador diretamente, quem deve lhe proporcionar as informações sobre os voos. Exigir o contrário é ir contra o que reza lei.

Ademais disso, é preciso ter em conta que não se deve tratar informação de caráter imprescindível como poluição sonora. Se há muito barulho no interior dos terminais de embarque – e há várias razões para que haja, a começar pela simples aglomeração de pessoas –, melhor que se gradue a intensidade dos avisos sonoros, em lugar de suprimi-los, e se promovam melhorias no que respeita ao tratamento acústico do ambiente. Fora disso, quem perde é o consumidor.

Sala das Sessões, em 16 de novembro de 2010.

Deputado LIRA MAIA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO III
DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA AEROPORTUÁRIO

.....

Seção II
Da Construção e Utilização de Aeródromos

.....

Art. 37. Os aeródromos públicos 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.

Parágrafo único. Os preços de utilização serão fixados em tabelas aprovados pela autoridade aeronáutica, tendo em vista as facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto.

Seção III
Do Patrimônio Aeroportuário

Art. 38. Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam.

§ 1º Os Estados, Municípios, entidades da administração indireta ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeroportos, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade.

§ 2º Quando a União vier a desativar o aeroporto por se tornar desnecessário, o uso dos bens referidos no parágrafo anterior será restituído ao proprietário, com as respectivas acessões.

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

Seção II
Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.928, DE 2010

(Do Sr. Filipe Pereira)

Altera a Lei nº 7.565, de 1986, que "dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica".

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1320/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei N.º 7.565, de 19 de novembro de 1986, que *dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica,* para dispor sobre cancelamentos e atrasos de viagens aéreas.

Art. 2º Os arts. 230 e 231 da Lei n.º 7.565 A Lei nº 7.565, de 19 de novembro de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação:

> “Art. 230. Havendo atraso da partida por mais de 30 (trinta) minutos, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.
>
> Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 30 (trinta) minutos, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do valor do trecho não utilizado, assegurado o retorno para o aeroporto de origem.” (NR)

Art. 3º A Lei n.º 7.565, de 19 de novembro de 1986, passa a vigorar acrescida dos artigos 231-A:

"Art. 231-A. Nos casos previstos nos arts. 229, 230 e 231, o passageiro também deverá receber da transportadora o equivalente a 50% (cinquenta) por cento do valor do bilhete, a título de compensação.

Parágrafo único. Não se aplicará o disposto no *caput* nos casos em que o cancelamento, interrupção ou atraso ocorra devido a más condições meteorológicas.

Art. 231-B. Todas as despesas decorrentes do cancelamento, interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil."

Art. 4º Fica revogado o *parágrafo único* do art. 231 da Lei n.º 7.565, de 19 de novembro de 1986.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação oficial.

JUSTIFICATIVA

Os atrasos de voos tornaram-se uma constante nos aeroportos brasileiros. Corroborando esse cenário protagoniza a polêmica prática do *overbooking,* além de questões trabalhistas envolvendo os funcionários das empresas aéreas, intempéries, dentre outros.

Embora já esteja previsto na legislação em vigor a assistência em caso de atrasos ou cancelamentos de voos ou ainda o reembolso do valor do pago pelos bilhetes de passagem, é fato que essas normas não produzem o efeito desejado, qual seja a redução das ocorrências desses episódios.

Não obstante, nesses ocorrências a parte prejudicada sempre é o consumidor, ou seja, o passageiro. Diante dessa situação, propomos alguns ajustes no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) a fim de minimizar os transtornos causados aos passageiros.

Inicialmente, propomos a redução para 30 minutos o limite de atraso em voos para que as companhias aéreas comecem a prestar aos passageiros as assistências previstas no CBA como alimentação, estada e transporte.

Decorrido esse prazo, a companhia aérea também providenciará o embarque do passageiro em voo que preste serviço equivalente ou, de imediato, proceder ao reembolso do valor do bilhete ou do trecho não utilizado em caso de voos com escalas ou conexões. Optando pelo reembolso, o passageiro fará jus ao valor do bilhete acrescido de 50% (cinquenta por cento), tanto em caso de cancelamento ou atraso por parte da companhia aérea.

Com essas medidas, pretendemos não apenas minimizar a banalização dos atrasos de voos nos aeroportos brasileiros, mas devolver o merecido e devido respeito aos usuários dos serviços de transporte aéreo do país.

Diante do exposto, conto com o apoio dos Nobres Parlamentares na aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 18 de novembro de 2010.

Deputado FILIPE PEREIRA

PSC / RJ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

DISPÕE SOBRE O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, a transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a quatro horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive o transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 718, DE 2011

(Do Sr. Jorge Tadeu Mudalen)

Modifica a Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para impor limites a taxas de administração ou serviço cobradas do passageiro e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-841/1995.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para impor limites a taxas de administração ou serviços cobrados dos passageiros.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com as seguintes modificações:

I – o art. 228 passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.
> § 1º É nula a cláusula de contrato de transporte aéreo, mesmo daquele firmado mediante pagamento de tarifa promocional, que preveja cobrança de qualquer taxa de administração ou serviço com relação à disponibilização de quaisquer assentos na aeronave.
> § 2º Fica vedada às empresas de transporte aéreo a cobrança adicional de qualquer serviço que seja indissociável da prestação do serviço de transporte aéreo.
> § 3º A cobrança de qualquer tarifa adicional pelas empresas de transporte aéreo sujeitará às mesmas à imposição das sanções previstas nos artigos 56 e 57 da Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Muitas empresas aéreas regionais vem realizando uma prática comercial abusiva e ilegal, cobrando de seus passageiros que se sentam nas fileiras localizadas nas saídas de emergência e na primeira fileira, que têm um pouco mais de espaço, uma taxa extraordinária denominada "*tarifa conforto*".

Ocorre que esse aparente maior espaço é contraposto pela ausência de reclinamento da poltrona, nas saídas de emergência. Porém, qual é o critério para colocar alguns passageiros nas poltronas reclináveis e outros não mas, ao final pagam pelo mesmo serviço, pois o contrato de transporte aéreo, entabulado no momento da compra do bilhete é contrato-fim; ou seja, paga-se para ser transportado de uma cidade a outra.

No caminho contrário ao que vêm praticando essas empresas, tem-se notícia de que o Ministério Público Federal em Santa Catarina ingressou com

ação civil pública para que as empresas sejam obrigadas a informar aos passageiros, quando da aquisição de bilhetes sobre limitações nas poltronas de suas aeronaves. A ação quer que as empresas reduzam, em, no mínimo, 15% as tarifas quando as poltronas apresentarem qualquer tipo de limitação em relação aos demais assentos.

Percebe-se que as tarifas cobradas pelo serviço de transporte aéreo de passageiro devem ser expressas em um único valor que represente o total correspondente à prestação do serviço de transporte aéreo. Não há que se falar de cobrança de valores relativos a custos ou serviços indissociáveis da prestação do serviço de transporte aéreo à parte da tarifa.

Assim, os serviços indissociáveis são aqueles sem os quais não é possível a realização do serviço de transporte aéreo, ou seja, independentemente da configuração da aeronave, todos os passageiros deverão ser transportados sentados de uma localidade a outra, não importando em qual assento.

Qualquer tarifa cobrada adicionalmente por conta de 10 ou 20 centímetros a mais é abusiva e ilegal, principalmente pelo fato de que, é consabido, que as empresas aéreas vêm diminuindo o espaço existente entre todas as poltronas aumentando a quantidade de poltronas com o único intuito de aumentar seus lucros.

Desse modo, diante da necessidade de se coibir o abuso perpetrado pelas empresas de transporte aéreo, é que apresentamos a presente proposta para que, dessa forma, o nosso povo não seja penalizado por tarifas abusivas praticadas por empresas extremamente preocupadas com o lucro.

Sala das Comissões, 16 de março de 2011.

JORGE TADEU MUDALEN
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 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, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

.....
.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

.....

CAPÍTULO VII
DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

.....

Art. 56. As infrações das normas de defesa do consumidor ficam sujeitas, conforme o caso, às seguintes sanções administrativas, sem prejuízo das de natureza civil, penal e das definidas em normas específicas:

I - multa;

II - apreensão do produto;

III - inutilização do produto;

IV - cassação do registro do produto junto ao órgão competente;

V - proibição de fabricação do produto;

VI - suspensão de fornecimento de produtos ou serviço;

VII - suspensão temporária de atividade;

VIII - revogação de concessão ou permissão de uso;

IX - cassação de licença do estabelecimento ou de atividade;

X - interdição, total ou parcial, de estabelecimento, de obra ou de atividade;

XI - intervenção administrativa;

XII - imposição de contrapropaganda.

Parágrafo único. As sanções previstas neste artigo serão aplicadas pela autoridade administrativa, no âmbito de sua atribuição, podendo ser aplicadas cumulativamente, inclusive por medida cautelar, antecedente ou incidente de procedimento administrativo.

Art. 57. A pena de multa, graduada de acordo com a gravidade da infração, a vantagem auferida e a condição econômica do fornecedor, será aplicada mediante procedimento administrativo, revertendo para o Fundo de que trata a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, os valores cabíveis à União, ou para os Fundos estaduais ou municipais de proteção ao consumidor nos demais casos. (“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 8.656, de 21/5/1993)

Parágrafo único. A multa será em montante não inferior a duzentas e não superior a três milhões de vezes o valor da Unidade Fiscal de Referência (Ufir), ou índice equivalente que venha a substituí-lo. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 8.703, de 6/9/1993)*

Art. 58. As penas de apreensão, de inutilização de produtos, de proibição de fabricação de produtos, de suspensão do fornecimento de produto ou serviço, de cassação do registro do produto e revogação da concessão ou permissão de uso serão aplicadas pela administração, mediante procedimento administrativo, assegurada ampla defesa, quando forem constatados vícios de quantidade ou de qualidade por inadequação ou insegurança do produto ou serviço.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.207, DE 2011

(Do Sr. Reguffe)

Altera a Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre obrigações das empresas aéreas em indenizar os valores pagos aos passageiros/consumidores, nos casos de atraso de vôo, sem o prejuízo das demais disposições legais acerca dos danos morais e materiais sofridos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7028/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 7.565, de 19 de novembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para acrescentar obrigações ao transportador em indenizar valores pagos aos passageiros, nos casos de atraso de vôo, sem o prejuízo das demais disposições legais acerca dos danos morais e materiais sofridos.

Art. 2º Os arts. 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de novembro de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 4 (quatro) horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

I – nos casos de atrasos de voos superiores a 4 (quatro) horas, o transportador ainda deverá indenizar o passageiro em 20% (vinte por cento) do valor pago pela passagem adquirida, a título de compensação, em qualquer das condições e sem o prejuízo da aplicação das demais disposições legais acerca dos danos morais e materiais sofridos;

II - nos casos de atrasos de voos superiores a 08 (oito) horas, o transportador ainda deverá indenizar os passageiros em 50% (cinquenta por cento) do valor pago pela passagem adquirida, a título de compensação, em qualquer das condições e sem o prejuízo da aplicação das demais disposições legais acerca dos danos morais e materiais sofridos;

III – e nos casos de atrasos de voos superiores a 12 (doze) horas, o transportador ainda deverá indenizar os passageiros em 100% (cem por cento) do valor pago pela passagem adquirida, a título de compensação, em qualquer das condições e sem o prejuízo da aplicação das demais disposições legais acerca dos danos morais e materiais sofridos.

Parágrafo único Não se aplica o disposto neste artigo nos casos em que o cancelamento, interrupção ou atraso ocorra devido a más condições meteorológicas.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 4 (quatro) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

§1º Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

§ 2º O transportador ainda deverá indenizar os passageiros em 100% (cem por cento) do valor pago pela passagem adquirida, a título de compensação, em qualquer das condições e sem o prejuízo da aplicação das demais disposições legais acerca dos danos morais e materiais sofridos, nos casos do presente artigo.

§ 3º Não se aplica o disposto neste artigo nos casos em que o cancelamento, interrupção ou atraso ocorra devido a más condições meteorológicas.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei impõe obrigações às empresas aéreas de indenizar os passageiros/consumidores, a título de compensação, por atrasos de voos, uma vez que estes são cada vez mais constantes nos aeroportos brasileiros, respeitando-se ainda todas as demais disposições legais acerca dos danos morais e materiais sofridos, que poderão também ser pleiteados no âmbito do Poder Judiciário.

Apesar de haver uma série de legislações que versem sobre o aludido tema, conforme regulamentos provenientes da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, em especial a Resolução nº 141, de 09 de março de 2010, e o próprio Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei nº 7.565/86, as empresas aéreas insistem em descumprir os dispositivos legais que regem nossa aviação civil, desrespeitando assim todos os consumidores que se utilizam desse meio de transporte.

Ainda nesse espectro, o que se encontra previsto na legislação em vigor, nos casos de atrasos de voos, carecem de força punitiva para que assim aumente a possibilidade de se garantir os anseios dos consumidores na boa prestação do serviço em tela.

Com isso, no intuito de minimizar os transtornos causados aos passageiros com os perenes e indignantes atrasos de voos, o presente projeto legislativo imputa às empresas aéreas, indenizações a serem pagas aos consumidores desrespeitados, como forma de compensar imediatamente os danos e prejuízos a eles causados. Ademais, tem ainda o consumidor a possibilidade de fazer garantir seus direitos, aplicando a eles todos os demais dispositivos legais que tratam da defesa e proteção do direito do consumidor na esfera judicial.

Como nessas situações, a parte prejudicada sempre é o consumidor, ou seja, o passageiro, proponho a inclusão da indenização financeira na punição das

empresas aéreas, ajustando nosso Código Brasileiro de Aeronáutica, a fim de minimizar os transtornos causados aos passageiros.

Diante do exposto, conto com o apoio dos Nobres Parlamentares na aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 28 de abril de 2011.

Dep. REGUFFE
PDT/DF

LEGISLAÇÃO RELATIVA AO TEMA

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

(...)

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 4 (quatro) horas, o transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 4 (quatro) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

(...)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

DISPÕE SOBRE O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, a transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a quatro horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive o transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 141, DE 9 DE MARÇO DE 2010

Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte aplicáveis aos atrasos e cancelamentos de voos e às hipóteses de preterição de passageiros e dá outras providências.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 8º, incisos X, XXXV e XLVI, e art. 11, inciso V, da Lei Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o que dispõem os arts. 229, 230, 231 e 302 da Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, a legislação complementar, a Lei Nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, que institui o Código Civil, e a Lei Nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, que institui o Código de Proteção e Defesa do Consumidor, e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 9 de março de 2010, resolve:

Art. 1º Disciplinar, nos termos desta Resolução, as Condições Gerais de Transporte aplicáveis aos atrasos e cancelamentos de voos e às hipóteses de preterição de passageiros.

CAPÍTULO I
DO ATRASO DE VOO

Seção I
Da Informação sobre o Atraso de Voo

Art. 2º O transportador, ao constatar que o voo irá atrasar em relação ao horário originalmente programado, deverá informar o passageiro sobre o atraso, o motivo e a previsão do horário de partida, pelos meios de comunicação disponíveis.

§ 1º O transportador deverá manter o passageiro informado quanto à previsão atualizada do horário de partida do voo.

§ 2º Quando solicitada pelo passageiro, a informação deverá ser prestada por escrito pelo transportador.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.440, DE 2011

(Do Sr. Dimas Ramalho)

Proíbe a cobrança de taxa de emissão de bilhete de passagem.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-718/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É proibida a cobrança de taxa de emissão de passagem nas atividades voltadas ao transporte de passageiros ou a cobrança, com tal finalidade, de valor em separado do preço de venda do bilhete ou tíquete respectivo, devendo o custo correspondente integrar o preço final de venda ao consumidor.

Parágrafo único. A proibição de taxa de emissão de passagens aplica-se não somente às compras realizadas nos postos de vendas, como também às realizadas por telefone ou internet.

Art. 3º O não cumprimento do disposto nesta lei sujeita o infrator às sanções dispostas na Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990, sem prejuízo de outras sanções dispostas na legislação em vigor.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação

JUSTIFICAÇÃO

Recentemente, empresas aéreas começaram a cobrar pela emissão de bilhetes de passagem, exceto nas compras realizadas em aeroporto.

Ora, se é possível emitir passagem em um local sem cobrar pelo custo respectivo, que já estará absorvido no preço final de venda, tal procedimento deve guardar isonomia e se aplicar a todos os casos, especialmente quando a compra for realizada pela internet, em que, obviamente, os custos serão certamente menores que os incorridos quando há necessidade de emissão por parte de um empregado da companhia de transportes.

Essa ótica se estende, naturalmente, a qualquer empresa que atue no segmento de transporte de passageiros.

Pelo alcance e relevância da medida, que esperamos ver reconhecida nesta Casa Legislativa, contamos com o apoio e aprovação por parte de nossos ilustres Pares.

Sala das Sessões, em 25 de maio de 2011.

Deputado DIMAS RAMALHO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.327, DE 2011

(Do Sr. Otoniel Lima)

Proíbe a cobrança de diferença decorrente de alteração do preço da passagem aérea ou de tarifas, depois de iniciada a transação comercial por parte do consumidor.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 6716/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É proibida a cobrança de diferença decorrente da alteração de preço de passagem aérea ou do valor de tarifas aeroportuárias ou de qualquer natureza, depois de iniciada a transação comercial por parte do consumidor, seja via internet, seja nas agências ou postos de venda da companhia aérea ou de terceiros.

§ 1º Para os fins desta lei, entende-se por início da transação comercial a transmissão ao consumidor, em resposta a sua consulta expressa, por qualquer meio de comunicação, ainda que digital, da informação sobre o preço da passagem e as tarifas aplicáveis.

§ 2º Na ocorrência de alteração de tabela de preços ou tarifas, no curso da transação comercial objeto desta lei, responderá pela diferença, perante a companhia aérea ou o agente público arrecadador, o fornecedor intermediário junto ao qual o consumidor adquiriu a passagem aérea, quando o procedimento não for realizado diretamente perante a empresa transportadora.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Uma das mais importantes funções do Parlamento é a vigilância que deve ter sobre as relações entre aqueles que detêm o poder econômico e os cidadãos em geral, com especial atenção para o consumidor.

Nessa perspectiva, urge combater mais uma prática abusiva que tem se alastrado pelo País, com a crescente demanda por viagens aéreas, agora mais acessíveis ao povo brasileiro, como é cediço.

Mas não adianta as companhias e agências de viagem alardearem promoções a preços efetivamente atrativos e, no curso da aquisição do bilhete, procederem a alteração do preço ou de tarifas, sob qualquer artifício, inclusive a conveniente “indisponibilidade” de oferta para uma determinada classe promocional, de menor preço.

É inadmissível tal conduta por parte das empresas aéreas, exigindo medida legal coibitiva, para assegurar o respeito aos direitos do consumidor.

Por tais razões, contamos com o apoio de todos à aprovação da presente iniciativa.

Sala das Sessões, em 15 de setembro de 2011.

Deputado Federal
Otoniel Lima – PRB/SP

PROJETO DE LEI N.º 2.611, DE 2011

(Do Sr. Felipe Bornier)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de as lojas ou balcões das companhias aéreas localizadas nos aeroportos brasileiros exibirem, de forma clara e em uma tela que permita boa visibilidade, os valores das tarifas para os locais que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5109/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei obriga as lojas ou balcões das companhias aéreas localizadas nos aeroportos brasileiros a exibir uma tela contendo os trechos e tarifas, normais e em oferta, das passagens oferecidas para as todas as capitais brasileiras.

Art. 2º As companhias aéreas devem exibir ao consumidor, em suas lojas localizadas nos aeroportos brasileiros, uma tela de informações contendo as opções de voo daquele local para todas as capitais brasileiras, com todos os dados relevantes, especialmente o valor da tarifa, para que o consumidor faça a opção que desejar entre as ofertas apresentadas.

§ 1º A companhia aérea deverá informar os dados dos próximos dois voos para as capitais com que mantenha linha regular em operação.

§ 2º Devem ser apresentados em destaque o valor normal da tarifa e o menor valor disponível para cada voo listado.

Art. 3º O não cumprimento do disposto nesta lei sujeita o infrator às penalidades previstas na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, sem prejuízo de outras aplicáveis de acordo com a legislação em vigor.

Art. 4º Esta lei entra em vigor após decorridos 120 (cento e vinte) dias da data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Defesa do Consumidor – CDC – nos informa, como um dos direitos básicos do consumidor brasileiro, o direito à informação adequada e clara sobre os produtos e serviços que lhe são ofertados. Determina o CDC que as informações devem ser específicas no que se refere à quantidade, composição, qualidade e preço dos produtos e serviços ofertados ao consumo.

Com relação às passagens aéreas ofertadas nas lojas localizadas nos aeroportos em nosso país, infelizmente, esta determinação do CDC não vem sendo cumprida a contento.

Talvez por motivo de pressa no atendimento, pois quem compra passagem no aeroporto normalmente está desejando um embarque próximo ou imediato, as companhias aéreas têm deixado a desejar no quesito atenção ao usuário, inclusive no que diz respeito às informações que devem ser prestadas ao consumidor-usuário.

O que temos visto ocorrer é o atendente simplesmente passar um preço, muitas vezes a maior tarifa para determinado voo, e não oferecer opções de escolha para o consumidor, que termina pagando mais caro do que poderia se lhe fosse dado chance de optar.

Nossa proposta, além de informar o consumidor, vai beneficiá-lo pelo estímulo à concorrência entre as empresas, pois que estas deverão apresentar abertamente seus preços para opção do consumidor. A possibilidade de livre escolha pelo consumidor terminará por incentivar a redução no valor das tarifas.

Além disso, estima-se que deverá haver significativa redução nas filas e maior rapidez e agilidade no atendimento, tendo em vista que o consumidor já terá avaliado as opções apresentadas e decidido qual passagem comprar no momento de ser atendido.

Por tudo isso e em nome do respeito à defesa e proteção dos direitos do consumidor brasileiro, pedimos aos nobres pares apoio para aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões, em 27 de outubro de 2011.

Deputado FELIPE BORNIER

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.278, DE 2012

(Do Sr. Guilherme Mussi)

Acrescenta o art. 8º-A à Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-949/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Acrescenta o artigo 8º-A e parágrafo à Lei 8.078/90 – Código de Defesa do Consumidor, com o seguinte texto legal:

“Artigo 8º-A - As companhias aéreas brasileiras e as companhias aéreas que operam no território nacional deverão retirar os passageiros de suas respectivas aeronaves quando não houver circulação de ar por mais de 30 (trinta) minutos no compartimento fechado do avião (cabine), em razão de riscos à saúde dos passageiros.

Parágrafo Único: A inobservância ao referido no *caput* acarretará multa à companhia aérea no valor de R$ 1000,00 (mil reais) a ser revertido em favor do consumidor, cabendo também, indenização ao mesmo que se sentir prejudicado em razão da omissão da mesma.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Em 26 de dezembro de 2011, o Jornal Valor Econômico publicou a seguinte matéria:

“No avião os germes da gripe moram ao lado

Quem viaja de avião pega doenças infecciosas com mais frequência, mostra uma pesquisa. Um estudo colocou o aumento associado do risco de pegar uma gripe em 20%.

E as festas de fim de ano são um período particularmente infeccioso, com os aviões lotados de famílias e de seus presentes - e todos aqueles germes.

O ar que circula na cabine costuma ser o fator mais apontado como culpado. Mas estudos já mostraram que os filtros de ar usados na maioria dos aviões podem capturar 99,97% das partículas que carregam vírus e bactérias.

Dito isto, quando a circulação do ar é fechada, o que às vezes acontece durante longos períodos de espera em solo ou por curtos períodos, quando os passageiros estão embarcando ou saindo da aeronave, as infecções podem se espalhar como fogo na mata.

> Um conhecido estudo feito em 1979 detectou que, em um avião que ficou três horas parado com os motores desligados e sem ar circulando, 72% das 54 pessoas a bordo ficaram doentes num período de dois dias.
>
> A cepa de gripe que eles pegaram foi rastreada e descobriu-se que veio de um dos passageiros. Por essa razão, a Administração da Aviação Civil dos EUA emitiu um alerta, em 2003, para as companhias aéreas, dizendo que os passageiros deveriam ser retirados do avião em 30 minutos quando não houver circulação de ar, mas a conformidade não é obrigatória."
>
> Muito do perigo vem das bocas, narizes e mãos dos passageiros que sentam próximos. A zona crucial de exposição é geralmente dois assentos na frente, ao lado ou atrás de você, de acordo com um estudo feito em julho pela publicação especializada "Emerging Infectious Diseases", publicada pelos Centros para Controle e Prevenção de Doenças dos EUA"

Diante da notícia veiculada, pode-se notar que não há legislação que regulamente a questão, e é notório em aeroportos nacionais os atrasos e a manutenção das pessoas dentro das aeronaves por longos períodos, seja em razão do tráfego aéreo ou em razão de greve, "falta de teto", ou por qualquer outra razão que não é informada as passageiros. Conforme mencionado na matéria, o ar condicionado que circula na cabine dos aviões costuma ser o fator mais apontado como culpado na transmissão de doenças infecciosas. Quando a circulação de ar é fechada - como, por exemplo, o ar condicionado – o que as vezes acontece durante longos períodos de espera em solo ou por curtos períodos, quando os passageiros estão embarcando ou saindo da aeronave, as infecções podem se espalhar rapidamente.

A matéria ainda explica que foi feito um estudo em 1979 que concluiu que em um avião três horas parado com os motores desligados e sem ar circulando, 72% das 54 pessoas a bordo ficaram doentes num período de dois dias. Descobriu-se que o vírus que os atingiu foi transmitido por um dos passageiros. Diante do ocorrido, a Agência de Aviação Civil dos Estados Unidos da América emitiu um alerta em 2003 para as companhias aéreas, solicitando às mesmas que os passageiros deveriam ser retirados do avião em 30 minutos quando não houver circulação de ar.

Num país de grande extensão geográfica como é o Brasil, onde de Norte a Sul podemos enfrentar todo o tipo de clima, e onde se proliferam doenças contagiosas, devemos observar e enfrentar tais questões e propiciar o melhor conforto possível aos passageiros.

Diante ao exposto, conto com a colaboração dos nobres colegas para aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em 28 de fevereiro de 2012.

Guilherme Mussi
Deputado Federal – PSD/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

.....

CAPÍTULO IV
DA QUALIDADE DE PRODUTOS E SERVIÇOS, DA PREVENÇÃO E DA REPARAÇÃO DOS DANOS

Seção I
Da Proteção à Saúde e Segurança

Art. 8º Os produtos e serviços colocados no mercado de consumo não acarretarão riscos à saúde ou segurança dos consumidores, exceto os considerados normais e previsíveis em decorrência de sua natureza e fruição, obrigando-se os fornecedores, em qualquer hipótese, a dar as informações necessárias e adequadas a seu respeito.

Parágrafo único. Em se tratando de produto industrial, ao fabricante cabe prestar as informações a que se refere este artigo, através de impressos apropriados que devam acompanhar o produto.

Art. 9º O fornecedor de produtos e serviços potencialmente nocivos ou perigosos à saúde ou segurança deverá informar, de maneira ostensiva e adequada, a respeito da sua nocividade ou periculosidade, sem prejuízo da adoção de outras medidas cabíveis em cada caso concreto.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.643, DE 2012

(Do Sr. Claudio Cajado)

Modifica a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para impor limite a taxas de administração ou serviço cobradas do passageiro que solicita a remarcação do horário ou da data de início da execução do contrato de transporte aéreo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4665/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para impor limite a taxas de administração ou serviço cobradas do passageiro que solicita a remarcação do horário ou da data de início de execução de contrato de transporte aéreo.

Art. 2º O art. 228 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

"*Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.*

§ 1º Mesmo que o bilhete tenha sido emitido para uso em horário e dia certos, é assegurado ao passageiro o direito de alterá-los, observada a disponibilidade do transportador.

§ 2º Havendo alteração nas condições de utilização do bilhete, conforme previsto no § 1º deste artigo, pode o transportador cobrar do passageiro, exclusivamente, a título de

taxa de administração ou serviço, importância correspondente, no máximo, à diferença entre o valor já pago pelo passageiro e o valor que dele seria cobrado, no dia da alteração, se adquirisse novo bilhete, de mesma classe, para uso no dia e horário pretendidos.

§ 3º. É nula a cláusula de contrato de transporte aéreo, mesmo daquele firmado mediante pagamento de tarifa promocional, que preveja, na hipótese de remarcação do bilhete a pedido do passageiro, cobrança de taxa de administração ou serviço cujo valor, em relação à importância já paga, não seja limitado pela regra definida no § 2º deste artigo. (NR)"

Art. 3º. Esta lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias desde a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei é uma tentativa de se aperfeiçoar a legislação aeronáutica, que hoje é imprecisa ou omissa no que respeita às condições de cancelamento ou remarcação do transporte aéreo. Daí, portanto, o abuso cometido por alguns transportadores.

Muito embora alguns usuários já tenham conseguido, por via judicial, reparação do transportador por cobrança indevida ou abusiva de taxa por remarcação de passagem aérea, é evidente que o destino de tão importante matéria não pode restar ao sabor de ações individuais, que acabam sendo levadas adiante por uma minoria dos passageiros prejudicados.

Nossa proposta vai no sentido de que seja cobrada taxa, do passageiro que solicita remarcação do bilhete, de valor correspondente, no máximo, à diferença entre o valor por ele já pago e o valor que dele seria cobrado, no dia da alteração, se adquirisse novo bilhete, de mesma classe, para uso no dia e horário pretendidos.

Trata-se de regra simples, que não expõe o transportador à demasiada instabilidade na previsão de receita, além de prevenir a chamada

“arbitragem”, que poderia ser feita se não houvesse algum freio à mudança unilateral, pelo passageiro, das condições do contrato de transporte. Também sai ganhando o usuário, que passa a contar com um limitador objetivo e razoável para as taxas impostas pelo transportador no caso de remarcação de bilhete aéreo.

Esses os motivos que me fazem solicitar o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 10 de abril de 2012.

Deputado CLAUDIO CAJADO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 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, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.660, DE 2012

(Do Sr. Jorge Tadeu Mudalen)

Determina que os bilhetes de passagens do transporte aéreo de passageiros terão validade de um ano, a partir de sua emissão, sendo garantido ao consumidor a devolução integral do valor pago em caso de desistência ou cancelamento da viagem.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3643/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1o Esta Lei fixa prazo de validade para os bilhetes de passagem emitidos no transporte aéreo de pessoas.

Art. 2º O art. 228 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.
>
> Parágrafo primeiro. Decorrido um ano, contado da data estabelecida no *caput*, o bilhete de passagem emitido poderá ser reembolsado ao consumidor em caso de desistência da viagem.
>
> Parágrafo segundo. Nos casos de solicitação de reembolso do valor pago do bilhete por desistência do usuário, a transportadora disporá de até 30 (trinta) dias, a partir da data do pedido, para efetivar a devolução.
>
> Parágrafo terceiro. O valor a ser reembolsado deverá ser o equivalente ao valor do percurso não utilizado, calculado com base na tarifa praticada pela empresa emissora na data do pedido de reembolso.
>
> Parágrafo quarto. A não devolução dos valores no prazo estipulado acima".

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Problema recorrente vem assolando as cortes de justiça do país, ligado à desistência por parte do passageiro de utilização do bilhete de passagem aérea dentro do prazo de sua validade para viajar.

Não obstante esse prazo, temos verificado uma recalcitrância das companhias aéreas em devolver o valor inicialmente pago pelo consumidor.

E, como tal, a controvérsia deve ser solucionada sob o prisma do sistema jurídico autônomo instituído pelo Código de Defesa do Consumidor (LEI 8.078/1990), em consonância com o Código Brasileiro de Aeronáutica, que ora se pretende ver alterado, adequando-se seus ditames ao direito consumeirista.

Veja-se que a responsabilidade pela prestação do serviço de transporte aéreo de passageiros não se subsume à vontade unilateral da empresa aérea; ao contrário, a responsabilidade pelo serviço é total desta última.

Mas diante da variedade de tipo de tarifas existentes para o mesmo trecho, muitas das vezes existem trâmites burocráticos cujas explicações não são claras, ou porque exigem cálculos complexos, ou porque, simplesmente, não informam o valor efetivo a ser devolvido.

Porém, as informações deste serviço devem ser claras e de fácil entendimento, conforme também preleciona o Código de Defesa do Consumidor.

O bilhete aéreo deve ser, portanto, considerado um contrato e, juntamente com as regras oferecidas para desistência, o presente projeto determina como e quando esta devolução será feita, devendo ser feita da maneira mais favorável ao consumidor.

Ademais, mesmo no caso de desistência voluntária, cabe devolução do que foi pago, para evitar o enriquecimento sem causa da empresa aérea.

Conto com o elevado espírito público dos nobres pares para apreciação e consequente aprovação do presente projeto, por entender ser de grande relevância e utilidade para sociedade como um todo.

Sala das Sessões, em 11 de abril de 2012.

Deputado JORGE TADEU MUDALEN
DEM/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

.....
.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.262, DE 2012

(Do Sr. Reguffe)

Proíbe a cobrança de reserva e marcação de assentos pelas empresas aéreas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 718/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As empresas aéreas transportadoras de passageiros ficam proibidas de cobrar qualquer tipo de tarifa ou valor para efetuar a reserva ou marcação de assentos dos passageiros em voos domésticos e internacionais.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei impõe a proibição às empresas aéreas de cobrar dos passageiros/consumidores, a marcação ou reserva de assentos para voos domésticos e internacionais, uma vez que não há vedação de tal prática no arcabouço jurídico-legal brasileiro.

Apesar de haver uma série de normas na legislação nacional, sejam leis, resoluções ou decisões administrativas da ANAC, que versem sobre o tema "reserva de assentos nos voos", em nenhuma delas o aludido tema, que é a cobrança por marcação de assentos pelas empresas aéreas é confrontado.

Nesse espectro, as empresas aéreas, que já vem cobrando pela marcação de assentos por não haver qualquer dispositivo legal que vede tal prática, serão proibidas de fazê-la, garantindo assim a boa e justa prestação dos serviços aéreos com a aprovação do presente Projeto de Lei. Não é justo que os passageiros sejam cobrados por algo que já deveria ser uma obrigação das empresas aéreas: garantir um lugar ou assento. Portanto, tem-se que a cobrança de mais uma tarifa sobre esses serviços é algo inadmissível e reprovável.

Como nessas situações, a parte prejudicada sempre é o consumidor, ou seja, o passageiro, proponho a proibição de cobrança pelas empresas aéreas de reserva ou marcação de assentos em seus voos.

Diante do exposto, conto com o apoio dos Nobres Parlamentares na aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 07 de agosto de 2012.

Dep. REGUFFE
PDT/DF

PROJETO DE LEI N.º 4.279, DE 2012

(Do Sr. Giovani Cherini)

Limita as taxas de administração ou 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 aos valores que especifica, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 4665/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei tem como objeto a limitação das 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 de sua execução.

Art. 2º O art. 228 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

"*Art. 228. .....*

§1º O cancelamento ou alteração de voo por iniciativa do passageiro autoriza a empresa aérea a cobrar-lhe, exclusivamente, a título de taxa de administração ou de serviço, os valores máximos correspondentes a:

I – três por cento do valor já pago pelo passageiro, se a alteração for feita com antecedência de sete dias ou mais da data originalmente marcada;

II - cinco por cento do valor já pago pelo passageiro, se a alteração for feita com antecedência inferior a sete dias da data originalmente marcada.

§2º As empresas aéreas manterão balcões de atendimentos físicos com funcionários responsáveis pela solução de quaisquer problemas relativos à compra e venda de bilhetes de viagem, mesmo que a transação tenha sido efetuada por meio da Internet."(NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A redução dos percentuais cobrados pelas companhias aéreas para remarcação ou cancelamento de passagens é uma urgência, dados os abusos praticados pelas empresas aéreas, todos os dias, no Brasil.

Mesmo porque é preciso que as companhias respeitem o prazo de sete dias que o consumidor tem para desistir da compra sem pagar multa em compras realizadas fora do estabelecimento comercial. Mesmo tendo sido apresentadas ações civis públicas por parte do Ministério Público, as empresas aéreas não tem sido comedidas na fixação desses valores.

Daí nossa iniciativa. Caso aprovada, o cancelamento ou alteração de voo por iniciativa do passageiro autorizará a empresa aérea a cobrar-lhe, exclusivamente, a título de taxa de administração ou de serviço, os valores máximos correspondentes a três por cento do valor já pago, se a alteração for feita com antecedência de sete dias ou mais da data originalmente marcada; ou, cinco por cento, se a alteração for feita com antecedência inferior a este prazo.

Além disso, aprovada a medida, as empresas aéreas terão a obrigação de atender os consumidores por intermédio de funcionários da companhia em balcões físicos, prepostos que ficarão responsáveis pela solução de quaisquer problemas relativos a compra e venda de bilhetes de viagem, mesmo que a transação tenha sido efetuada por meio da Internet.

É que, neste campo, há abuso também no que se refere às vendas efetuadas por meio eletrônico. Os passageiros que assim o fazem, ficam, por arbitrariedade das empresas, com suas reclamações e atendimento jungidas ao meio que usou para a transação.

Queremos mudar isso alterando o art. 228 da Lei nº 7.565, de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para o quê conto com o apoio dos nobres pares em sua rápida e necessária aprovação.

Sala das Sessões, em 08 de agosto de 2012.

Giovani Cherini
Deputado Federal – PDT-RS

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_5369
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-6716*/2009

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.323, DE 2012

(Do Sr. Augusto Coutinho)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para estabelecer a obrigação de o transportador indenizar o consumidor por cancelamento ou interrupção de voo, atraso da partida e preterição no embarque.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 7028/2010.

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_5369
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-6716*/2009

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

Art. 231 – A. Em caso de cancelamento ou interrupção do voo, atraso da partida por mais de 4 (quatro) horas e preterição no embarque, fica o transportador obrigado a indenizar o passageiro no valor correspondente à quantia paga em razão da aquisição do bilhete de passagem.

§ 1º A indenização de que trata o *caput* deste artigo deverá ser paga em moeda corrente nacional, mediante pagamento em espécie ou depósito em conta bancária indicada pelo passageiro, no prazo máximo de 30 (trinta) dias.

§ 2º O dever de indenizar não exclui o pagamento de reembolso do valor do bilhete ou quaisquer outros direitos previstos na legislação.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica quando o cancelamento, atraso ou interrupção do voo se der por condições meteorológicas desfavoráveis e oficialmente comunicadas pelo transportador.

JUSTIFICATIVA

A caótica situação do serviço de transporte aéreo no país, infelizmente, não é novidade para nenhum cidadão brasileiro. Interrupções, atrasos, cancelamentos são transtornos enfrentados diuturnamente pelos passageiros.

A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) divulgou, em agosto do corrente ano, que o Brasil registrou um crescimento de 13,8% na demanda doméstica por transporte aéreo em junho em relação ao mesmo período de 2011. Os referidos dados foram trazidos pela revista Exame em 06 de agosto do corrente ano. Todavia, tal crescimento não foi acompanhado de efetivas melhorias por parte das companhias aéreas.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) editou, em junho, a Resolução nº 218, a qual determina que as companhias aéreas têm o dever de informar aos passageiros o índice de atraso e cancelamento dos voos. Pela

resolução as empresas aéreas são obrigadas a prestar informações nos canais de compra sobre o índice de atrasos e cancelamentos de voos registrados no mês anterior, mesmo quando ofertados por parceiros, como agências de viagens.

Apesar de essa medida criar um mecanismo de fiscalização por parte do passageiro, não há previsão na legislação pátria de meios coercitivos para o caso de descumprimento das determinações trazidas pela ANAC. Ou seja, apesar da boa intenção da ANAC em dar transparências às operações das companhias aéreas, estas permanecem incólumes aos transtornos que causam aos consumidores.

Hoje, o passageiro que não comparece ao embarque deve pagar uma tarifa (*no show*), caso queira utilizar o mesmo bilhete em outro voo. Se o passageiro precisa remarcar o bilhete já comprado, deve pagar uma multa. A justificativa é que o não comparecimento inviabiliza a confirmação de outro passageiro, representando efetivo prejuízo. Isso é incontestável. Porém, quando a companhia aérea cancela, atrasa, interrompe um voo, ou, ainda, pretere o embarque do passageiro, não há nenhuma espécie de sanção. O reembolso, a acomodação, o fornecimento de alimentação e de hospedagem, em determinados casos, não são espécies de sanções, mas sim, direitos mínimos do consumidor.

Destarte, a importância da matéria é inquestionável, sendo tratada pela Constituição Federal, conforme o disposto no Art. 178: “A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.”.

Com base neste dispositivo constitucional o Supremo Tribunal Federal possui diversos julgados no sentido de conceder indenização por danos moral e material no caso de atraso ou cancelamento de voos.

Nessa esteira, o presente Projeto de Lei pretende obrigar as companhias aéreas a indenizarem o passageiro, que está na posição de consumidor, sem a necessidade deste se socorrer a via judicial para ser ressarcido por eventuais danos que o cancelamento, atraso, preterição ou interrupção do voo acarretaram.

Não é demais lembrar que o Brasil será o país sede de dois eventos esportivos de repercussão mundial: a Copa do Mundo da FIFA e as Olimpíadas, que serão realizadas em 2014 e 2016, respectivamente. E dada à essencialidade do transporte aéreo para a consecução exitosa destes eventos, deve haver medidas efetivas por parte do Poder Público a fim de melhorar a qualidade do transporte aéreo oferecido no Brasil.

Ante o exposto, é de suma importância a aprovação deste projeto, razão pela qual contamos com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, em 22 de agosto de 2012.

DEPUTADO AUGUSTO COUTINHO
DEM/PE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

.....

TÍTULO VII
DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

.....

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995)*

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras. *(Parágrafo único acrescido pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995)*

Art. 179. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios dispensarão às microempresas e às empresas de pequeno porte, assim definidas em lei, tratamento jurídico diferenciado, visando a incentivá-las pela simplificação de suas obrigações administrativas, tributárias, previdenciárias e creditícias, ou pela eliminação ou redução destas por meio de lei.

.....

.....

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a quatro horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive o transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 218, DE 28 DE FEVEREIRO DE 2012

Estabelecer procedimentos para divulgação de percentuais de atrasos e cancelamentos de

voos do transporte aéreo público regular de passageiros.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 8º, incisos IV, VII, X e XLVI, e 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e considerando o que consta do processo nº 60800.023541/2010-01, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 28 de fevereiro de 2012,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer procedimentos para divulgação de percentuais de atrasos e cancelamentos de voos do transporte aéreo público regular doméstico e internacional de passageiros no Brasil, operados por empresas brasileiras e estrangeiras.

Art. 2º As informações de que trata a presente Resolução visam:

I - a divulgação das características dos serviços ofertados; e

II - a transparência das relações de consumo.

Parágrafo único. As informações de que trata a presente Resolução representam o comportamento histórico dos voos e não substituem parâmetros de pontualidade e regularidade definidos em regulamentos específicos.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.648, DE 2012

(Do Sr. Vicente Selistre)

Veda a cobrança de valor adicional na tarifa aérea do passageiro com poltrona localizada nas saídas de emergência das aeronaves.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4262/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei veda a cobrança de valor adicional na tarifa aérea do passageiro com poltrona localizada nas saídas de emergência das aeronaves.

Art. 2º É vedada a cobrança de valor adicional na tarifa aérea do passageiro com poltrona localizada nas saídas de emergência das aeronaves.

Art. 3º A não observância das disposições previstas nesta lei sujeita a empresa infratora à multa de R$ 1.000,00 (um mil reais) para cada voo realizado.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor decorridos 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação oficial.

Justificação

Com a redução do tamanho e distância entre as poltronas instaladas nas aeronaves comerciais brasileiras, os passageiros, especialmente os de maior peso e estatura, tem procurado mais conforto nas poltronas localizadas em saídas de emergência. Essa situação, de maior demanda por estas poltronas, tem levado as empresas aéreas a cobrarem uma tarifa da passagem aérea superior por estes assentos localizados nas saídas de emergência.

Considerando que a saída de emergência tem finalidade específica, de facilitar uma evacuação rápida dos passageiros, em caso de acidente da aeronave, e, considerando também que o passageiro deve ter capacidade para operar esta saída, as empresas aéreas não podem transformar uma medida de segurança das aeronaves em exploração comercial.

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 31 de outubro de 2012.

Deputado Vicente Selistre (PSB/RS)

PROJETO DE LEI N.º 4.785, DE 2012
(Do Senado Federal)

PLS Nº 24/12
OFÍCIO Nº 2273/12 - SF

Altera o art. 228 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para inserir a hipótese de restituição de quantia paga de bilhete aéreo em caso de cancelamento ou remarcação da data da viagem pelo passageiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6716/2009.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. **1º** O art. 228 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 228. O bilhete de passagem do transporte aéreo regular terá a validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão.

§ 1º O passageiro que, por qualquer motivo, não utilizar o bilhete de passagem terá direito, independentemente do tipo de tarifa, à restituição da quantia efetivamente paga, descontada uma taxa de serviço correspondente a, no máximo, 10% (dez por cento) desse valor.

§ 2º O disposto no § 1º aplica-se igualmente ao caso de remarcação de voo." (NR)

Art. **2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 30 de novembro de 2012.

Senador José Sarney
Presidente do Senado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII

DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II

DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I

Do Bilhete de Passagem

Art. 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, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.421, DE 2013
(Do Senado Federal)

PLS nº 623/2011
Ofício (SF) nº 9672013

Acrescenta §§ 4º e 5º ao art. 288 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para disciplinar o recebimento de reclamações e denúncias de usuários de serviços aéreos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6716/2009.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1° O art. 288 da Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro da Aeronáutica), passa a vigorar acrescido dos §§ 4° e 5º:

"Art. 288. .....
.....
§ 4º O órgão a que se refere o **caput** manterá sítio na rede mundial de computadores destinado ao recebimento formal de reclamações e denúncias de usuários de serviços aéreos, permitindo acesso restrito ao interessado para acompanhamento.
§ 5º Os resultados das informações recebidas nos termos do § 4º deste artigo são de acesso público e serão utilizados para divulgação de indicadores de desempenho das empresas aéreas e dos aeroportos." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 18 de abril de 2013.

Senador Renan Calheiros
Presidente do Senado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO IX
DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

CAPÍTULO I
DOS ÓRGÃOS ADMINISTRATIVOS COMPETENTES

Art. 288. O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas neste Código e na legislação complementar, especialmente as relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.

§ 1º A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamento.

§ 2º Não se compreendem na competência do órgão a que se refere este artigo as infrações sujeitas à legislação tributária.

CAPÍTULO II
DAS PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão de certificado, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.711, DE 2013

(Do Sr. Paulo Magalhães)

Altera o art. 228 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre a restituição de quantia paga de bilhete aéreo em caso de cancelamento, remarcação da data de viagem ou não comparecimento para embarque.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4785/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 228 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 228. O bilhete de passagem aérea de transporte regular terá validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão.

§ 1º O adquirente da passagem aérea que, por qualquer motivo do passageiro, não utilizar a passagem, terá direito, independentemente do tipo de tarifa ou condições comerciais, à restituição da quantia efetivamente paga, descontada a taxa de serviço de 10%.

§ 2º O crédito, subtraído da taxa de administração, é líquido e certo e poderá ser ressarcido ou utilizado para compra de outra passagem.

§ 3º Dentro da validade do bilhete, aplicam-se as condições do §1º, podendo o passageiro remarcar outro voo ou manter o bilhete em aberto dentro da validade, desde que seja cancelada a reserva relacionada ao bilhete até 7 (sete) dias antes da data marcada para o voo.

§ 4º O Não cancelamento da passagem com dia e hora marcada para voo, acarretará 20% de taxa de administração, caso o passageiro não compareça. **"(NR)**

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As validades das passagens aéreas são reguladas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, que também faculta ao passageiro cancelar ou remarcar a data de sua viagem. As empresas aéreas cobram taxas abusivas pela remarcação ou reembolso.

A não utilização dos serviços constantes do bilhete aéreo não extingue o crédito da compra, mesmo com o vencimento da vigência do bilhete, podendo assim, o adquirente requerer a restituição a qualquer momento, deduzida a taxa de serviço.

Os créditos decorrentes do cancelamento de passagens poderiam ser reembolsáveis em espécie, créditos para reutilização, estorno de débitos em cartões de créditos, dedução em contas correntes entre companhia aérea e adquirente.

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_7696
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL 6716/2009

De acordo com a Portaria nº 676/GC-5, de 13 de novembro de 2000, do Comando da Aeronáutica, as companhias aéreas podem praticar livremente o preço de suas passagens e no caso de reembolso por remarcação, ou cancelamento de voo, podem cobrar taxa de administração de 10% sobre o valor pago. Mas as tarifas promocionais não estão incluídas nesse normativo, o que permite a cobrança abusiva de taxas.

O presente projeto visa limitar as deduções, em forma de multa ou taxa de serviço, nos reembolsos e nos créditos resultantes de cancelamento ou remarcação por iniciativa do passageiro, e equilibrar as relações entre os prestadores de serviços e os usuários.

As companhias aéreas não podem continuar a praticar preços abusivos, a promover campanhas promocionais com valores que, na prática, são os realizados pelo mercado, e a cobrar taxas por reembolso que, as vezes, se aproximam do valor pago pela passagem promocional.

Independentemente da antecedência com que a reserva é cancelada ou alterada, as taxas cobradas nesses casos acabam por diluir os valores pagos em condições promocionais.

Os bilhetes não utilizados, com reservas canceladas ou não, são extintos após um ano e o crédito pelo valor pago também é extinto, penalizando o adquirente, independentemente da prestação do serviço, o que fere frontalmente o Código de Proteção e Defesa do Consumidor.

Brasília, 05 de junho de 2013.

PAULO MAGALHÃES
Deputado Federal – PSD/BA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

.....
.....

COMANDO DA AERONÁUTICA
Gabinete do Comandante

PORTARIA N° 676/GC-5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000

Aprova as Condições Gerais de Transporte

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 18 e 19 da Lei complementar n° 97, de 9 de junho de 1999, resolve:

Art. 1º Aprovar as Condições Gerais de Transporte.

Art. 2º Esta Portaria entrará em vigor a partir de 1º de janeiro de 2001.

Art. 3º Revoga-se a Portaria n° 957/GM-5, de 19 de dezembro de 1989, publicada no Diário Oficial da União n° 242, Seção 1, de 21 de dezembro de 1989.

CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA
Comandante da Aeronáutica

ANEXO

CONDIÇÕES GERAIS DE TRANSPORTE APROVADAS PELA PORTARIA N.º 676/GC5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000

CAPÍTULO I
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Art 1º O transporte aéreo de pessoas, de coisas e de cargas será realizado mediante contrato entre o transportador e o usuário.

Parágrafo único. Constituem provas do contrato de transporte aéreo o bilhete de passagem para o transporte de pessoas, a nota de bagagem para o transporte de coisas e o conhecimento aéreo para o transporte de cargas.

CAPÍTULO II
DO TRANSPORTE DE PESSOAS

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 2º (Revogado pela Resolução ANAC nº 138, de 09.03.2010)

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.237, DE 2013
(Do Senado Federal)

PLS nº 479/2011
Ofício (SF) nº 1.860/2013

Altera o art. 66 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para atribuir à autoridade de aviação civil competência para promover a segurança e a salubridade de voo, bem como zelar pela higidez e conforto dos passageiros e tripulantes.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6716/2009.

O **Congresso Nacional** decreta:

Artigo único. O art. 66 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 66. Compete à autoridade de aviação civil promover a segurança e a salubridade de voo, bem como zelar pela higidez e conforto dos passageiros e tripulantes, devendo estabelecer os padrões mínimos:

....." (NR)

Senado Federal, em 30 de agosto de 2013.

Senador Renan Calheiros
Presidente do Senado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO III
DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

.....

CAPÍTULO IV
DO SISTEMA DE SEGURANÇA DE VÔO

Seção I
Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Vôos

Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de vôo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:

I - relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e

II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.

§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir de sua publicação.

§ 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.

Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos Regulamentos de que trata o artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental.

§ 1º Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de vôo.

§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior.

§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.291, DE 2013
(Do Senado Federal)

PLS nº 359/2012
Ofício (SF) nº 1.982/2013

Dispõe sobre a remarcação, o cancelamento e o reembolso de passagem aérea; e acrescenta art. 221-A à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para determinar que, na oferta de serviços de transporte aéreo de passageiros, a empresa de transporte aéreo disponibilize ao consumidor as informações que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6716/2009.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º A remarcação, o cancelamento e o reembolso de bilhete de voo regular de passageiros obedecerão às condições especificadas no contrato.

§ 1º Na fixação dos valores das taxas para remarcação, cancelamento ou reembolso de bilhete, serão observados o princípio da liberdade tarifária e a regulamentação dos órgãos competentes.

§ 2º As taxas de remarcação, cancelamento e reembolso deverão ser informadas ao comprador juntamente com o preço do bilhete, de forma clara e destacada.

§ 3º A cobrança por remarcação, cancelamento e reembolso, ainda que calculada cumulativamente, não poderá exceder a 10% (dez por cento) do preço pago pelo comprador para cada trecho.

§ 4º Não acarretará ônus para o passageiro a alteração que não tenha sido por ele solicitada ou que seja decorrente de modificação introduzida pelo transportador nas condições contratadas.

Art. 2º A opção de remarcação de reserva deverá estar disponível para o passageiro nos mesmos canais utilizados para a venda de passagens.

Parágrafo único. Nos canais de vendas não presenciais e não assistidos, a remarcação será livre de ônus até 2 (duas) horas após a compra da passagem.

Art. 3º As empresas aéreas deverão garantir a oferta de passagens em classes tarifárias sobre as quais não incidam restrições ou multas para remarcação ou cancelamento em todos os assentos de todos os trechos.

Art. 4º O Capítulo I do Título VII da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), passa a vigorar acrescido do seguinte art. 221-A:

"Art. 221-A. Na oferta de serviços de transporte aéreo de passageiros, independentemente do meio de comercialização utilizado, a empresa de transporte aéreo disponibilizará ao consumidor, para cada itinerário, data e horário, as seguintes informações:

I – quantidade de assentos disponíveis em cada classe tarifária;

II – custo e restrições aplicáveis a cada classe tarifária, inclusive a correspondente à tarifa cheia; e

III – quantidade de assentos vendidos em cada classe tarifária."

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos 120 (cento e vinte) dias de sua publicação oficial.

Senado Federal, em 5 de setembro de 2013.

Senador Renan Calheiros
Presidente do Senado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

.....

CAPÍTULO VI
DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO NÃO-REGULAR

.....

Art. 221. As pessoas físicas ou jurídicas, autorizadas a exercer atividade de fomento da aviação civil ou desportiva, assim como de adestramento de tripulantes, não poderão realizar serviço público de transporte aéreo, com ou sem remuneração (arts. 267, § 2º; 178, § 2º e 179).

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

Parágrafo único. O empresário, como transportador pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.417, DE 2013

(Do Sr. Arnaldo Jordy)

Altera a Lei nº 7.565, 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para impor limite a taxas de administração ou serviço cobradas do passageiro que solicita a remarcação do horário ou da data de início da execução do contrato de transporte aéreo.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-6716/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para impor limite a taxas de administração ou serviço cobradas do passageiro que solicita a remarcação do horário ou da data de início de execução de contrato de transporte aéreo.

Art. 2º O art. 228 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

"*Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.*

§ 1º Mesmo que o bilhete tenha sido emitido para uso em horário e dia certos, é assegurado ao passageiro o direito de alterá-los, observada a disponibilidade do transportador.

§ 2º Havendo alteração nas condições de utilização do bilhete, conforme previsto no § 1º deste artigo, pode o transportador cobrar do passageiro, exclusivamente, a título de taxa de administração ou serviço, importância correspondente a, no máximo, quinze por cento do valor estipulado no ato da compra.

§ 3º. É nula a cláusula de contrato de transporte aéreo, mesmo daquele firmado mediante pagamento de tarifa promocional, que preveja, na hipótese de remarcação do bilhete a pedido do passageiro, cobrança de taxa de administração ou serviço cujo valor, em relação à importância estipulada no ato da compra, não seja limitado pela regra definida no § 2º deste artigo. (NR)"

Art. 3º. Esta lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias desde a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de proposta legislativa que pretende alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica, lei que hoje deixa a descoberto o passageiro que precisa ou deseja remarcar ou cancelar passagem aérea. Em virtude da omissão da lei, os transportadores impõem aos contratantes do serviço as condições que bem entendem para eventual alteração dos bilhetes. Notícias dão conta de inúmeros abusos cometidos por empresas aéreas, nesse sentido.

Muito embora alguns usuários já tenham conseguido, por via judicial, reparação do transportador por cobrança indevida ou abusiva de taxa por remarcação de passagem aérea, é evidente que o destino de tão importante matéria não pode restar ao sabor de ações individuais, que acabam sendo levadas adiante por uma minoria dos passageiros prejudicados.

Nossa sugestão é a seguinte: que seja cobrada taxa, do passageiro que solicita remarcação do bilhete, de valor correspondente, no máximo, a quinze por cento da importância estipulada no ato da compra.

Trata-se de regra simples, que não expõe o transportador à demasiada instabilidade na previsão de receita, além de prevenir a chamada

"arbitragem", que poderia ser feita se não houvesse algum freio à mudança unilateral, pelo passageiro, das condições do contrato de transporte. Também sai ganhando o usuário, que passa a contar com um limitador objetivo e razoável para as taxas impostas pelo transportador no caso de remarcação de bilhete aéreo.

Diante do exposto, gostaríamos de contar com o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 25 de setembro de 2013.

Deputado ARNALDO JORDY
PPS/PA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.546, DE 2013

(Do Sr. Arnaldo Jordy)

Regulamenta a cobrança e o registro de tarifas aéreas referentes aos serviços de transporte aéreo doméstico e internacional.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-718/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei regulamenta a cobrança de tarifas referentes aos serviços aéreos domésticos e internacionais de passageiros.

CAPÍTULO I
DAS TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS

Art. 2º As tarifas aéreas domésticas de passageiros não poderão exceder a uma vez o valor da tarifa aérea básica para o mesmo trecho registrado na Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

§1º Para os efeitos desta Lei, considera-se tarifa aérea básica doméstica aquela correspondente ao maior valor cobrado pela empresa para uma determinada ligação, em classe econômica, e que está associada às condições de aplicação que permitem maior flexibilidade na sua utilização nos serviços de transporte aéreo regular de passageiros.

§2º A tarifa aérea básica doméstica registrada na ANAC deverá guardar razoabilidade com os valores praticados pelas companhias aéreas, nos últimos 180 (cento e oitenta) dias.

§3º Eventuais abusos na definição dos valores praticados pelas companhias aéreas na definição das tarifas aéreas básicas poderão ser passíveis de penalidade a ser aplicada pela ANAC.

Art. 3º Os valores relativos às tarifas aéreas básicas domésticas de passageiros registradas na ANAC e disponibilizadas ao público em geral deverão estar expressos em moeda corrente nacional.

Art. 4º As empresas que exploram os serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros deverão registrar na Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, com antecedência mínima de 30 dias, as tarifas aéreas básicas a serem comercializadas.

§1º A majoração nas tarifas aéreas deverá ser informada, com destaque, e ser disponibilizadas e mantidas atualizadas pelas empresas e seus prepostos em todos os seus pontos de venda e de atendimento e, se houver, em sua página oficial na internet, para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral.

§2º A majoração nas tarifas aéreas poderá ser de até 20% (vinte por cento) a cada cinco dias, respeitado o limite estabelecido no caput do artigo segundo.

§3º A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, em sua página oficial na internet, deverá dar publicidade aos dados com os valores das tarifas aéreas básicas a serem comercializadas pelas empresas aéreas para fácil consulta e comparação de preços pelos consumidores.

Art. 5º As empresas que exploram os serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros deverão registrar na ANAC, até o último dia útil do mês subsequente, os dados das tarifas aéreas comercializadas, de acordo com as instruções a serem expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Art. 6º As condições de aplicação, incluindo as regras e restrições de cada base tarifária vigente e disponível para comercialização, deverão ser disponibilizadas, com destaque, e mantidas atualizadas pelas empresas e seus prepostos em todos os seus pontos de venda e de atendimento e, se houver, em sua página oficial na internet para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral.

§ 1º O disposto no caput deste artigo não se aplica às tarifas fixadas em contratos corporativos e às tarifas diferenciadas disponibilizadas para colaboradores da empresa aérea.

§ 2º As condições de aplicação deverão observar a legislação e a regulamentação que regem o contrato de transporte aéreo, sob pena de nulidade das cláusulas conflitantes, sem prejuízo das penalidades administrativas cabíveis.

§ 3º Fica assegurado ao passageiro o direito de receber, das empresas aéreas e de seus prepostos, informações claras, objetivas e em língua portuguesa que permitam a adequada compreensão das condições de aplicação da base tarifária correspondente ao contrato de transporte aéreo.

Art. 7º As tarifas referentes ao transporte aéreo doméstico de carga e de mala postal, as tarifas aéreas básicas domésticas e demais bases tarifárias referentes ao transporte aéreo doméstico de passageiros, bem como as respectivas condições de aplicação, deverão ser mantidas nas empresas, por um período de dois anos, à disposição da ANAC, de outros órgãos públicos e demais interessados.

Art. 8º A Agência Nacional de Aviação Civil deverá enviar trimestralmente a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados e a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal relatório com os valores médios praticados em todos os trechos

CAPÍTULO II
DAS TARIFAS AÉREAS INTERNACIONAIS

Art. 9º As tarifas aéreas internacionais de passageiros não poderão exceder a uma vez o valor da tarifa aérea básica para o mesmo trecho registrado na Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

§1º Para os efeitos desta Lei, considera-se tarifa aérea básica internacional aquela correspondente ao maior valor cobrado pela empresa para uma determinada ligação, em classe econômica, e que está associada às condições de aplicação que permitem maior flexibilidade na sua utilização nos serviços de transporte aéreo regular de passageiros.

§2º A tarifa aérea básica internacional registrada na ANAC deverá guardar razoabilidade com os valores praticados pelas companhias aéreas, nos últimos 180 (cento e oitenta) dias.

§3º Eventuais abusos na definição dos valores praticados pelas companhias aéreas na definição das tarifas aéreas básicas poderão ser passíveis de penalidade a ser aplicada pela ANAC.

Art. 10. Os valores relativos às tarifas aéreas internacionais de passageiros registrados na ANAC e disponibilizados ao público em geral deverão estar expressos em moeda corrente nacional ou em dólar americano.

Art. 11. As empresas que exploram os serviços de transporte aéreo internacional regular de passageiros deverão registrar na ANAC, com antecedência mínima de 30 dias, os dados tarifas aéreas a serem comercializadas, de acordo com as instruções a serem expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

§1º A majoração nas tarifas aéreas deverá ser informada, com destaque, e ser disponibilizadas e mantidas atualizadas pelas empresas e seus prepostos em todos os seus pontos de venda e de atendimento e, se houver, em sua página oficial na internet, para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral.

§2º A majoração nas tarifas aéreas poderá ser de até 20% (vinte por cento) a cada cinco dias, respeitado o limite estabelecido no caput do artigo segundo.

§3º A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC deverá dar publicidade aos dados com os valores das tarifas aéreas básicas a serem comercializadas pelas empresas aéreas para fácil consulta e comparação de preços pelos consumidores.

Art. 12. As empresas que exploram os serviços de transporte aéreo internacional regular de passageiros deverão registrar na ANAC, até o último dia útil do mês subsequente, os dados das tarifas aéreas comercializadas, de acordo com as instruções a serem expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Art. 13. As condições de aplicação, incluindo as regras e restrições de cada base tarifária vigente e disponível para comercialização, deverão ser disponibilizadas, com destaque, e mantidas atualizadas pelas empresas e seus prepostos em todos os seus pontos de venda e de atendimento e, se houver, em sua página oficial na internet para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral.

§ 1º O disposto no caput deste artigo não se aplica às tarifas fixadas em contratos corporativos e às tarifas diferenciadas disponibilizadas para colaboradores da empresa aérea.

§ 2º As condições de aplicação deverão observar a legislação e a regulamentação que regem o contrato de transporte aéreo, sob pena de nulidade das cláusulas conflitantes, sem prejuízo das penalidades administrativas cabíveis.

§ 3º Fica assegurado ao passageiro o direito de receber, das empresas aéreas e de seus prepostos, informações claras, objetivas e em língua portuguesa que permitam a adequada compreensão das condições de aplicação da base tarifária correspondente ao contrato de transporte aéreo.

Art. 14. As tarifas referentes ao transporte aéreo internacional de carga e de mala postal, as tarifas aéreas básicas internacionais e demais bases tarifárias referentes ao transporte aéreo internacional de passageiros, bem como as respectivas condições de aplicação, deverão ser mantidas nas empresas, por um

período de dois anos, à disposição da ANAC, de outros órgãos públicos e demais interessados.

CAPÍTULO III
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 15. O descumprimento das obrigações estabelecidas nesta Resolução caracterizará infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea "u", da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Art. 16. Revoga-se o Art. 49 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

Art. 17. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação."

JUSTIFICATIVA

As tarifas aéreas domésticas encontram-se sob o regime de liberdade tarifária desde agosto de 2001, na forma estabelecida pela Portaria do Ministério da Fazenda nº 248/2001 e ratificada pela Lei nº 11.182/2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

As tarifas aéreas internacionais, por sua vez, encontram-se sob o regime de liberdade tarifária desde o dia 23 de abril de 2010, conforme estabelecem as Resoluções nº 16/2008 – que altera os valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais, com origem no Brasil e destino nos países da América do Sul – e nº 83/2009 – que altera a política tarifária para voos internacionais regulares com origem no Brasil.

No regime de liberdade tarifária, as empresas aéreas podem estabelecer livremente as tarifas a serem oferecidas ao público usuário na prestação de seus serviços, devendo apenas efetuar o seu registro na ANAC, conforme os procedimentos estabelecidos na Resolução nº 140/2010 e nas Portarias ANAC nº 804/SRE/2010 e nº 1887/SRE/2010. Dessa forma, atualmente, os valores das tarifas praticadas pelas empresas aéreas regulares domésticas e internacionais não sofrem interferência da entidade reguladora.

Em um ambiente de liberdade tarifária, as empresas aéreas, usualmente, se valem de uma mistura tarifária para promover uma segmentação de mercado e otimizar a taxa de ocupação dos assentos e as suas receitas. Para isso, as empresas praticam preços diferenciados e promoções, conforme uma série de fatores que elas consideram para a fixação e para os ajustes nos preços de comercialização do serviço de transporte aéreo.

Infelizmente, apesar dos avanços conquistados pelo setor aéreo brasileiro, não podemos deixar de notar alguns abusos cometidos contra os consumidores, especialmente no que se refere aos reajustes das passagens. Tem sido comum, especialmente em momentos de grandes feriados e férias escolares, o reajuste abusivo das passagens aéreas. Tivemos inúmeros exemplos de venda de passagens a preços até 10 vezes o valor médio praticado pelas companhias aéreas para aquele trecho.

O projeto que apresentamos propõe, não alterando a liberdade das companhias aéreas em fixar os preços que considerar adequado para cada trecho, estabelecer certos limites para que o consumidor possa exercer o seu direito a

compra sem ficar a mercê de abusos. Além disso, as alterações propostas buscam dotar os consumidores informações mais adequadas sobre os preços praticados para que ele exerça seu direito de escolha com mais propriedade e previsibilidade.

Dessa forma, propomos as seguintes alterações: a) estabelecer determinados limites temporais para os reajustes nas tarifas domésticas e internacionais; b) estabelecer parâmetros de flutuação nos preços das tarifas domésticas e internacionais; c) a necessidade de registro dos valores das passagens com antecedência na ANAC; d) a necessidade da manutenção das informações relativas aos preços das passagens pelas empresas por dois anos.

Nós somos sabedores da complexidade que envolve as questões relativas ao transporte aéreo, principalmente no que se refere à imensa gama de variáveis que influenciam a fixação de preços.

Nesse sentido, nosso projeto pretende recolocar o debate sobre a oportunidade da adoção da liberdade tarifária e da falta de regulação no que se refere aos programas de milhagem. Nos Estados Unidos e na Europa já existem diversas críticas a esse modelo que dá liberdade total ao mercado de fixar os preços das passagens aéreas. Fala-se abertamente em revisionar a liberdade tarifária tendo em vista o interesse público.

Essa crítica, com certeza, pode ser apropriada em nosso país. Em um mercado imperfeito como é o caso do brasileiro, com elevado grau de concentração, temos presenciado uma aparente irracionalidade nos aumentos das passagens, na redução de serviços e na exclusão de competição no setor aéreo. E é diante de tantas questões que coloco essa proposição que, com certeza, irá trazer a esta Casa esse debate que poderá contribuir sobremaneira para o aprimoramento do setor aéreo e para a garantia dos direitos básicos dos consumidores brasileiros.

Esperamos contar com a colaboração e compreensão por parte dos membros do Poder Legislativo para a aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em 09 de dezembro de 2013.

Deputado **ARNALDO JORDY**
PPS/PA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO IX
DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

.....

CAPÍTULO III
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - Infrações referentes ao uso das aeronaves:

a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;

b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;

c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;

f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;

g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;

h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;

i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada.

j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;

k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;

l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;

m) trasladar aeronave sem licença;

n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;

o) realizar vôo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;

p) realizar vôo com equipamento para levantamento aerofo-togramétrico, sem autorização do órgão competente;

q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;

r) realizar vôo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

s) realizar vôo por instrumentos com aeronave não homologada para esse tipo de operação;

t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;

u) realizar vôo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não-habilitado para tal;

v) operar aeronave com plano de vôo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;

w) explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;

x) operar radiofreqüências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.

II - Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;

c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;

d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;

g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;

h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;

i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;

j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;

k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;

l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;

m) infringir regras, normas ou cláusulas de convenções ou atos internacionais;

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo;

o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;

q) operar a aeronave em estado de embriaguez;

r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;

s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;

t) operar aeronave deixando de manter fraseologia padrão nas comunicações radio-telefônicas;

u) ministrar instruções de vôo sem estar habilitado.

III - Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;

c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;

d) firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio ("pool") ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;

g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;

h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;

i) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (art. 180);

j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;

k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;

l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;

m) desrespeitar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;

n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;

q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;

r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;

s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;

t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;

v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente com aeronave de sua propriedade;

w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de lucros e perdas;

x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro;

y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;

z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferências.

IV - Infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos autoridade aeronáutica;

b) inobservar termos e condições constantes dos certificados homologação e respectivos adendos;

c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração não-prevista por órgão homologador;

d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do vôo;

e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;

f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

g) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum vôo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.

V - Infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;

b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;

c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;

d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de vôo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;

e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.

VI - Infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não-homologada;

b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;

d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;

e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;

f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;

g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;

h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagem aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo;

i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço;

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização de autoridade aeronáutica;

m) deixar o proprietário ou operador de aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.

CAPÍTULO IV
DA DETENÇÃO, INTERDIÇÃO E APREENSÃO DE AERONAVE

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da polícia federal, nos seguintes casos:

.....
.....

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.

Art. 50. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta do Orçamento da ANAC.

.....
.....

RESOLUÇÃO ANAC N° 16, DE 27 DE FEVEREIRO DE 2008

Altera os valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais, com origem no Brasil e destino nos países da América do Sul.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I, IV e VII do art. 8º, combinado com o inciso V do art.11, ambos da Lei n° 11.182, de 27 de setembro de 2005, e considerando a decisão prolatadana reunião de 25 de fevereiro de 2008,

RESOLVE:

Art. 1º Os valores máximos de desconto permitido com relação às tarifas a serem aplicadospelas empresas aéreas em vôos internacionais com origem no Brasil e destino nos países da Américado Sul, emserviços diretos e indiretos, passam a vigorar na forma desta Resolução.

Art. 2º Para tarifas de todas as classes, comercializadas a partir do dia 1º de março de 2008, será permitido um desconto máximo de 50% (cinqüenta por cento) em relação às tarifasdiscriminadas no Anexo I desta Resolução.

.....
.....

RESOLUÇÃO ANAC Nº 83, DE 22 DE ABRIL DE 2009.

Altera a política tarifária para voos internacionais regulares com origem no Brasil.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe confere o art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005,

considerando o disposto nos arts. 8º, incisos I, IV e VII, e 49, da mesma Lei, e 24, inciso VIII, do Anexo I do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, e tendo em vista o que consta no processo nº 60800.025115/2008-89, deliberado e aprovado na Reunião de Diretoria realizadaem 22 de abril de 2009,

RESOLVE:

Art. 1º Alterar os percentuais máximos de desconto permitidos com relação às tarifas a serem praticadas pelas empresas, brasileiras e estrangeiras, exploradoras de serviços de transporteaéreo público regular internacional de passageiro para voos com origem no

Brasil e destino em qualquer país, exceto os da América do Sul, em serviços diretos e indiretos, de acordo com o seguinte cronograma:

I - para tarifas de todas as classes, comercializadas a partir da data da publicação desta

Resolução: 20% (vinte por cento) em relação às tarifas discriminadas no Anexo desta Resolução;

II - para tarifas de todas as classes, comercializadas a partir do dia 23 de julho de 2009: 50%

(cinqüenta por cento) em relação às tarifas discriminadas no Anexo desta Resolução; e

III - para tarifas de todas as classes, comercializadas a partir do dia 23 de outubro de 2009: 80%

(oitenta por cento) em relação às tarifas discriminadas no Anexo desta Resolução.

Parágrafo único. A partir do dia 23 de abril de 2010, para tarifas de todas as classes, passará a

vigorar o regime de liberdade tarifária.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

.....

.....

RESOLUÇÃO ANAC Nº 140, DE 9 DE MARÇO DE 2010.

Regulamenta o registro de tarifas referentes aos serviços de transporte aéreo regular.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelos arts. 8º, inciso XLVI, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e 9º, inciso VIII, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, com as alterações introduzidas pelas Resoluções nºs 114, de 29 de setembro de 2009, 119, de 3 de novembro de 2009, 132, de 12 de janeiro de 2010, e 134, de 19 de janeiro de 2010, tendo em vista o disposto no art. 49 da citada Lei, e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 9 de março de 2010,

RESOLVE:

Art. 1º O registro das tarifas referentes aos serviços aéreos regulares domésticos e internacionais é regulamentado na forma desta Resolução.

CAPÍTULO I
DAS TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS

Art. 2º As empresas que exploram os serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros deverão registrar na ANAC, até o último dia útil do mês subsequente, os dados das tarifas aéreas comercializadas, de acordo com as instruções a serem expedidas pela Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado da ANAC.

.....
.....

PORTARIA ANAC Nº 804/SRE, DE 21 DE MAIO DE 2010.

Estabelece os procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros.

O SUPERINTENDENTE DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência outorgada pelo art. 39, inciso XLI, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, com as alterações posteriores, e considerando o disposto no art. 2º daResolução nº 140, de 9 de março de 2010,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer os procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros.

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 2º São objeto de registro os dados das tarifas aéreas comercializadas em todas as linhas regulares domésticas de passageiros, correspondentes aos bilhetes de passagem emitidos.

.....
.....

PORTARIA ANAC Nº 1887/SRE, DE 25 DE OUTUBRO DE 2010.

Estabelece os procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo internacional regular de passageiros.

O SUPERINTENDENTE DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência outorgada pelo inciso XLII do art. 39 do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, com as alterações introduzidas pelas Resoluções nº 114, de 29 de setembro de 2009, nº 119, de 3 de novembro de 2009, nº 132, de 12 de janeiro de 2010, nº 134, de 19 de janeiro de 2010, nº 142, de 9 de março de 2010, e nº 148, de 17 de março de 2010, e considerando o disposto no art. 7º da Resolução nº 140, de 9 de março de 2010,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer os procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas
correspondentes aos serviços de transporte aéreo internacional regular de passageiros.

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 2º São objeto de registro na ANAC os dados das tarifas aéreas comercializadas no Brasil pelas empresas brasileiras e estrangeiras nas linhas internacionais regulares de passageiros, correspondentes aos bilhetes de passagem emitidos para as viagens que se iniciem no Brasil.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.860, DE 2013

(Do Sr. Hugo Motta)

Prevê a possibilidade de outorga de autorização para a prestação temporária de serviços de transporte aéreo doméstico por empresa estrangeira.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3177/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que "Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências", e modifica artigo da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", para prever a possibilidade de outorga de autorização para a prestação temporária de serviços de transporte aéreo doméstico por empresa estrangeira, no caso que especifica.

Art. 2º A Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

Art. 49-A. A ANAC, ouvido seu Conselho Consultivo e mediante anuência prévia da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, poderá autorizar empresa estrangeira a prestar serviços de transporte aéreo doméstico quando configurado o interesse público no aumento da oferta, por prazo máximo de três meses e em linhas aéreas específicas.

§ 1º A autorização só poderá ser concedida à empresa estrangeira que possua autorização para funcionar no País, prestando serviços de transporte aéreo internacional.

§ 2º A outorga será precedida por edital de chamamento público, no qual se especificarão os termos e as condições da autorização, especialmente o seu prazo, os serviços previstos, as linhas aéreas sujeitas à exploração e os slots disponíveis.

§ 3º Havendo mais de um interessado na utilização de um par de slots, recairá a escolha sobre aquele que oferecer a maior oferta semanal de assentos na respectiva linha aérea ou, subsidiariamente, no conjunto de linhas aéreas que se proponha a explorar.

§ 4º Sujeita-se às normas de regulação aplicáveis aos serviços de transporte aéreo doméstico a empresa estrangeira que, nos termos deste artigo, receba autorização para prestá-los, observado o disposto no § 5º deste artigo.

§ 5º Não perde prerrogativas que lhe sejam garantidas por tratado, convenção ou acordo internacional firmado pelo Brasil a empresa estrangeira que receba autorização para prestar serviços de transporte aéreo doméstico, nos termos deste artigo.

§ 6º O disposto neste artigo não elide a determinação prevista no parágrafo único do art. 6º desta Lei.

Art. 3º O art. 216 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras, observado o que dispõe o art. 49-A da Lei nº 11.182, de 2005. (NR)".

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, a exploração de linha aérea doméstica é proibida a empresas estrangeiras. É assim também em muitos outros países. De fato, das liberdades do ar previstas no direito internacional, muito raramente se concede a oitava, isto é, o direito de embarcar e desembarcar passageiro em viagem contida no território de um Estado, sendo o transporte executado por empresa de outro Estado. A exceção mais notável se verifica no âmbito dos acordos de integração, como o que hoje rege a União Européia.

Embora tão incomum, a chamada cabotagem, feita por empresa estrangeira, nada mais é do que uma modalidade de importação de serviços, que não tem nenhuma especial diferenciação da importação de bens. Ao passo que, no caso desta, é bastante ampla a concordância acerca dos seus benefícios, no caso daquela, há muita reticência a respeito, como se não estivessem em jogo situações similares. Como destaca Vítor Carvalho Pinto no artigo "*O marco regulatório da aviação civil: elementos para a reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica*", publicado pelo Senado Federal, "*a hipótese de cabotagem tem sido tratada como uma "concorrência desleal" com as empresas brasileiras, que enfrentariam condições econômicas mais adversas que as estrangeiras, em áreas como tributação, taxas de juros e preço de combustíveis. Ainda que essas alegações sejam verdadeiras, esse fato não colocaria as empresas aéreas em situação distinta da que existe em todas as áreas da economia nas quais se admite a importação de bens*".

De todo modo, apesar de reconhecer que a abertura do mercado interno de transporte aéreo traria vantagens inquestionáveis para o consumidor, como o garante a boa teoria econômica, creio que é necessário agir com prudência em relação à matéria, colocando à prova a liberação do mercado interno, num primeiro estágio, em situações que parecem claramente recomendáveis. Tenho em mente, em especial, aquelas em que a procura por viagens, por extraordinária – eventos, sazonalidade etc. –, estimule a prática de grandes aumentos de preço, muito prejudiciais ao usuário do transporte aéreo.

Este projeto de lei, portanto, é direcionado para a solução de problema especifico e temporariamente definido. Fornece à autoridade de aviação civil os instrumentos legais para agir, caso seja necessário, em favor da

concorrência setorial e da defesa do consumidor. Futuramente, em face dos resultados alcançados, pode-se partir para proposta que abrace por inteiro a abertura do mercado doméstico de aviação.

Sala das Sessões, em 02 de dezembro de 2013.

Deputado HUGO MOTTA
PMDB/PB

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

.....

Art. 6º Com o objetivo de harmonizar suas ações institucionais na área da defesa e promoção da concorrência, a ANAC celebrará convênios com os órgãos e entidades do Governo Federal, competentes sobre a matéria.

Parágrafo único. Quando, no exercício de suas atribuições, a ANAC tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou que comprometa a defesa e a promoção da concorrência, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades referidos no caput deste artigo, para que adotem as providências cabíveis.

Art. 7º O Poder Executivo instalará a ANAC, mediante a aprovação de seu regulamento e estrutura organizacional, por decreto, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a partir da publicação desta Lei.

Parágrafo único. A edição do regulamento investirá a ANAC no exercício de suas atribuições.

.....

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.

Art. 50. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta do Orçamento da ANAC.

Art. 51. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 27 de setembro de 2005; 184º da Independência e 117º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Márcio Thomaz Bastos
José Alencar Gomes da Silva
Antonio Polocci Filho
Paulo Bernardo Silva
Dilma Rousseff

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

.....

CAPÍTULO V
DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR

.....

Seção II
Do Transporte Doméstico

.....

Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras.

CAPÍTULO VI

DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO NÃO-REGULAR

Art. 217. Para a prestação de serviços aéreos não-regulares de transporte de passageiro, carga ou mala postal, é necessária autorização de funcionamento do Poder Executivo, a qual será intransferível, podendo estender-se por período de 5 (cinco) anos, renovável por igual prazo.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.984, DE 2013

(Do Sr. Luiz Carlos)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de constar no cartão de embarque nos aeroportos brasileiros o número de documento de identidade do passageiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6716/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º No cartão de embarque em aeroportos brasileiros emitido pelas operadoras de aeronaves deverá constar o nome do passageiro, o número de seu documento de identidade apresentado para embarque e as demais informações relativas ao voo.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O procedimento padrão para embarque em aeronaves nos aeroportos brasileiros é o cartão de embarque e um documento de identidade com foto.

Esse método, conhecido por identificação positiva de passageiros, vigora desde 1º de março de 2010 por força da Resolução nº 130, de 8 de dezembro de 2009, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e tem por objetivo checar se o passageiro que se apresenta para embarque na aeronave é de fato aquele identificado no cartão.

Ocorre, porém, que a segurança que se busca imprimir no momento do embarque não é a mesma dispensada ao passageiro quando da realização do

check-in. Não raro, ocorrem situações em que a reserva de um passageiro não subsiste quando pessoa com nome semelhante e código de reserva diverso efetua a confirmação de viagem no mesmo voo.

Essa situação verifica-se por razões variadas. Uma delas é que a identificação do passageiro na reserva e no cartão de embarque é constituída de nome e prenome, procedimento que contribui para fazer coincidirem a mesma identificação para diferentes pessoas. Quando o código de reserva é único para nomes coincidentes deduz-se que se trata de pessoas da mesma família. Entretanto, se esses mesmos passageiros comprarem passagens separadamente, gerando códigos de reserva diversos o sistema, não raro, entende que se trata de reserva em duplicidade. Esse equívoco da companhia aérea faz com que somente uma das reservas seja assegurada. Assim, ao se proceder ao check-in de um dos passageiros, a reserva do outro invariavelmente será cancelada, impedindo o seu embarque.

Com o objetivo de se evitar que equívocos dessa natureza ocorram, com graves prejuízos aos passageiros envolvidos, pretende-se com o presente projeto de lei fazer constar dos cartões de embarque em aeroportos brasileiros o nome do passageiro, o número de seu documento de identidade apresentado para embarque e as demais informações relativas ao voo.

Sala das Sessões, em 17 de dezembro de 2013.

Deputado LUIZ CARLOS
PSDB – AP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

RESOLUÇÃO ANAC Nº 130, DE 8 DE DEZEMBRO DE 2009

Aprova os procedimentos de identificação do passageiro, para o embarque nos aeroportos brasileiros.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no uso das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 8º, incisos IV, X, XXX e XLVI, e 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nas Leis nºs 6.206, de 7 de maio de 1975; 7.116, de 29 de agosto de 1983; 7.565, de 19 de dezembro de 1986, arts. 1º e 2º, e nos Decretos nºs 5.731, de 20 de março de 2006, art. 4º, inciso IV, do Anexo I; 5.978, de 4 de dezembro de 2006, e 65.144, de 12 de setembro de 1969, e nas Normas e Recomendações constantes dos Anexos à Convenção sobre Aviação Civil

Internacional, e considerando o deliberado na Reunião de Diretoria realizada em 8 de dezembro de 2009,
RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer os procedimentos e os documentos destinados à identificação de brasileiros e

estrangeiros, bem como o tratamento especial a ser dispensado aos menores – crianças e adolescentes – e aos índios, por ocasião de seu embarque em voos domésticos e/ou internacionais em aeroportos no território nacional.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Resolução, considera-se:

I - criança: pessoa até doze anos de idade incompletos;

II - adolescente: pessoa entre doze anos e dezoito anos de idade incompletos;

III - índio: pessoa de origem pré-colombiana que se identifica e é identificada como pertencente

a grupo étnico cujas características culturais o definem como uma coletividade distinta do conjunto da sociedade nacional, independentemente de idade.

Art. 2º Constituem documentos de identificação de passageiro de nacionalidade brasileira:

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.994, DE 2013

(Do Sr. José Carlos Araújo)

Acrescenta dispositivo à Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica , para disciplinar a execução do contrato de compra de bilhetes aéreos nos casos em que o passageiro não se apresentar ao embarque no trecho de ida.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4785/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica-, para definir que permanece exequível o contrato de transporte aéreo que preveja voo, com ou sem escalas, de ida a um destino e de retorno à origem, na eventualidade de o passageiro não se apresentar para embarque no aeroporto de partida, na origem, e

para estabelecer devolução em dobro do valor do bilhete em caso de descumprimento.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

Art. 233-A. Permanece exequível o contrato de transporte aéreo que preveja voo, com ou sem escalas, de ida a um destino e de retorno à origem, na eventualidade de o passageiro não se apresentar para embarque no aeroporto de partida.

Parágrafo único. É abusiva a cláusula contratual que preveja o cancelamento de passagem aérea de volta em face da não utilização do bilhete de ida pelo passageiro.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Muito embora a maioria das pessoas desconheça o fato, é prática das empresas aéreas cancelar automaticamente a passagem de volta no caso de o passageiro não se apresentar para embarque no voo de ida, em se tratando, evidentemente, de contrato de transporte que preveja esses dois trechos, o que internacionalmente costuma-se denominar *round-trip ticket*.

Trata-se de expediente que toma a parte pelo todo, isto é, que se assenta na presunção de haver o passageiro desistido da execução do contrato de transporte aéreo pelo simples motivo de não ter embarcado no voo de ida. Ora, isso não é uma constante; mas, quando ocorrer nem tem o direito, o transportador, de declarar finda sua obrigação contratual para com o passageiro, sem a anuência deste. De fato, há inúmeras razões que justificam um *no-show*, a maioria delas forte o bastante para afastar qualquer suspeita de negligência ou má-fé do passageiro.

O que se deseja com a aprovação deste projeto de lei é, tão-somente, garantir legalmente o cumprimento de contrato de transporte, em termos razoáveis, sem que uma das partes – transportador ou passageiro – se sinta favorecida. A propósito, alertamos para o fato de que a Justiça brasileira começa a se pronunciar, em caso concreto, contrariamente a essa espécie de convenção, como o prova a decisão do TJ-MG, de 2012, que estatuiu: “**considera-se abusiva a**

cláusula contratual que prevê o cancelamento da passagem aérea de volta em face da não utilização integral do bilhete de ida, consoante emerge dos artigos 39, I, e 51, XI, do Código de Defesa do Consumidor".

Sala das Sessões, em 18 de dezembro de 2013.

Deputado JOSÉ CARLOS ARAÚJO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

Seção II
Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a

indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

.....
.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

.....

CAPÍTULO V
DAS PRÁTICAS COMERCIAIS

.....

Seção IV
Das Práticas Abusivas

Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas: *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 8.884, de 11/6/1994)*

I - condicionar o fornecimento de produto ou de serviço ao fornecimento de outro produto ou serviço, bem como, sem justa causa, a limites quantitativos;

II - recusar atendimento às demandas dos consumidores, na exata medida de suas disponibilidades de estoque, e, ainda, de conformidade com os usos e costumes;

III - enviar ou entregar ao consumidor, sem solicitação prévia, qualquer produto, ou fornecer qualquer serviço;

IV - prevalecer-se da fraqueza ou ignorância do consumidor, tendo em vista sua idade, saúde, conhecimento ou condição social, para impingir-lhe seus produtos ou serviços;

V - exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva;

VI - executar serviços sem a prévia elaboração de orçamento e autorização expressa do consumidor, ressalvadas as decorrentes de práticas anteriores entre as partes;

VII - repassar informação depreciativa, referente a ato praticado pelo consumidor no exercício de seus direitos;

VIII - colocar, no mercado de consumo, qualquer produto ou serviço em desacordo com as normas expedidas pelos órgãos oficiais competentes ou, se normas específicas não existirem, pela Associação Brasileira de Normas Técnicas ou outra entidade credenciada pelo Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Conmetro);

IX - recusar a venda de bens ou a prestação de serviços, diretamente a quem se disponha a adquiri-los mediante pronto pagamento, ressalvados os casos de intermediação regulados em leis especiais; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 8.884, de 11/6/1994)*

X - elevar sem justa causa o preço de produtos ou serviços. *(Inciso com redação dada pela Lei nº 8.884, de 11/6/1994)*

XI - *Dispositivo acrescido pela Medida Provisória nº 1.890-67, de 22/10/1999, transformado em inciso XIII, em sua conversão na Lei nº 9.870, de 23/11/1999*

XII - deixar de estipular prazo para o cumprimento de sua obrigação ou deixar a fixação de seu termo inicial a seu exclusivo critério. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.008, de 21/3/1995)*

XIII - aplicar fórmula ou índice de reajuste diverso do legal ou contratualmente estabelecido. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.870, de 23/11/1999)*

Parágrafo único. Os serviços prestados e os produtos remetidos ou entregues ao consumidor, na hipótese prevista no inciso III, equiparam-se às amostras grátis, inexistindo obrigação de pagamento.

Art. 40. O fornecedor de serviço será obrigado a entregar ao consumidor orçamento prévio discriminando o valor da mão-de-obra, dos materiais e equipamentos a serem empregados, as condições de pagamento, bem como as datas de início e término dos serviços.

§ 1º Salvo estipulação em contrário, o valor orçado terá validade pelo prazo de dez dias, contado de seu recebimento pelo consumidor.

§ 2º Uma vez aprovado pelo consumidor, o orçamento obriga os contraentes e somente pode ser alterado mediante livre negociação das partes.

§ 3º O consumidor não responde por quaisquer ônus ou acréscimos decorrentes da contratação de serviços de terceiros não previstos no orçamento prévio.

.....

CAPÍTULO VI
DA PROTEÇÃO CONTRATUAL

.....

Seção II
Das Cláusulas Abusivas

Art. 51. São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que:

I - impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis;

II - subtraiam ao consumidor a opção de reembolso da quantia já paga, nos casos previstos neste código;

III - transfiram responsabilidades a terceiros;

IV - estabeleçam obrigações consideradas iníquas, abusivas, que coloquem o consumidor em desvantagem exagerada, ou sejam incompatíveis com a boa-fé ou a eqüidade;

V - (VETADO);

VI - estabeleçam inversão do ônus da prova em prejuízo do consumidor;

VII - determinem a utilização compulsória de arbitragem;

VIII - imponham representante para concluir ou realizar outro negócio jurídico pelo consumidor;

IX - deixem ao fornecedor a opção de concluir ou não o contrato, embora obrigando o consumidor;

X - permitam ao fornecedor, direta ou indiretamente, variação do preço de maneira unilateral;

XI - autorizem o fornecedor a cancelar o contrato unilateralmente, sem que igual direito seja conferido ao consumidor;

XII - obriguem o consumidor a ressarcir os custos de cobrança de sua obrigação, sem que igual direito lhe seja conferido contra o fornecedor;

XIII - autorizem o fornecedor a modificar unilateralmente o conteúdo ou a qualidade do contrato, após sua celebração;

XIV - infrinjam ou possibilitem a violação de normas ambientais;

XV - estejam em desacordo com o sistema de proteção ao consumidor;

XVI - possibilitem a renúncia do direito de indenização por benfeitorias necessárias.

§ 1º Presume-se exagerada, entre outros casos, a vontade que:

I - ofende os princípios fundamentais do sistema jurídico a que pertence;

II - restringe direitos ou obrigações fundamentais inerentes à natureza do contrato, de tal modo a ameaçar seu objeto ou equilíbrio contratual;

III - se mostra excessivamente onerosa para o consumidor, considerando-se a natureza e conteúdo do contrato, o interesse das partes e outras circunstâncias peculiares ao caso.

§ 2º A nulidade de uma cláusula contratual abusiva não invalida o contrato, exceto quando de sua ausência, apesar dos esforços de integração, decorrer ônus excessivo a qualquer das partes.

§ 3º (VETADO).

§ 4º É facultado a qualquer consumidor ou entidade que o represente requerer ao Ministério Público que ajuíze a competente ação para ser declarada a nulidade de cláusula contratual que contrarie o disposto neste código ou de qualquer forma não assegure o justo equilíbrio entre direitos e obrigações das partes.

Art. 52. No fornecimento de produtos ou serviços que envolva outorga de crédito ou concessão de financiamento ao consumidor, o fornecedor deverá, entre outros requisitos, informá-lo prévia e adequadamente sobre:

I - preço do produto ou serviço em moeda corrente nacional;

II - montante dos juros de mora e da taxa efetiva anual de juros;

III - acréscimos legalmente previstos;

IV - número e periodicidade das prestações;

V - soma total a pagar, com e sem financiamento.

§ 1º As multas de mora decorrentes do inadimplemento de obrigações no seu termo não poderão ser superiores a dois por cento do valor da prestação. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.298, de 1/8/1996)*

§ 2º É assegurado ao consumidor a liquidação antecipada do débito, total ou parcialmente, mediante redução proporcional dos juros e demais acréscimos.

§ 3º (VETADO).

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.128, DE 2014

(Do Sr. Acelino Popó)

Altera o art. 234 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para determinar que a bagagem seja entregue ao passageiro, inviolada, e no prazo máximo de vinte minutos após o início do desembarque, sob pena de pagamento de multa.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6716/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 234 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica passa a vigorar sob os seguintes termos:

(...) ...

"§ 6º A bagagem será entregue ao passageiro, inviolada e em bom estado de conservação, no prazo máximo de vinte 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."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto busca por fim ao alto índice de reclamações dos consumidores nos PROCONS-Instituto de Defesa do Consumidor de todo o Brasil. A ocorrência de problemas envolvendo a bagagem dos usuários durante a

prestação do serviço de transporte de passageiros, tem se torna comum e rotineira, sem qualquer melhora do serviço, seja na modalidade rodoviária. Ferroviária. Hidroviária ou aeroviária. Malas avariadas ou extraviadas são apenas algumas das surpresas que podem esperar o viajante ao chegar em seu destino. Normalmente estas ocorrências geram situações extremamente embaraçosas para as pessoas, que se vêem sujeitas a aborrecimentos e constrangimentos. Além do prejuízo financeiro.

A falta de uma legislação adequada, em alguns casos, ou a insignificância dos valores previstos para indenização, em outros, infelizmente, acaba contribuindo para agravamento do problema do usuário, encorajando, por outro lado, pelo descaso na prestação do serviço por pane do transportador. De fato, as indenizações demoram para ser pagas e os valores, via de regra, e não representam o prejuízo material e imaterial causado ao passageiro.

Por tais razões, a nós apresentadas pelos consumidores do Brasil que propomos a presente alteração na legislação vigente.

A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, trata do assunto, em seu art. 234, onde deve haver a imposição do limite do prazo de entrega das bagagens ao consumidor. A nosso ver, a citada legislação em vigor é insuficiente para cobrir os prejuízos causados pelos atrasos na entrega das bagagens, bem como não estabelece prazo para o pagamento da indenização que determina.

Assim sendo, acreditamos que seria mais apropriado, para a efetivação da iniciativa sob comento, apresentarmos proposição que altere a Lei nº 7.565/86, mantendo a indenização de caráter geral, estabelecendo o prazo máximo de vinte minutos para entrega das bagagens e o pagamento imediato da indenização.

Em razão das considerações apresentadas, peço o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 13 de fevereiro de 2014.

ACELINO POPÓ
Deputado Federal – PRB- BA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

.....

Seção II
Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

I - o lugar e data de emissão;

II - os pontos de partida e destino;

III - o nome e endereço do expedidor;

IV - o nome e endereço do transportador;

V - o nome e endereço do destinatário;

VI - a natureza da carga;

VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;

VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;

IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;

X - o valor declarado, se houver;

XI - o número das vias do conhecimento;

XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;

XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.404, DE 2014

(Do Sr. Luiz Carlos Hauly)

Altera os arts. 230 e 231 do Código Brasileiro de Aeronáutica e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7028/2010.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os art. 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 2 (duas) horas, o transportador aéreo providenciará o embarque do passageiro em voo, próprio ou de terceiro, o mais próximo possível, que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

§1º Todas as despesas decorrentes do atraso da partida ou interrupção da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação, facilidade de comunicação e internet, além de hospedagem, correrão por conta do transportador.

§ 2º Caberá ao transportador aéreo o dever de indenizar o passageiro previsto no *caput* do presente artigo em até 100% (cem por cento), calculado de acordo com a distância do voo, do valor pago pelo bilhete de passagem adquirido, a título de indenização, sem prejuízo da responsabilidade civil.

§ 3º Não se aplica o disposto neste artigo nos casos em que o cancelamento, interrupção ou atraso ocorra devido a condições meteorológicas adversas.

§ 4º O transportador aéreo deverá manter o passageiro informado quanto à previsão atualizada do horário de partida do voo.

§ 5º Quando solicitada pelo passageiro, a informação deverá ser prestada por escrito pelo transportador aéreo.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala ou conexão por período superior a 2 (duas) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo

endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço, sem prejuízo do recebimento da indenização de até 100% (cem por cento) do valor pago pelo bilhete de passagem adquirido, calculado de acordo com a distância do voo.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação, facilidade de comunicação e internet e hospedagem, correrão por conta do transportador aéreo, sem prejuízo da responsabilidade civil."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição visa a resguardar o direito do passageiro, que vê afrontado os seus direitos, quando ocorre atraso no horário de embarque ou de conexão do seu voo.

A medida reduz o período de atraso para duas horas, a partir do qual o passageiro deverá ser reacomodado em voo o mais breve possível, bem como responsabilizar as companhias aéreas pelas despesas do passageiro e sujeitá-las a uma multa indenizatória equivalente a até 100% do valor do bilhete comprado.

Esta medida é salutar para que as companhias aéreas tenha uma relação de respeito com o passageiro nesta prestação de serviços que tem se tornado cada vez mais corriqueira em nosso país.

Contamos com a aprovação dos nobres pares para que a presente matéria seja aprovada.

Sala das Sessões, 8 de abril de 2014.

DEPUTADO LUIZ CARLOS HAULY

PSDB-PR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS/CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, a transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a quatro horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive o transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.449, DE 2014

(Do Sr. Nelson Marquezelli)

Altera o art. 49. da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6546/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Art. 49. da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária, com o estabelecimento de um teto tarifário máximo definido pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC"

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A utilização de um teto tarifário para as prestação de serviços aéreos regulares é medida mais que necessária, haja vista os abusos cometidos pelas empresas aéreas de todo o país.

Não é crível que tarifas cobradas por trechos aéreos possam ter diferenças de até 1000% num piscar de olhos.

A sociedade brasileira já não tolera esse estado de coisas e a chamada "liberdade tarifária " só atende aos interesses das companhias aéreas .

Tenho a certeza que esse é o pensamento de todos os brasileiros que estão indignados com esse abuso contra o consumidor brasileiro .

Comparativamente ao resto do mundo , nossas tarifas são as mais altas do planeta e somente com a intervenção , via força de lei , é que iremos mudar esse quadro .

Reforço meu projeto com um pronunciamento que fiz da tribuna da Câmara dos Deputados no dia 26 de fevereiro do ano em curso:

"Sr. Presidente, eu quero agradecer a oportunidade que V.Exa. me dá, mas estou vendo algo aqui que os Parlamentares deveriam saber.

A passagem aérea de Brasília para São Paulo até ontem custava 400 reais, 450 reais; em algumas empresas, custava até 590 reais. Pasmem! Hoje - hoje! - está em 2.407 reais a mesma passagem que ontem custava 400 reais, 500 reais. Hoje ela passou para 2.407 reais! A mais barata, a partir de amanhã, custa 1.599 reais.

Não é possível que haja este disparate e as empresas aéreas do Brasil cobrem do povo brasileiro essa importância, que dá para ir a Miami e voltar - repito: dá para ir a Miami e voltar o que se paga por uma perna, daqui a São Paulo.

É um absurdo! O Governo precisa tomar providências, esta Casa precisa tomar providências. Estão mudando a Presidência da Comissão de Defesa do Consumidor e a da Comissão de Viação e Transportes. Elas devem convocar as empresas aéreas do Brasil.

Imaginem V.Exas., na época da Copa, quanto vai custar uma passagem interna no Brasil.

Tenho dó dos Parlamentares que vêm de Manaus, do Norte do Brasil, que devem estar pagando 4 mil, 5 mil reais por uma passagem para ir a São Paulo. Um absurdo!"

A aprovação da propositura irá restaurar valores justos e compatíveis com os serviços prestados pelas empresas aéreas no país.

Sala das Sessões em 23 de abril de 2014

Deputado Nelson Marquezelli
PTB – SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.

Art. 50. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta do Orçamento da ANAC.

Art. 51. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 27 de setembro de 2005; 184º da Independência e 117º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Márcio Thomaz Bastos

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.587, DE 2014

(Do Sr. Heuler Cruvinel)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro Aeronáutico, proibindo à cobrança de taxa de assento conforto, ou qualquer outra denominação que tenha a venda de assentos na primeira fila e nas saídas de emergência de aeronaves.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4648/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro Aeronáutico, proibido à cobrança de "taxa de assento conforto", ou qualquer outra denominação que tenha a venda de assentos na primeira fila e nas saídas de emergência de aeronaves.

Art. 2º A Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro Aeronáutico, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 228-A:

"Art. 228-A. Na venda de bilhete de passagem, fica proibido a cobrança de taxa de assento conforto, ou qualquer outra denominação que tenha a venda de assentos na primeira fila e nas saídas de emergência de aeronaves."(NR)

Art. 3º O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o responsável ao pagamento de multa.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

As companhias aéreas arquitetaram um novo *imbróglio* na questão da venda de poltronas especiais. Ciente deste absurdo que vem ocorrendo impunemente, o Procon-RJ entrou com ação civil pública na 6ª Vara Empresarial do Tribunal de Justiça do Estado (TJ-RJ) contra varias companhias aéreas pelo fato de elas cobrarem valores maiores em passagens para consumidores que usarem os chamados "assentos conforto"[1], que deveriam oferecer mais espaço.

Segundo o órgão, porém, esses lugares são iguais aos demais da classe econômica e, além disso, não podem ser utilizados por qualquer pessoa, o que, na verdade, justificaria um desconto e não um acréscimo em seu valor. As companhias aéreas cobram por este tipo de poltrona de R$ 40 a R$ 60 para voos domésticos e até R$ 249 para voos internacionais

Os "assentos conforto" estão localizados nas primeiras fileiras

[1] Assentos localizados na primeira fila e nas saídas de emergência de aeronaves

da aeronave e próximos às saídas de emergência do avião e só podem ser oferecidos a passageiros que estejam aptos a agir em situações de perigo. Logo, transfere o ônus existente nessas situações aos consumidores que adquirirem tais lugares.

Mediante analogia, esta taxa contraria o artigo 39, inciso 10 do Código de Defesa do Consumidor (CDC), que determina que não se pode elevar sem justa causa o preço de produtos e serviços. Além disso, uma regulamentação da Anac não pode se sobrepor a uma legislação federal, no caso o CDC , como se vê:

> *"Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas:*
>
> *X- elevar sem justa causa o preço de produtos ou serviços.*
>
> *(...)*

A referida cobrança não se justifica também pelo fato de que a disposição de tais assentos, já é pré configurada no desenho das cabines, não havendo qualquer oferta de serviço diferenciado ao passageiro.As companhias aéreas se valem do fato que devido ao baixo valor da causa os consumidores acabem não procurando os tribunais, mas ainda assim devemos combater essa prática danosa aos milhões de consumidores que utilizam o transporte aéreo

Ressalta-se que, originalmente, a resolução da Anac buscava orientar o consumidor sobre as características do assento vendido. Para tanto, a agência criou uma classificação com cinco faixas de letras, de "A" a "E", de acordo com a distância mínima entre as poltronas. A faixa "A" tem mais espaço útil entre os assentos, maior que 73cm, e a menor, a "E", espaço inferior ou igual a 67cm.Portanto, as companhias aéreas desvirtuaram o real sentido da referida resolução, cobrando taxa extra sem garantia de maior conforto ao passageiro.

Outro fator importante, são as situações que ocorrem com frequência quando o passageiro que compra este "assento conforto", chega no local e se depara com uma senhora com filho recém nascido, ou mesmo com um idoso, tendo que ser realocado e comunicado pelos comissários que o valor paga a mais será reembolsado, o que muitas vezes não ocorre.

Isto posto, a presente proposição tem o escopo de proibir expressamente esta cobrança, que é feita indevidamente e sem qualquer garantia de beneficio ao consumidor.

Por fim, dada à relevância do tema é que ora apresentamos

esta proposição, esperando contar com o indispensável apoio dos nossos ilustres pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 21 de maio de 2014.

Deputado Federal HEULER CRUVINEL

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 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, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

.....
.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I

DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

.....

CAPÍTULO V
DAS PRÁTICAS COMERCIAIS

.....

Seção IV
Das Práticas Abusivas

Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 8.884, de 11/6/1994)*

I - condicionar o fornecimento de produto ou de serviço ao fornecimento de outro produto ou serviço, bem como, sem justa causa, a limites quantitativos;

II - recusar atendimento às demandas dos consumidores, na exata medida de suas disponibilidades de estoque, e, ainda, de conformidade com os usos e costumes;

III - enviar ou entregar ao consumidor, sem solicitação prévia, qualquer produto, ou fornecer qualquer serviço;

IV - prevalecer-se da fraqueza ou ignorância do consumidor, tendo em vista sua idade, saúde, conhecimento ou condição social, para impingir-lhe seus produtos ou serviços;

V - exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva;

VI - executar serviços sem a prévia elaboração de orçamento e autorização expressa do consumidor, ressalvadas as decorrentes de práticas anteriores entre as partes;

VII - repassar informação depreciativa, referente a ato praticado pelo consumidor no exercício de seus direitos;

VIII - colocar, no mercado de consumo, qualquer produto ou serviço em desacordo com as normas expedidas pelos órgãos oficiais competentes ou, se normas específicas não existirem, pela Associação Brasileira de Normas Técnicas ou outra entidade credenciada pelo Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Conmetro);

IX - recusar a venda de bens ou a prestação de serviços, diretamente a quem se disponha a adquiri-los mediante pronto pagamento, ressalvados os casos de intermediação regulados em leis especiais; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 8.884, de 11/6/1994)*

X - elevar sem justa causa o preço de produtos ou serviços. *(Inciso com redação dada pela Lei nº 8.884, de 11/6/1994)*

XI - *Dispositivo acrescido pela Medida Provisória nº 1.890-67, de 22/10/1999, transformado em inciso XIII, em sua conversão na Lei nº 9.870, de 23/11/1999*

XII - deixar de estipular prazo para o cumprimento de sua obrigação ou deixar a fixação de seu termo inicial a seu exclusivo critério. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.008, de 21/3/1995)*

XIII - aplicar fórmula ou índice de reajuste diverso do legal ou contratualmente estabelecido. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.870, de 23/11/1999)*

Parágrafo único. Os serviços prestados e os produtos remetidos ou entregues ao consumidor, na hipótese prevista no inciso III, equiparam-se às amostras grátis, inexistindo obrigação de pagamento.

Art. 40. O fornecedor de serviço será obrigado a entregar ao consumidor orçamento prévio discriminando o valor da mão-de-obra, dos materiais e equipamentos a serem empregados, as condições de pagamento, bem como as datas de início e término dos serviços.

§ 1º Salvo estipulação em contrário, o valor orçado terá validade pelo prazo de dez dias, contado de seu recebimento pelo consumidor.

§ 2º Uma vez aprovado pelo consumidor, o orçamento obriga os contraentes e

somente pode ser alterado mediante livre negociação das partes.

§ 3º O consumidor não responde por quaisquer ônus ou acréscimos decorrentes da contratação de serviços de terceiros não previstos no orçamento prévio.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 556, DE 2015

(Do Sr. Felipe Bornier)

Dispõe sobre a tarifa aplicável ao transporte aéreo doméstico de crianças com menos de dois anos de idade

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 6546/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta artigo à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", para determinar regra tarifária aplicável ao transporte aéreo doméstico de crianças com menos de dois anos de idade, que não ocupem assento.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

"*Art. 232-A. No transporte doméstico de crianças com menos de dois anos de idade, não poderá ser aplicada tarifa maior do que o equivalente a dez por cento da tarifa do adulto, desde que não ocupem assento e estejam ao colo de um passageiro com mais de doze anos de idade*."

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

No final de 2014, divulgou-se na imprensa que a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC cogita pôr termo à regra que limita o valor da tarifa cobrada da criança de colo a dez por cento do valor cobrado do adulto. De acordo com as notícias, o fundamento de tal decisão seria o princípio legal da liberdade tarifária que, se aprofundado, poderia aumentar a competitividade no transporte aéreo.

Embora se reconheça a forte contribuição do regime de liberdade tarifária para a redução dos preços médios das passagens, de alguns anos para cá, não parece crível que a medida em discussão, de alcance tão limitado,

possa produzir um aumento tal da concorrência que, a um só tempo, exerça influência significativa e favorável nos preços de mercado e compense, agregadamente, as perdas que as famílias com filhos menores de dois anos sofrerão em virtude da nova regra.

Acerca do impacto sobre as famílias, não se deve ignorar que as viagens com crianças pequenas já são custosas e trabalhosas, mesmo com a regra em vigor. Com o eventual aumento da tarifa aplicada aos menores de dois anos, é de se esperar que muitos pais simplesmente desistam de viajar de avião, ou mesmo de viajar, impondo perdas não apenas para as empresas aéreas, mas para toda a cadeia turística.

Além dessas repercussões econômicas, é bom se ter em mente que não é pacífico o entendimento segundo o qual a liberdade tarifária pode ter lugar no transporte de crianças de colo, uma vez que o beneficiário direto do serviço é o adulto que traz consigo a criança. No plano jurídico, pois, é bastante provável que surjam demandas – inclusive de entidades de defesa do consumidor – questionando o fato de se cobrar de passageiro que não ocupa assento.

Vale lembrar que, em virtude de o limite aplicável à tarifa de crianças de colo ser uma prática internacional, vigente em mercados muito mais competitivos do que o nosso, causaria muita estranheza - aos usuários e, claro, à Justiça - a liberação de que cogita a ANAC. A chance de uma briga judicial prolongada, portanto, é significativa.

Em face dessas considerações, nosso propósito é trazer para o texto da lei (Código Brasileiro de Aeronáutica) a regra que hoje está ao abrigo da Portaria nº 676CG5, de 2000, que aprova as “Condições Gerais de Transporte”. Com isso, retira-se da ANAC o poder de tratar do assunto, dando-lhe novos contornos, eventualmente.

Cabe esclarecer que reproduzimos o dispositivo na forma que se acha redigido no regulamento, de sorte que a nova lei não provoque nenhum problema quanto à interpretação da regra, há muito enraizada no senso comum.

Solicitamos, assim, o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 04 de março de 2015.

Deputado FELIPE BORNIER

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

.....

.....

PORTARIA Nº 676/GC-5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000

Aprova as Condições Gerais de Transporte.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA,no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 18 e 19 da Lei complementar no 97, de 9 de junho de 1999, resolve:

Art. 1º Aprovar as Condições Gerais de Transporte.

Art. 2º Esta Portaria entrará em vigor a partir de 1o de janeiro de 2001.

Art. 3º Revoga-se a Portaria no 957/GM-5, de 19 de dezembro de 1989, publicada no Diário Oficial da União n o 242, Seção 1, de 21 de dezembro de 1989

CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA
Comandante da Aeronáutica

CONDIÇÕES GERAIS DE TRANSPORTE APROVADAS PELA PORTARIA N.° 676/GC5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000

CAPÍTULO I
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Art. 1º O transporte aéreo de pessoas, de coisas e de cargas será realizado mediante contrato entre o transportador e o usuário.

Parágrafo único. Constituem provas do contrato de transporte aéreo: o bilhete de passagem para o transporte de pessoas, a nota de bagagem para o transporte de coisas e o conhecimento aéreo para o transporte de cargas.

CAPÍTULO II
DO TRANSPORTE DE PESSOAS

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 2º O bilhete de passagem é pessoal e intransferível.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.424, DE 2015

(Do Senado Federal)

PLS nº 757/11
Ofício nº 500/15-SF

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para regular a restituição de quantia paga por bilhete aéreo nos casos de cancelamento da viagem por iniciativa do passageiro e a cobrança de taxa em caso de alteração do voo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4785/2012.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 229-A:

"Art. 229-A. O passageiro que vier a requerer o cancelamento da viagem dentro do prazo de validade do bilhete terá direito à restituição da quantia efetivamente paga, descontada taxa de serviço correspondente a, no máximo:

I – 5% (cinco por cento) do valor pago para os pedidos formulados com antecedência de pelo menos 5 (cinco) dias da data prevista para a viagem;

II – 10% (dez por cento) do valor pago nos demais casos.

Parágrafo único. As taxas de serviço previstas nos incisos I e II deste artigo poderão ser aplicadas pelo transportador quando o passageiro requerer a alteração do voo."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 6 de maio de 2015.

Senador Renan Calheiros
Presidente do Senado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 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, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, a transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.086, DE 2015

(Do Sr. Carlos Henrique Gaguim)

Altera o regime tarifário aplicável à prestação de serviço de transporte aéreo regular doméstico

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6546/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica o art. 49 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”, para modificar o regime tarifário aplicável ao serviço de transporte aéreo regular doméstico.

Art. 2º O art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

“*Art. 49. Num voo do serviço de transporte aéreo regular doméstico, o valor da maior tarifa não poderá exceder em três vezes o valor da menor tarifa oferecida ao público, exceto quando se tratar de bilhete que confira ao passageiro o direito de ocupar local da aeronave com assento e serviço de bordo especiais.*

§ 1º Observado o limite tarifário de que trata o caput deste artigo, cada prestador é livre para fixar suas próprias tarifas, devendo comunica-las à ANAC em prazo por esta estabelecido.

§ 2º Nos demais serviços aéreos, prevalecerá o regime de liberdade tarifária, cabendo ao prestador determinar suas próprias tarifas e comunicá-las à ANAC em prazo por esta estabelecido.

§ 3 º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas. (NR)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Não é de hoje, a imprensa noticia a cobrança de preços absurdamente altos por bilhetes de transporte aéreo, em especial para uso durante feriados ou eventos especiais. Na Copa do Mundo de 2014, por exemplo, registraram-se aumentos da ordem de até mil por cento no preço das passagens, algo totalmente alheio ao bom senso e aos mais básicos princípios da ordem econômica.

Ora, a chamada “liberdade tarifária”, regime adotado por lei no transporte aéreo (art. 49 da Lei nº 11.182, de 2005), tem, evidentemente, seus méritos. No entanto, para produzir resultado econômico benéfico para a sociedade, precisa estar associada a ambiente concorrencial forte e dar lugar a variações razoáveis de preços. Do contrário, é grande o incentivo para que o prestador do serviço aumente de forma invulgar as margens de lucro, em especial se tem diante de si demanda inelástica, como é o caso de boa parte dos que viajam a trabalho e na época de grandes eventos.

É preciso lembrar, ainda, que a despeito de se poder evocar argumento econômico para o que ocorre hoje, é incompreensível para o viajante que haja tamanha variação de preços por um serviço que, no fim das contas, é prestado nas mesmas condições a todos os que ingressaram no voo. No fundo, as pessoas se sentem extorquidas, ou como se estivessem lidando com artigos de bazar, não com preço de serviço de claro interesse público.

É preciso frear tal comportamento. Daí a necessidade da presente iniciativa. Com ela, deseja-se que, num voo, a maior tarifa não exceda em três vezes o valor da menor tarifa oferecida ao público, exceto quando se tratar de bilhete que confira ao passageiro o direito de ocupar local da aeronave com assento e serviço de bordo especiais, as conhecidas primeira classe e classe executiva. Não se quer – que fique claro – o retorno do estrito controle das tarifas exercido pelo extinto DAC. De fato, em vasto período da prestação de serviço de transporte aéreo no Brasil, a única forma de concorrência em muitas linhas aéreas foi a que mirava a qualidade do serviço, não o preço. Isso vai contra os interesses do consumidor, certamente. Pretende-se, isto sim, que o princípio da modicidade tarifária seja minimamente preservado.

Não se pode, enfim, em nome do bom princípio da livre iniciativa, dar de ombros a todas as decisões do mercado, desconsiderando os efeitos sociais delas, ainda mais se o que está em jogo é a prestação de um serviço público federal, assim considerado na Constituição da República mesma. Outros valores precisam ser pesados e tomados como referência na análise dos fatos.

Sala das Sessões, em 25 de junho de 2015.

Deputado **CARLOS HENRIQUE GAGUIM**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.

Art. 50. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta do Orçamento da ANAC.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.000, DE 2015

(Do Sr. Roberto Alves)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para estabelecer a obrigação de o transportador indenizar o consumidor por cancelamento ou interrupção de voo, atraso da partida e preterição no embarque.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4323/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

Art. 231 – A. Em caso de cancelamento ou interrupção do voo, atraso da partida por mais de 4 (quatro) horas e preterição no embarque, fica o transportador obrigado a indenizar o passageiro no valor correspondente a três vezes à quantia paga em razão da aquisição do bilhete de passagem.

§ 1º A indenização de que trata o caput deste artigo deverá ser paga em moeda corrente nacional, mediante pagamento em espécie ou depósito em conta bancária indicada pelo passageiro, no prazo máximo de 30 (trinta) dias úteis.

§ 2º O dever de indenizar não exclui o pagamento de reembolso do valor do bilhete ou quaisquer outros direitos previstos na legislação, não sendo aplicado quando o cancelamento, atraso ou interrupção do voo se der por condições meteorológicas desfavoráveis e oficialmente comunicadas pelo transportador por meio das regras estabelecidas pela ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A Resolução nº 141 da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em vigor desde julho de 2010, veio facilitar a vida do passageiro ao obrigar as companhias aéreas a fornecer, por escrito, informações sobre atrasos, cancelamentos e preterição — quando o passageiro tem a reserva confirmada, mas não consegue viajar.
Em razão dos constantes atrasos registrados nas partidas dos voos em diversos aeroportos do País nos últimos tempos, acreditamos que além dos direitos já estabelecidos é importante estabelecermos medidas que garantam a indenização pecuniária para disciplinar as companhias aéreas em suas responsabilidades assumidas perante os consumidores.
Hoje, o passageiro que não comparece ao embarque deve pagar uma tarifa com valores acima dos acordados contratualmente caso queira utilizar o mesmo bilhete em outro voo. Se o passageiro que precisa remarcar o bilhete já comprado, deve pagar uma multa, é legitimo o mesmo direito caso a companhia aérea não proceda o estabelecido no objeto do serviço ofertado.

A justificativa das companhias aéreas é que o não comparecimento do passageiro inviabiliza a confirmação de outro cliente, representando efetivo prejuízo. Porém, quando a companhia aérea cancela, atrasa, interrompe um voo, ou, ainda, pretere o embarque do passageiro, não há nenhuma espécie de sanção.

Como afirmo no primeiro parágrafo desta justificação, o reembolso, a acomodação, o fornecimento de alimentação e de hospedagem, em determinados casos, não são espécies de sanções, mas sim, direitos mínimos do consumidor.

Ante o exposto, é de suma importância a aprovação deste projeto, razão pela qual contamos com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, em 15 de setembro de 2015.

Roberto Alves
Deputado Federal – PRB/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a quatro horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive o transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 141, DE 9 DE MARÇO DE 2010.

Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte aplicáveis aos atrasos e cancelamentos de voos e às hipóteses de preterição de passageiros e dá outras providências.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício

da competência que lhe foi outorgada pelo art. 8º, incisos X, XXXV e XLVI, e art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o que dispõem os arts. 229, 230, 231 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, a legislação complementar, a Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, que institui o Código Civil, e a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, que institui o Código de Proteção e Defesa do Consumidor, e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 9 de março de 2010,

RESOLVE:

Art. 1º Disciplinar, nos termos desta Resolução, as Condições Gerais de Transporte aplicáveis

aos atrasos e cancelamentos de voos e às hipóteses de preterição de passageiros.

CAPÍTULO I
DO ATRASO DE VOO

Seção I
Da Informação sobre o Atraso de Voo

Art. 2º O transportador, ao constatar que o voo irá atrasar em relação ao horário originalmente

programado, deverá informar o passageiro sobre o atraso, o motivo e a previsão do horário de partida, pelos meios de comunicação disponíveis.

§ 1º O transportador deverá manter o passageiro informado quanto à previsão

atualizada do
horário de partida do voo.
§ 2º Quando solicitada pelo passageiro, a informação deverá ser prestada por escrito pelo
transportador.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.441, DE 2015

(Do Sr. Arthur Virgílio Bisneto)

Altera o prazo de validade do bilhete de passagem aérea.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4785/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 228 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", para estender o prazo de validade do bilhete de passagem aérea.

Art. 2º O art. 228 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

"*Art. 228. O prazo de validade da passagem será de dois anos, a contar da data de início da viagem, determinada ao se emitir o bilhete.*

Parágrafo único. Se um passageiro for impedido de viajar no período de validade da passagem, por culpa exclusiva do transportador, a validade do bilhete desse passageiro será prorrogada até o primeiro voo do transportador no qual haja lugar disponível na classe de serviço para a qual a tarifa foi paga." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta e cinco dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O regime de liberdade econômica que prevalece há anos no transporte aéreo dá margem a que as empresas adotem políticas tarifárias e

condições de prestação de serviço que lhes permitam maximizar os ganhos. Daí que recorram, todas elas, à chamada “discriminação de preços”, método de gerenciamento de receita que tenta atrelar a tarifa à presumível disponibilidade de o consumidor – agrupado em classes - pagar por ela. Assim, as passagens compradas em data muito próxima à da viagem – prática comum no mundo dos negócios corporativos – costumam ser muito caras. De modo análogo, bilhetes emitidos com muita antecedência – geralmente para consumidores que têm como alvo viagem a lazer – amiúde são mais baratos. Nesse último caso, para que o usuário não se valha da estratégia de adquirir bilhete por menor preço e, dentro do prazo de validade da passagem (um ano), solicitar a troca da data da viagem, as empresas aplicam taxas severas sobre esse tipo de transação, desestimulando-as.

Essas considerações são necessárias para que a Casa compreenda a proposta que se apresenta. Ao alterar o CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica, estendendo o prazo de validade do bilhete, de um ano, a partir da data de emissão, para dois anos, a contar da data de início da viagem, esta iniciativa beneficia os consumidores que enfrentam imprevistos sem prejudicar, de modo algum, o planejamento financeiro das companhias aéreas. De fato, ao impor sanção àquele que, comprando bilhete promocional, deseja alterar a data de sua viagem, retardando-a, o transportador já é ressarcido dos custos que a remarcação possa lhe impor. Em suma, a mera extensão do prazo de validade do bilhete não altera o fato de que a empresa tem em mãos os meios bastantes para lidar com as alterações de reserva, pretendam elas deslocar em um ano ou em dois a data para usufruto do serviço.

Outro aspecto que se deve ressaltar, em relação ao prazo atual, de um ano, é que as empresas comercializam seus assentos com muita antecedência – quase um ano antes do início da viagem. Decorrem daí casos nos quais o consumidor, na eventualidade de surgir um contratempo de última hora, tem de tomar decisão e providências de supetão, sob o risco de perder o valor já pago. Não há necessidade disso...

Tendo em conta as vantagens que a extensão do prazo de validade das passagens pode produzir, conta-se com o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR VIRGÍLIO BISNETO
PSDB-AM

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 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, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.906, DE 2015

(Do Sr. Veneziano Vital do Rêgo)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1682/2007.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º O art. 181 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 181. A concessão somente será dada à pessoa jurídica brasileira que tiver sede no Brasil.

§ 1° As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.

§ 2° Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.” (NR)

Art. 2º O inciso II do art. 182 da Lei nº 7.565 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 182. .....

.....

II – às demais sociedades, com sede no País”. (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas ao Código Brasileiro de Aeronáutica trarão, como consequência, o aumento dos investimentos estrangeiros na aviação civil brasileira.

E o aumento do capital estrangeiro nas companhias aéreas brasileiras, além de significar melhoria nas condições de operação dessas empresas, aumentará a concorrência no setor; o que virá em benefício direto dos usuários desses serviços, hoje, sujeitos a um oligopólio instalado nesse mercado.

Ciente da importância da proposição que ora apresentamos, esperamos contar com o apoio necessário para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 09 de dezembro de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS

.....

CAPÍTULO III
SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Seção I
Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não-regular ou de serviços especializados.
Art. 181. A concessão somente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver:
I - sede no Brasil;
II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;
III - direção confiada exclusivamente a brasileiros.
§ 1º As ações com direito a voto deverão ser nominativas se se tratar de empresa constituída sob a forma de sociedade anônima, cujos estatutos deverão conter expressa proibição de conversão das ações preferenciais sem direito a voto em ações com direito a voto.
§ 2º Pode ser admitida a emissão de ações preferenciais até o limite de 2/3 (dois terços) do total das ações emitidas, não prevalecendo as restrições não previstas neste Código.
§ 3º A transferência a estrangeiro das ações com direito a voto, que estejam incluídas na margem de 1/5 (um quinto) do capital a que se refere o item Il 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 1/5 (um quinto) do capital, poderão as pessoas estrangeiras, naturais ou jurídicas, adquirir ações do aumento de capital.
Art. 182. A autorização pode ser outorgada:
I - às sociedades anônimas nas condições previstas no artigo anterior;
II - às demais sociedades, com sede no País, observada a maioria de sócios, o controle e a direção de brasileiros.
Parágrafo único. Em se tratando de serviços aéreos especializados de ensino, adestramento, investigação, experimentação científica e de fomento ou proteção ao solo, ao meio ambiente e similares, pode a autorização ser outorgada, também, a associações civis.
Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.975, DE 2015

(Do Sr. Alan Rick)

Determina a conferência da nota de bagagem com a bagagem registrada, em posse do passageiro, no desembarque.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7128/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 234 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "*Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica*", para determinar a conferência da nota de bagagem com a bagagem registrada, em posse do passageiro, antes da conclusão da operação de desembarque.

Art. 2º O art. 234 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

"*Art. 234.....*

.....

§ 5º Antes que o passageiro com bagagem registrada conclua a operação de desembarque, ultrapassando a linha que divide a área interna do aeroporto da área aberta ao público em geral, o transportador exigirá dele que apresente a nota de bagagem, para conferência. (NR)"

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

É parte das obrigações do transportador aéreo devolver ao passageiro, em perfeito estado, a bagagem despachada. Até alguns anos atrás, no intuito de evitar furtos, era relativamente comum que as companhias colocassem funcionário na área de desembarque para proceder à conferência da nota de bagagem com a bagagem registrada, em posse do passageiro. Isso lhes poupava de contendas e indenizações, inclusive das que poderiam ter origem em simples engano daquele que vai em busca de sua mala na esteira.

Porém, com o acirramento da concorrência no mercado de transporte aéreo nos

últimos tempos, o controle de bagagem na operação de desembarque foi caindo em desuso, pois as companhias julgavam – e ainda o fazem – que o custo relacionado à presença de funcionários no desembarque poderia ser cortado sem grande prejuízo para a qualidade do serviço.

Evidentemente, ao perceberem a mudança de atitude das companhias, muitos meliantes se sentiram animados a empreender o seguinte tipo de ação: adquirem bilhetes promocionais muito baratos; viajam para algum destino procurado sem levar bagagem nenhuma e ocupando um dos primeiros assentos da aeronave; desembarcam rapidamente da aeronave para alcançar o setor de esteiras; uma vez lá, apanham alguma mala grande e de aparência comum, rapidamente ingressando na área externa do aeroporto. Eis aí o golpe típico.

Ora, o retorno do procedimento de conferência da nota de bagagem com a bagagem registrada, em posse do passageiro, como antes se fazia no desembarque, é a medida mais eficaz para dar fim a esse problema. A segurança, assim quer me parecer, não pode ser objeto das metas de redução de custo, a menos que essa redução venha acompanhada de uma solução mais barata, mas, ao mesmo tempo, tão ou mais eficiente que a adotada antes. Não foi o caso, definitivamente.

Este projeto, assim, obriga que as empresas retomem as conferências das notas de bagagem, de forma que os passageiros, hoje muito vulneráveis à ação de bandidos, possam desfrutar de mais segurança nos voos e aeroportos.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2015.

Deputado ALAN RICK

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II

DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

.....

Seção II
Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.
§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.
§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.
§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.
§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.
§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:
I - o lugar e data de emissão;
II - os pontos de partida e destino;
III - o nome e endereço do expedidor;
IV - o nome e endereço do transportador;
V - o nome e endereço do destinatário;
VI - a natureza da carga;
VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;
VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;
IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;
X - o valor declarado, se houver;
XI - o número das vias do conhecimento;
XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;
XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.143, DE 2015

(Do Sr. Luciano Ducci)

Altera a Lei nº 7.565, de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para proibir a cobrança de taxa relativa ao cancelamento de passagem aérea.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4665/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta lei altera dispositivo da Lei nº 7.565, de 1986, para garantir ao passageiro o reembolso do valor pago, em caso de cancelamento de bilhete, bem como para proibir a cobrança de taxa relativa ao cancelamento de bilhete, sempre que o cancelamento for solicitado pelo passageiro com sete dias de antecedência da data da viagem.

Art. 2º. O art. 229 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 229 O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem, ou se o passageiro solicitar o cancelamento do bilhete.

Parágrafo único. É vedado ao transportador cobrar taxa pelo cancelamento de bilhete, sempre que solicitado pelo passageiro com antecedência mínima de sete dias da data da viagem."

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

É inegável que o cancelamento de um bilhete, por iniciativa do passageiro, causa despesas ao transportador, que se vê obrigado a alterar registros, efetuar o reembolso da quantia paga e adotar uma série de providências. Da mesma forma, é inegável que o cancelamento da viagem por parte do transportador causa graves transtornos ao passageiro, que perde seus compromissos pré-agendados, perde suas reservas em hotéis e, portanto, sofre danos materiais e morais.

A Lei nº 7.565, de 1986, que regula o transporte aéreo, também conhecida como Código Brasileiro de Aeronáutica, já estabelece, em seu art. 229, que o passageiro tem direito ao reembolso do valor pago pelo bilhete, sempre que o transportador cancelar a viagem, porém não garante o reembolso quando é o passageiro que cancela o bilhete.

Atualmente, a prática no comércio de bilhetes é que, se o passageiro solicita o cancelamento do bilhete, ele tem direito ao reembolso do preço do bilhete com algum deságio ou mediante o pagamento de determinada taxa. Porém, quando é o transportador que cancela a viagem, ele não indeniza, de nenhuma forma, o passageiro.

A assimetria apontada acima confirma a vulnerabilidade do passageiro frente às empresas aéreas, o que se agrava quando o passageiro é um consumidor. Nesse caso, fica evidente a afronta ao princípio fundamental das relações de consumo, estampado no inciso III do art. 4º do Código de Defesa do Consumidor, que é o equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores. Assim, a proposição que

ora submetemos à apreciação dos nobres Pares busca estabelecer esse equilíbrio, determinando o direito de o passageiro ser reembolsado pelo preço total pago pelo bilhete que cancelar, bem como de ficar isento do pagamento de qualquer taxa relacionada ao cancelamento de bilhetes.

Outra consequência da alteração ora proposta ao Código Brasileiro de Aeronáutica é que seu descumprimento caracterizará uma infração às normas de defesa do consumidor, sujeitando o infrator às sanções previstas no art. 56 da Lei nº 8.078, de 1990.

Pelas razões expostas acima, contamos com o imprescindível apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em 17 de dezembro de 2015.

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de quatro horas, a transportador providenciará o embarque do passageiro, em vôo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

.....

.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

.....

CAPÍTULO II
DA POLÍTICA NACIONAL DE RELAÇÕES DE CONSUMO

Art. 4º A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 9.008, de 21/3/1995)*

I - reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo;

II - ação governamental no sentido de proteger efetivamente o consumidor:

a) por iniciativa direta;

b) por incentivos à criação e desenvolvimento de associações representativas;

c) pela presença do Estado no mercado de consumo;

d) pela garantia dos produtos e serviços com padrões adequados de qualidade, segurança, durabilidade e desempenho.

III - harmonização dos interesses dos participantes das relações de consumo e compatibilização da proteção do consumidor com a necessidade de desenvolvimento econômico e tecnológico, de modo a viabilizar os princípios nos quais se funda a ordem econômica (art. 170, da Constituição Federal), sempre com base na boa-fé e equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores;

IV - educação e informação de fornecedores e consumidores, quanto aos seus direitos e deveres, com vistas à melhoria do mercado de consumo;

V - incentivo à criação pelos fornecedores de meios eficientes de controle de qualidade e segurança de produtos e serviços, assim como de mecanismos alternativos de solução de conflitos de consumo;

VI - coibição e repressão eficientes de todos os abusos praticados no mercado de consumo, inclusive a concorrência desleal e utilização indevida de inventos e criações industriais das marcas e nomes comerciais e signos distintivos, que possam causar prejuízos aos consumidores;

VII - racionalização e melhoria dos serviços públicos;

VIII - estudo constante das modificações do mercado de consumo.

Art. 5º Para a execução da Política Nacional das Relações de Consumo, contará o poder público com os seguintes instrumentos, entre outros:

I - manutenção de assistência jurídica, integral e gratuita para o consumidor carente;

II - instituição de Promotorias de Justiça de Defesa do Consumidor, no âmbito do Ministério Público;

III - criação de delegacias de polícia especializadas no atendimento de consumidores vítimas de infrações penais de consumo;

IV - criação de Juizados Especiais de Pequenas Causas e Varas Especializadas para a solução de litígios de consumo;

V - concessão de estímulos à criação e desenvolvimento das Associações de Defesa do Consumidor.

§ 1º (VETADO).

§ 2º (VETADO).

.....

CAPÍTULO VII
DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

.....
Art. 56. As infrações das normas de defesa do consumidor ficam sujeitas, conforme o caso, às seguintes sanções administrativas, sem prejuízo das de natureza civil, penal e das definidas em normas específicas:
I - multa;
II - apreensão do produto;
III - inutilização do produto;
IV - cassação do registro do produto junto ao órgão competente;
V - proibição de fabricação do produto;
VI - suspensão de fornecimento de produtos ou serviço;
VII - suspensão temporária de atividade;
VIII - revogação de concessão ou permissão de uso;
IX - cassação de licença do estabelecimento ou de atividade;
X - interdição, total ou parcial, de estabelecimento, de obra ou de atividade;
XI - intervenção administrativa;
XII - imposição de contrapropaganda.
Parágrafo único. As sanções previstas neste artigo serão aplicadas pela autoridade administrativa, no âmbito de sua atribuição, podendo ser aplicadas cumulativamente, inclusive por medida cautelar, antecedente ou incidente de procedimento administrativo.
Art. 57. A pena de multa, graduada de acordo com a gravidade da infração, a vantagem auferida e a condição econômica do fornecedor, será aplicada mediante procedimento administrativo, revertendo para o Fundo de que trata a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, os valores cabíveis à União, ou para os Fundos estaduais ou municipais de proteção ao consumidor nos demais casos. *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 8.656, de 21/5/1993)*
Parágrafo único. A multa será em montante não inferior a duzentas e não superior a três milhões de vezes o valor da Unidade Fiscal de Referência (Ufir), ou índice equivalente que venha a substituí-lo. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 8.703, de 6/9/1993)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.913, DE 2016

(Do Senado Federal)

PLS nº 394/2014
Ofício nº 362/2016 (SF)

Acrescenta art. 227-A à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para permitir a transferência de bilhete de passagem entre pessoas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6716/2009.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 227-A:

"Art. 227-A. O bilhete de passagem é pessoal e poderá ser transferível.

Parágrafo único. A transferência do bilhete de passagem para outra pessoa sujeita-se exclusivamente às regras e restrições impostas pelo transportador e às exigências estipuladas pela autoridade aeronáutica com relação à identificação de passageiros."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

Senado Federal, em 5 de abril de 2016.

Senador Renan Calheiros
Presidente do Senado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 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, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.160, DE 2016

(Do Sr. Vicentinho Júnior)

Altera o Código Brasileiro de Aeronáutica, disciplinando compra de bilhetes aéreos nos casos em que o passageiro não se apresentar ao embarque no trecho de ida.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6994/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 233-A. Permanece exequível o contrato de transporte aéreo que preveja voo, com ou sem escalas, de ida a um destino e de retorno à origem, na eventualidade de o passageiro não se apresentar para embarque no aeroporto de partida.

Paragrafo único. E abusiva a clausula contratual que preveja o cancelamento de passagem aérea de volta em face da não utilização do bilhete de ida pelo passageiro.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Justificação.

O presente Projeto de Lei visa inibir o cancelamento automático de passagem de volta, no caso do passageiro não se apresentar para embarque no voo de ida, em se tratando, de contrato de transporte que preveja esses dois trechos.

Queremos resguardar o direito do consumidor garantindo legalmente o cumprimento de contrato de transporte em termos razoáveis, sem que uma das partes se sinta favorecida e outra prejudicada.

Dessa forma consideramos abusiva a cláusula contratual que prevê o cancelamento da passagem aérea de volta, tendo em vista a não utilização integral do bilhete de ida.

Em face disso, conto com o apoio dos nobres Pares para aprovação da proposição.

Sala das Sessões, em 04 de maio de 2016.

Deputado VICENTINHO JÚNIOR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

§ 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.

§ 2º A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

Seção II
Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.634, DE 2016

(Da Sra. Soraya Santos)

Veda o cancelamento integral de bilhetes aéreos de ida e volta em caso de não comparecimento do passageiro para embarque e regula a taxa de remarcação ou reembolso do trecho não utilizado.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4665/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É vedado aos prestadores de serviços de transporte aéreo de passageiros promover, sem consentimento prévio e expresso do consumidor, o cancelamento total dos bilhetes de passagem aérea adquiridos com combinação de trechos de ida e volta na hipótese de não comparecimento do passageiro para embarque no trecho de ida, remanescendo válido e exequível o trecho de volta.

Parágrafo único. A taxa de remarcação ou de reembolso do trecho não utilizado não poderá, em qualquer situação, exceder a 50% (cinquenta por cento) do valor efetivamente pago pelo consumidor por aquele trecho.

Art. 2º O descumprimento desta Lei sujeita os prestadores de serviços de transporte aéreo de passageiros às sanções previstas na Lei n.º 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Proteção e Defesa do Consumidor).

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

As normas de proteção de defesa do consumidor foram delineadas sobre o conceito essencial de equidade. Tendo em vista a desproporção de forças entre fornecedores e consumidores nas relações comerciais modernas, essas normas buscam fornecer um instrumental de salvaguardas ao consumidor que possa restabelecer o equilíbrio entre essas duas partes.

Embora as diretrizes gerais do Código de Proteção e Defesa do Consumidor (Lei n.º 8.078, de 11 de setembro de 1990) ofereçam parâmetros para coibir comportamentos que refujam desse ideal de equilíbrio, há casos em que a práticas específicas de determinados segmentos restam por exigir um regramento especial.

Compreendemos que a questão do cancelamento integral de bilhetes aéreos de ida e volta em caso de não comparecimento do passageiro ao voo de ida traduz um dos assuntos que merecem disciplina particularizada. A ausência de normas próprias sobre o tema tem dado margem a constantes excessos das companhias aéreas e causado enormes transtornos aos usuários desses serviços.

Afronta de modo direto a isonomia e a boa-fé nos contratos de consumo, essa presunção absoluta de invalidade do bilhete de regresso do passageiro. Primeiro,

porque torna compulsoriamente uno o que, na verdade, é divisível. Nada impede que o passageiro não compareça ao trecho de ida, mas embarque em outro voo e, desse modo, permaneça fiel às condições originalmente pagas e contratadas em relação ao trecho da volta.

Segundo, porque, na possibilidade de aproveitamento do trecho de retorno pelo passageiro, significa uma abusiva e injusta dupla punição, tornando-o refém da companhia aérea e obrigando-o a suportar taxas de cancelamento ou reembolso tanto em relação ao bilhete que efetivamente não pode utilizar, quanto àquele que poderia perfeitamente empregar.

Para cessar essa conduta tão prejudicial ao consumidor, apresentamos o presente projeto de lei, que garante, em caso de não comparecimento para o embarque de ida, a validade e exequibilidade do trecho de retorno, salvo se contrariamente desejar o consumidor.

Para impedir que, de forma indireta, as companhias aéreas possam burlar os preceitos desta proposta de lei, estipulando taxas de cancelamento tão elevadas que, na prática, representem a perda integral dos valores pagos, estabelecemos uma limitação de 50% do valor adimplido pelos passageiros para referidas taxas.

Por fim, por se tratar de tema induvidosamente conexo à defesa do consumidor, remetemos as punições, em caso de descumprimento, à sistemática já prevista na Lei n.º 8.078, de 1990.

Contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação e aperfeiçoamento desta proposição

Sala das Sessões, em 20 de junho de 2016.

Deputada **SORAYA SANTOS**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.636, DE 2016

(Dos Srs. Felipe Bornier e Mariana Carvalho)

Obriga as empresas de transporte aéreo que no prazo máximo de 15 (quinze) minutos, disponibilizar as bagagens dos passageiros nas esteiras.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7128/2014.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º. Esta Lei acrescenta nova redação ao art. 234 da Lei nº 7.565/1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor do prazo máximo que as bagagens deverão ser entregues nas esteiras aos passageiros, prazo este, máximo de 15 (quinze) minutos após a chegada dos passageiros no saguão de entrega das bagagens.

Art. 2º O art. 234 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7565/1986 de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido da nova redação:

“Art.234.....

.....

(NR)

§ 6º. Ao passageiro do transporte aéreo coletivo deverá ser entregue as bagagens nas esteiras destinadas nos aeroportos no prazo máximo de 15 (quinze) minutos, contatos a partir da chegada dos passageiros no saguão de entrega das bagagens.

§7º. Nos casos de descumprimento do dispositivo anterior, a empresa de transporte aéreo coletivo deverá arcar com os prejuízos decorrentes dos atrasos na entrega das bagagens nas esteiras.

§8º. Recorrente o número sucessivo de reclamações perante a ANAC, referente ao dispositivo do §6º deste artigo, a empresa de transporte aéreo coletivo será penalizada em sanções administrativas e monetárias, estabelecidas pela ANAC. (NR)"

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O nobre projeto de lei busca inibir os problemas graves decorrentes nos grandes aeroportos do país, em torno da demora das empresas aéreas em disponibilizar nas esteiras as bagagens o mais eficiente e rápido possível.

Diante da falta de legislação pertinente ao caso, elaboramos este projeto de lei que agiliza o processo do despache das bagagens que é de grande incomodo quando necessitamos de agilidade no cotidiano corrido dos passageiros que fazem viagens diárias à trabalho.

A possibilidade de maior eficiência na entrega das bagagens garante ao passageiro a oportunidade de despachar as bagagens esvaziando e garantindo uma maior segurança dentro da cabine dos passageiros.

É extremamente necessária a prestação de serviço adequada possibilitando ao passageiro maior qualidade e garantia no prazo e na segurança do serviço.

Por essas razões, peço o apoio dos nobres parlamentares para aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões, em 20 de junho de 2016.

Deputado **FELIPE BORNIER** PROS/RJ

Deputada **MARIANA CARVALHO** PSDB/RO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

.....

Seção II
Da Nota de Bagagem

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em duas vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.
§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.
§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.
§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.
§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.
§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

CAPÍTULO III
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:
I - o lugar e data de emissão;
II - os pontos de partida e destino;
III - o nome e endereço do expedidor;
IV - o nome e endereço do transportador;
V - o nome e endereço do destinatário;
VI - a natureza da carga;
VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;
VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;
IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;
X - o valor declarado, se houver;
XI - o número das vias do conhecimento;
XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;
XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.785, DE 2016

(Do Sr. João Castelo)

Regulamenta a cobrança de tarifas aéreas referentes aos serviços de transporte aéreo doméstico.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-6546/2013.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta lei regulamenta a cobrança de tarifas referentes aos serviços aéreos domésticos de passageiros.

Art. 2º As tarifas aéreas domésticas de passageiros não poderão exceder a duas vezes o valor da tarifa aérea básica para o mesmo trecho registrado na Agência Nacional de Aviação Civil-ANAC.

§1º Para os efeitos desta Lei, considera-se tarifa aérea básica doméstica aquela correspondente ao maior valor cobrado pela empresa para uma determinada ligação, em classe econômica.

§2º A tarifa aérea básica doméstica registrada na ANAC deverá guardar razoabilidade com os valores praticados pelas companhias aéreas, nos últimos 120 (cento e vinte) dias.

§3º Abusos na aplicação dos valores praticados pelas companhias aéreas na definição das tarifas aéreas básicas serão passíveis de penalidade a ser aplicada pela ANAC.

Art. 3º As tarifas aéreas básicas domésticas de passageiros registradas na ANAC e disponibilizadas ao público deverão estar expressos em moeda corrente nacional.

Art. 4º As empresas que exploram os serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros registrarão na Agência Nacional de Aviação Civil -ANAC, com antecedência mínima de 30 dias, as tarifas aéreas básicas a serem comercializadas.

§1º A majoração nas tarifas aéreas deverá ser informada, com destaque, e ser

disponibilizadas e mantidas atualizadas pelas empresas e seus prepostos em todos os seus pontos de venda e de atendimento e, se houver, em sua página oficial na internet, para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral.

§2º O valor da tarifa básica comercializada no site da empresa com promoção deverá ser também oferecida no balcão da empresa.

§3º A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, em sua página oficial na internet, deverá dar publicidade aos dados com os valores das tarifas aéreas básicas a serem comercializadas pelas empresas aéreas para fácil consulta e comparação de preços pelos consumidores.

Art. 5º As empresas que exploram os serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros deverão registrar na ANAC, até o último dia útil do mês subsequente, os dados das tarifas aéreas comercializadas, de acordo com as instruções a serem expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, sob pena de multa a ser regulamentada e aplicada pela ANAC.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As tarifas aéreas domésticas encontram-se sob o regime de liberdade tarifária, na forma estabelecida pela Portaria do Ministério da Fazenda nº 248/2001 e ratificada pela Lei nº 11.182/2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Isso importa que as empresas aéreas podem estabelecer livremente as tarifas a serem oferecidas ao público usuário na prestação de seus serviços, devendo apenas efetuar o seu registro na ANAC, conforme os procedimentos estabelecidos na Resolução nº 140/2010 e nas Portarias ANAC nº 804/SRE/2010 e nº 1887/SRE/2010.

Desse modo, os valores das tarifas praticadas pelas empresas aéreas regulares domésticas e internacionais não sofrem interferência da entidade reguladora.

Apesar dos avanços conquistados pelo setor aéreo brasileiro, se pratica abusos contra os consumidores, especialmente no que se refere aos reajustes das passagens.

Tem sido comum, especialmente em momentos de grandes feriados e férias escolares, o reajuste abusivo das passagens aéreas, que chegam a custar 10 vezes

mais que o valor normal.

Entendemos que não podemos tirar as prerrogativas das companhias aéreas em fixar os preços que considerar adequado para cada trecho, estabelecer certos limites para que o consumidor possa exercer o seu direito a compra sem ficar à mercê de abusos.

Nosso projeto vem somar com os projetos que já tramitam na Câmara dos Deputados, ao que propomos que não exista uma variação grande de diferença para os trechos procurados pelos consumidores, pois os preços tarifários praticados nos balcões são em inúmeras vezes maiores que os praticados nos sites das companhias.

Para demonstrar a indignação com a situação existente hoje no setor, colaciono Liminar concedida para reduzir preços de passagens aéreas que eram praticadas pelas companhias aéreas em Porto Velho:

"COMPANHIAS AÉREAS TERÃO QUE REDUZIR PREÇOS DAS PASSAGENS EM PORTO VELHO

Ministério Público Federal obteve decisão liminar que limitou aumento das passagens aéreas das empresas Gol, Tam, Avianca e Azul

O Ministério Público Federal (MPF) e o Ministério Público do Estado de Rondônia ingressaram na semana passada com uma ação civil pública contra o aumento abusivo praticado pelas companhias aéreas que operam em Porto Velho, em relação ao preço das passagens para vôos em dezembro de 2013 e janeiro de 2014. Hoje, seis de dezembro, a Justiça Federal decidiu, em caráter liminar, obrigar as empresas Gol, Tam, Avianca e Azul a reduzirem os preços das passagens aéreas.

As companhias deverão limitar o aumento dos preços das passagens de dezembro de 2013 e janeiro de 2014. Nestes meses de alta temporada, as empresas poderão aumentar o valor das tarifas até o máximo de 50% a mais dos valores cobrados em baixa temporada, tendo como referência o mês de fevereiro de 2014. Isto vale para os vôos que têm como origem ou destino a cidade de Porto Velho e todas as capitais do país. Caso descumpram a decisão, cada companhia aérea terá que pagar multa diária de dez mil reais.

Na decisão, o juiz federal Flávio Fraga e Silva expôs que há "necessidade do Estado, por meio do Judiciário neste momento, reprimir as infrações à ordem econômica que estão sendo cometidas pelas empresas de transporte aéreo, já que o Estado, através do Executivo, não foi capaz de prevenir tais infrações ou mesmo rechaçá-las".

O magistrado aponta que "o princípio da proporcionalidade entre a oferta do serviço e o valor tarifário não foi observado pelas (empresas) rés, pois, em vez de ampliar a oferta para os meses de referência (dezembro e janeiro), devido à procura mais acentuada pelos usuários, limitaram-se a elevar de forma desarrazoada os preços das passagens, colocando o usuário em desvantagem exagerada".

As especificidades da capital rondoniense também são citadas na decisão. Em uma cidade como Porto Velho, afastada dos grandes centros, os consumidores, muitas vezes, precisam se deslocar para tratamentos de saúde ou para cuidar de familiares que residem em outros estados. As empresas aéreas se valem das características geográficas e históricas do nosso Estado, recentemente colonizado por migrantes de todas as partes do país e distante mais de mil quilômetros das metrópoles regionais mais próximas (Cuiabá e Manaus), para aumentar abusivamente os preços de um serviço cuja titularidade é pública", ressaltou o magistrado.

Abusos

Na ação civil pública, o MPF apresentou pesquisa feita nos sítios das companhias aéreas simulando compra de passagens ida e volta de Porto Velho a grandes centros urbanos. O resultado foi que nos meses de férias escolares as passagens estavam custando até 900% a mais do que os preços praticados na baixa temporada.

Comparando os valores praticados em dezembro de 2013 e janeiro de 2014 com os referentes a fevereiro de 2014, constatou-se que a Avianca registrou aumento de preços entre 100% e 150%; a Azul teve valores variando entre 350% e 900%; a Tam aumentou seus preços entre 350% e 700%; e a Gol variou entre 150% e 400%.

Os autores da ação civil pública são os procuradores Raphael Bevilaqua, Daniel de Jesus Santos, Filipe Albernaz, Reginaldo Trindade, Gisele Bleggi, Wesley Miranda, e a promotora de Justiça Daniela Nicolai, do MP Estadual.

O número da ação para consulta processual no sítio da Justiça Federal é 0011.729.23.2013.4.01.4100. A decisão é em caráter liminar e as empresas ainda podem recorrer. **Fonte:** MPF/RO"

É assim que tem ocorrido na maioria dos estados brasileiros, principalmente nas regiões Norte e Nordeste, pois além dos poucos voos oferecidos, aplicam tarifas fora da realidade.

Por isso, conto com o apoio dos nobres deputados, para a aprovação dessa proposição.

Sala das Sessões, 12 de julho de 2016

Deputado JOÃO CASTELO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

Art. 1º Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado.
Parágrafo único. A ANAC terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.
Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.
.....
.....

PORTARIA Nº 248, DE 10 DE AGOSTO DE 2001

O MINISTRO DE ESTADO DA FAZENDA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único, inciso II, da Constituição, considerando as disposições do art. 70 da Lei no 9.069, de 29 de junho de 1995, e do art. 3o , inciso III, da Lei no 8.178 de 1o de março de 1991, e em atendimento à Resolução no8/2001 do CONAC (Conselho Nacional de Aviação Civil), de 09 de agosto de 2001, resolve:
Art. 1º Ficam liberadas as tarifas aéreas de passageiros, de transporte de carga e de malote postal, praticadas pelas empresas de transporte aéreo doméstico em todo o território nacional.
Art. 2º As tarifas aéreas praticadas nas ligações constantes do art. 1o deverão ser registradas no Departamento de Aviação Civil – DAC, do Ministério da Defesa, para fins de acompanhamento, até, no máximo, o 5o dia útil da data de sua vigência.
Art. 3º O DAC baixará instruções complementares a esta Portaria visando estabelecer regras e procedimentos necessários à operacionalização do regime de liberação das tarifas, bem como para seu registro e acompanhamento.
Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.
Art. 5º Revoga-se a Portaria nº 90, de 5 de abril de 2001.

PEDRO SAMPAIO MALAN

RESOLUÇÃO Nº 140, DE 9 DE MARÇO DE 2010

Regulamenta o registro de tarifas referentes aos serviços de transporte aéreo regular.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelos arts. 8º, inciso XLVI, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e 9º, inciso VIII, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, com as alterações introduzidas pelas Resoluções nºs 114, de 29 de setembro de 2009, 119, de 3 de novembro de 2009, 132, de 12 de janeiro de 2010, e 134, de 19 de janeiro de 2010, tendo em vista o disposto no art. 49 da citada Lei, e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 9 de março de 2010,

RESOLVE:

Art. 1º O registro das tarifas referentes aos serviços aéreos regulares domésticos e internacionais é regulamentado na forma desta Resolução.

CAPÍTULO I
DAS TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS

Art. 2º As empresas que exploram os serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros deverão registrar na ANAC, até o último dia útil do mês subsequente, os dados das tarifas aéreas comercializadas, de acordo com as instruções a serem expedidas pela Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado da ANAC.

.....
.....

PORTARIA ANAC Nº 804/SRE, DE 21 DE MAIO DE 2010

Estabelece os procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros.

O SUPERINTENDENTE DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência outorgada pelo art. 39, inciso XLI, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, com as alterações posteriores, e considerando o disposto no art. 2º da Resolução nº 140, de 9 de março de 2010,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer os procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros.

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 2º São objeto de registro os dados das tarifas aéreas comercializadas em todas as linhas regulares domésticas de passageiros, correspondentes aos bilhetes de passagem emitidos.
Parágrafo único. O registro deverá ser realizado até o último dia útil de cada mês tendo por base os dados do mês imediatamente anterior.

.....
.....

PORTARIA ANAC Nº 1887/SRE, DE 25 DE OUTUBRO DE 2010

Estabelece os procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo internacional regular de passageiros.

O SUPERINTENDENTE DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência outorgada pelo inciso XLII do art. 39 do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, com as alterações introduzidas pelas Resoluções nº 114, de 29 de setembro de 2009, nº 119, de 3 de novembro de 2009, nº 132, de 12 de janeiro de 2010, nº 134, de 19 de janeiro de 2010, nº 142, de 9 de março de 2010, e nº 148, de 17 de março de 2010, e considerando o disposto no art. 7º da Resolução nº 140, de 9 de março de 2010,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer os procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo internacional regular de passageiros.

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 2º São objeto de registro na ANAC os dados das tarifas aéreas comercializadas no Brasil pelas empresas brasileiras e estrangeiras nas linhas internacionais regulares de passageiros, correspondentes aos bilhetes de passagem emitidos para as viagens que se iniciem no Brasil.
§ 1º Entende-se por tarifas aéreas comercializadas no Brasil aquelas correspondentes aos bilhetes de passagem vendidos em território brasileiro, inclusive por meio de páginas da empresa aérea na internet, independentemente do país em que as páginas encontram-se hospedadas.
§ 2º Somente deverão ser registrados os dados das tarifas dos bilhetes de passagem emitidos que contemplem as etapas de ida e volta correspondentes aos voos operados pela própria empresa autorizados pela ANAC (HOTRAN).
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.026, DE 2016

(Do Sr. Carlos Henrique Gaguim)

Acrescenta dispositivo à Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a transferência de bilhete aéreo, de uma pessoa a outra.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4854/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", para autorizar a transferência, até cinco dias antes da data da viagem, do bilhete de passagem, de uma pessoa a outra.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

Art. 228-A. É livre a transferência de bilhete de passagem, de uma pessoa a outra, desde que:

I – comunicada ao transportador a, pelo menos, cinco dias da data da viagem;

II – observadas as exigências que a autoridade aeronáutica fixar com respeito à identificação de passageiros."

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, a legislação brasileira (Resolução ANAC nº 138, de 2010, art. 11) impede a transferência do bilhete de passagem aérea, de uma pessoa a outra. Segundo o dispositivo legal, "o *bilhete de passagem é pessoal e intransferível.*

Trata-se de medida justificada pelas autoridades com base na preservação da segurança da aviação, uma vez que a livre transferência dos bilhetes poderia dificultar a identificação dos passageiros. Haveria ainda, embora este argumento seja mais frequentemente mencionado pelas empresas aéreas, a necessidade de se evitar a chamada arbitragem, ou seja, a prática que consiste em alguém adquirir passagem a certo preço (promocional, muito provavelmente) e depois revendê-la, em data próxima à da viagem, a preço bem superior ao da aquisição original, embora ainda inferior ao praticado, no dia, pelo transportador.

Ora, em que pese a aparente plausibilidade das explicações, o fato é que nenhuma delas se sustenta.

A identificação de passageiros, com vistas à proteção do voo e da segurança pública, é feita propriamente nos aeroportos, pouco importando que o consumidor tenha adquirido o bilhete no dia mesmo da viagem ou com muita antecedência. Fosse diferente disso, não seria possível comprar bilhete no balcão da companhia, para embarque imediato. O que importa, caso ocorra a transferência, é que a empresa aérea tenha conhecimento do fato e, claro, seja capaz de identificar aquele que irá transportar. Para tanto, neste projeto de lei está previsto que o consumidor tem a obrigação de comunicar a companhia aérea da transferência realizada com antecedência mínima de cinco dias em relação à data da viagem. Esse prazo, acredita-se, é suficiente para se garantir em plenitude qualquer procedimento de segurança aplicável à identificação e averiguação de passageiros, assim como oferece liberdade de passar adiante o bilhete àqueles que, por motivos variados, já não podem ou não querem viajar.

A respeito da arbitragem, o que cabe dizer é que a lei não deve se ocupar da preservação de estratégias comerciais específicas das empresas aéreas, como a

definição de preços muito desiguais para os bilhetes, em função da data da compra. Num mercado onde vigora o regime de liberdade de preços, existe ampla margem de manobra para o transportador implementar políticas comerciais vantajosas, tanto para ele como para o consumidor.

De mais a mais, cabe notar que as hipóteses consideradas para a manutenção do *status quo* (proibição da transferência) constituiriam exceção, não a regra, no caso de se permitir a transferência das passagens aéreas. Em geral, seriam beneficiadas, isto sim, as famílias.

Essas eram as ponderações que gostaria de fazer.

Sala das Sessões, em 23 de agosto de 2016.

Deputado **CARLOS HENRIQUE GAGUIM**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 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, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 138, DE 9 DE MARÇO DE 2010.

Dispõe sobre as condições gerais de transporte atinentes à comercialização e às características do bilhete de passagem e dá outras disposições.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 8º, incisos I, IV e VII, e 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 9 de março de 2010,

RESOLVE:

Art. 1º Regulamentar as condições gerais de transporte atinentes à comercialização e às características do bilhete de passagem.
Art. 2º Esta Resolução se aplica aos serviços de transporte aéreo de passageiro com origem no Brasil realizados por empresas nacionais e estrangeiras que operam voos regulares ou não-regulares, domésticos ou internacionais.
.....

CAPÍTULO II
DO BILHETE DE PASSAGEM

.....
Art. 11. O bilhete de passagem é pessoal e intransferível.

CAPÍTULO III
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 12. O descumprimento do disposto nesta Resolução caracterizará infração, conforme previsto no art. 302, inciso III, alínea "u", da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.640, DE 2016

(Do Sr. Cícero Almeida)

Dispõe sobre a obrigatoriedade da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, disponibilizar na rede mundial de computadores informações sobre a frota da aviação civil em operação no território nacional.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1923/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° - Fica a Agência nacional de Aviação Civil - ANAC Obrigada a manter informações em sítio na rede mundial de computadores e em outras mídias acessíveis à população, a relação de todas as companhias aéreas autorizadas a operar no Brasil, descrever a frota de cada companhia aérea e disponibilizar

mostruário de cada aeronave em operação indicando:

I. Fabricante;
II. Modelo;
III. Ano de fabricação;
IV. Modelo ainda fabricado ou data da suspensão da fabricação;
V. Capacidade de passageiros;
VI. Capacidade de carga;
VII. Autonomia de Voo;
VIII. Certificado de manutenções.

Art. 2° - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O país e o esporte mundial foram abalados neste ano pela tragédia que vitimou a delegação da Associação Chapecoense de Futebol, jornalistas dirigentes tripulantes e convidados.

No decorrer das investigações das causas do triste desastre, foi identificado que a aeronave com a delegação da Chapecoense estava sem nenhum combustível ao cair e que tal avião tinha uma autonomia de três mil quilômetros, praticamente a distância do trecho que resultou no sinistro.

Comprovou-se que em ocasiões distintas a referida aeronave fez outros voos sem que houvesse uma margem segura de reserva de combustível capaz de suportar qualquer eventualidade.

Além da questão da autonomia de voo, outras questões foram levantadas como a suspensão de fabricação do modelo de aeronave desde 2002, a disponibilidade de apenas uma aeronave na companhia, caracterizando de certa forma a precariedade do serviço oferecido.

Pelas razões expostas e com o escopo de disponibilizar ferramentas para que qualquer usuário tenha acesso as informações claras sobre a frota aeronáutica civil autorizada a operar no país, apresentamos o presente Projeto de Lei para apreciação e aprovação pelos ilustres pares.

Sala das sessões, 7 de dezembro de 2016.

Cícero Almeida
Deputado Federal PMDB/AL

PROJETO DE LEI N.º 6.655, DE 2016

(Do Sr. Felipe Bornier)

Obriga a instalação de câmeras de monitoramento ou adoção de medidas capazes de garantir a segurança no percurso da bagagem entre os aviões e a esteira coletora.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7128/2014.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º. Esta Lei acrescenta redação ao art. 244 da Lei nº 7.565/1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor da instalação de câmeras de monitoramento ou adotar medidas capazes de assegurar a segurança no percurso da bagagem entre os aviões e a esteira coletora.

Art. 2º O art. 244 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7565/1986 de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido da seguinte redação:

"Art.244.....

.....

§ 7º. Ficam os aeroportos e as empresas aéreas obrigados a instalarem câmeras de monitoramento ou adotar medidas capazes de garantir a segurança no percurso da bagagem entre os aviões e a esteira coletora.

§ 8º O prazo estabelecido para solicitação das imagens pelos passageiros é de 7 (sete) dias. " (NR)

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei visa obrigar a instalação de câmeras de monitoramento ou adoção de medidas que garantam a segurança no percurso da bagagem entre os aviões e a esteira coletora.

Há vários casos de registro de furtos e extravios, tanto no trajeto do check-in até a aeronave, quanto da retirada da bagagem do avião até a esteira. Este fato, muitas vezes, é atribuído à falta de monitoramento por câmeras de segurança no percurso, que, por sua vez, é de responsabilidade das empresas aéreas.

Bem como, há diversos outros registros de usuários que se sentem prejudicados com a falta de cuidado que os operadores cuidam de suas bagagens. É fato constatado que alguns operadores que manuseiam a bagagem para colocar e retirar da esteira de rolagem, acabam jogando as malas com força sem qualquer cuidado,

e acaba danificando ou destruindo o bem do usuário do transporte aéreo por falta de cuidando.

Dessa forma, essa norma poderá auxiliar a fiscalização pelo passageiro junto as câmeras que iram registrar passo a passo dos fatos ocorridos, seja ela por danificações das bagagens ou furtos, que mediante as imagens realiza-se a cobrança inerente ao prejuízo ora registrado.

Conforme a legislação, a empresa aérea é responsável pelas malas do momento em que ela é despachada até o recebimento das mesmas pelo passageiro.

Na qualidade de prestadora de serviços no mercado de consumo, zelar pela segurança da bagagem de seus usuários, adotando medidas voltadas a evitar acontecimentos, como os relatados em inquérito civis, é iniciativa de segurança mínima, e que deve ser incluída na obrigação de se fornecer um serviço de qualidade e eficiente.

O crescente número de reclamações nos aeroportos brasileiros é assustador. De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em 2016 foram registrados milhares de queixas envolvendo problemas com bagagens: um aumento de 74% em relação ao ano anterior.

Registros de furtos, danos e extravios ocorrem, diariamente, não apenas no Brasil, mas em aeroportos de todo o mundo, e que geram um imenso transtorno à população aeroportuária. A sensação de impotência ao despachar uma bagagem e não saber se a terá de volta é motivo de lesão não apenas material, mas emocional dos seus proprietários.

É possível minimizar esses casos, obrigando as empresas aéreas e os aeroportos a adotarem medidas simples de prevenção, no qual, possibilitem, por exemplo, a visualização da mala por equipamentos de monitoramento e auxiliem na resguarda do bem amparado.

Os problemas com as bagagens devem ser notificados imediatamente à companhia aérea, por escrito, no próprio aeroporto. Ao contrário do que muitos pensam, porém, o passageiro não perde o direito de reivindicar danos e objetos furtados ao deixar o saguão. Segundo a ANAC, o viajante tem um prazo de até 15 (quinze) dias para reclamar bagagens extraviadas e 7 (sete) dias para malas danificadas ou com artigos furtados – a regra, porém, varia conforme o país de desembarque.

Neste caso, podemos analisar que mediante a comprovação visual se torna o passageiro amparado para realizar a propositura de ressarcimento perante os bens que foram extraviados, furtados ou danificados.

É extremamente necessária a prestação do serviço adequado, possibilitando ao passageiro maior qualidade e garantia de segurança do serviço.

Por essas razões, peço o apoio dos nobres parlamentares para aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões, em 07 de dezembro de 2016.

Deputado **FELIPE BORNIER**
PROS/RJ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO III
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

.....

Art. 244. Presume-se entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte a carga que o destinatário haja recebido sem protesto.

§ 1º O protesto far-se-á mediante ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador.

§ 2º O protesto por avaria será feito dentro do prazo de 7 (sete) dias a contar do recebimento.

§ 3º O protesto por atraso será feito dentro do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário.

§ 4º Em falta de protesto, qualquer ação somente será admitida se fundada em dolo do transportador.

§ 5º Em caso de transportador sucessivo ou de transportador de fato o protesto será encaminhado aos responsáveis (arts. 259 e 266).

§ 6º O dano ou avaria, e o extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro serão apurados de acordo com a legislação específica (art. 8º).

Art. 245. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento e

persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo de aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final.
Parágrafo único. O período de execução do transporte aéreo não compreende o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, a menos que hajam sido feitos para proceder ao carregamento, entrega, transbordo ou baldeação de carga (art. 263).
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.772, DE 2016

(Do Sr. Osmar Bertoldi)

Acresce parágrafo ao artigo 14 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para tornar público o acesso aos planos de voo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-949/2007.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acresce parágrafo ao artigo 14 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para tornar público o acesso aos planos de voo.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo ao artigo 14:

"Art. 14 .....

§ 7º - O plano de voo deve ter seu acesso disponibilizado publicamente, com explicações simplificadas e função de cada informação constante no mesmo.".

º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Viagens de avião se tornaram frequentes e já estão inseridas em nosso cotidiano, seja por motivo de trabalho ou lazer. A escolha da companhia área é uma decisão pessoal, em função do tipo de viagem, custo e oportunidade. Nada mais justificável que os usuários de voos tenham acesso à todas as informações sobre a viagem, principalmente aquelas que afetam diretamente a sua segurança. Tornar o plano de voo acessível e com informações simplificadas deve ser um direito de todo cidadão.

O plano de voo é um documento obrigatório que deve ser encaminhado mesmo que haja apenas a intenção de decolar e antes da partida do voo, o plano tem que ter sido aprovado pelos órgãos competentes e discrimina a rota e altitude que o avião

deverá seguir para atingir seu aeroporto de destino (ou um alternativo), bem como o tempo estimado de permanência no ar e a autonomia de voo, que evidentemente deve ser maior que o tempo de voo.

Com a principal finalidade de garantir uma segurança de voo, as informações constantes no plano de voo estão todas a serviço deste propósito, torná-las acessíveis aos usuários, possibilitando que esses possam escolher também seu voo pelas informações relativas à sua própria segurança.

Com o avanço dos sistemas informatizados e o aumento da demanda por novos serviços na Internet, já existe uma ferramenta disponibilizada pelos órgãos de controle de tráfego aéreo que permite a entrega das intenções e planos de voo pela internet.

Portanto, é um passo simples sistematizar as informações contidas nos planos de voo, tornando-os acessíveis publicamente e com informações simplificados e explicativas.

Sala das Sessões, 20 de dezembro de 2016.

Deputado Federal OSMAR BERTOLDI

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO II
DO ESPAÇO AÉREO E SEU USO PARA FINS AERONÁUTICOS

.....

CAPÍTULO II
DO TRÁFEGO AÉREO

Art. 14. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte (art. 1º, § 1º), neste Código (art. 1º, § 2º) e na legislação complementar (art. 1º, § 3º).

§ 1º Nenhuma aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro e por este diretamente utilizada (art. 3º, I), poderá, sem autorização, voar no espaço aéreo brasileiro ou aterrissar no território subjacente.

§ 2º É livre o tráfego de aeronave dedicada a serviços aéreos privados (arts. 177 e 179), mediante informações prévias sobre o voo planejado (art. 14, § 4º).

§ 3º A entrada e o tráfego, no espaço aéreo brasileiro, de aeronave dedicada a serviços aéreos

públicos (art. 175), dependem de autorização, ainda que previstos em acordo bilaterial (arts. 203 a 213).
§ 4º A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas, assim como às tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota (art. 23).
§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes.
§ 6º A operação de aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre a proteção ao voo e ao tráfego aéreo, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica.
Art. 15. Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada e saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos.
§ 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e similares, assim como os voos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.
§ 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (art. 201).
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.006, DE 2017

(Da Sra. Josi Nunes)

Acrescenta artigo ao Código Brasileiro de Aeronáutica, para permitir a transferência de passagem aérea.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4854/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta artigo à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", para permitir a transferência de bilhete de passagem aérea até vinte e quatro horas antes do horário de embarque.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

"*Art. 228-A. É livre a transferência de bilhete de passagem, de uma pessoa a outra, desde que:*

I – comunicada ao transportador a, pelo menos, vinte e quatro horas do horário de

embarque;

II - observadas as exigências que a autoridade aeronáutica fixar com respeito à identificação de passageiros."

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Diz o art. 11 da Resolução nº 138, de 2010, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC –, que "o *bilhete de passagem é pessoal e intransferível.* Isto é, não há como uma pessoa repassar para outra seu lugar no voo, mesmo que por motivo de força maior. Suas opções se resumem a desistir da viagem ou remarcá-la, enfrentando, nos dois casos, a possibilidade de ter de pagar algo para o transportador. O mandamento foi reforçado no § 4º do art. 8º da recente Resolução nº 400, de 2016.

Segundo as autoridades do setor, essa restrição tem a finalidade de preservar a segurança de voo, posto a livre transferência dos bilhetes poderia dificultar a identificação dos passageiros. Do lado das empresas aéreas, também não parece haver interesse na alteração da regra, uma vez que identificam na prática chamada "arbitragem" grande risco de perderem receita. Na arbitragem, a pessoa adquire passagem a certo preço (comumente promocional) e depois a revende, em data próxima à da viagem, a preço bem superior ao da aquisição original, embora ainda inferior ao praticado, no dia, pelo transportador.

Embora à primeira vista esses argumentos soem razoáveis, não se deve tê-los em alta conta, como já assinalou o Deputado Carlos Henrique Gaguim, em proposta similar à nossa. Transcrevo.

"*A identificação de passageiros, com vistas à proteção do voo e da segurança pública, é feita propriamente nos aeroportos, pouco importando que o consumidor tenha adquirido o bilhete no dia mesmo da viagem ou com muita antecedência. Fosse diferente disso, não seria possível comprar bilhete no balcão da companhia, para embarque imediato. O que importa, caso ocorra a transferência, é que a empresa aérea tenha conhecimento do fato e, claro, seja capaz de identificar aquele que irá transportar*".

Observe-se que na proposta que estamos apresentando, prevê-se que o consumidor tem a obrigação de comunicar a companhia aérea da transferência realizada com

antecedência mínima de vinte e quatro horas em relação ao horário de embarque do voo. Tal prazo é o bastante para se garantir a efetividade de qualquer procedimento de segurança aplicável à identificação e averiguação de passageiros, bem como oferece liberdade de passar adiante o bilhete àqueles que, por motivos variados, já não podem ou não querem viajar.

Continua S.Exa.: "*A respeito da arbitragem, o que cabe dizer é que a lei não deve se ocupar da preservação de estratégias comerciais específicas das empresas aéreas, como a definição de preços muito desiguais para os bilhetes, em função da data da compra. Num mercado onde vigora o regime de liberdade de preços, existe ampla margem de manobra para o transportador implementar políticas comerciais vantajosas, tanto para ele como para o consumidor. De mais a mais, cabe notar que as hipóteses consideradas para a manutenção do status quo (proibição da transferência) constituiriam exceção, não a regra, no caso de se permitir a transferência das passagens aéreas. Em geral, seriam beneficiados, isto sim, as famílias*".

Vale ressaltar uma vez mais que, nesta iniciativa, diferentemente da sugestão apresentada pelo Deputado Gaguim, o prazo para transferência da passagem se esgota apenas a vinte e quatro horas do horário de embarque, não a cinco dias da data da viagem, como propôs S.Exa. Nossa determinação, salvo melhor juízo, parece mais consentânea ao ambiente de rapidez e eficiência que o universo digital hoje nos reserva.

Isso posto, solicitamos o apoio da Casa a esta proposição.

Sala das Sessões, em 22 de fevereiro de 2017.

Deputada JOSI NUNES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de

Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:
.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 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, assim como o nome dos transportadores.
Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.
Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.
.....
.....

RESOLUÇÃO ANAC Nº 138, DE 9 DE MARÇO DE 2010

Dispõe sobre as condições gerais de transporte atinentes à comercialização e às características do bilhete de passagem e dá outras disposições.
A Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 8º, incisos I, IV e VII, e 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 9 de março de 2010,
Resolve:
.....

CAPÍTULO II
DO BILHETE DE PASSAGEM

.....
Art. 11. O bilhete de passagem é pessoal e intransferível.

CAPÍTULO III
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 12. O descumprimento do disposto nesta Resolução caracterizará infração, conforme previsto no art. 302, inciso III, alínea "u", da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 400, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2016

Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de

setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos I e X, da mencionada Lei, 222 a 260 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nas Leis nºs 10.406, de 10 de janeiro de 2002, 8.078, de 11 de setembro de 1990, e nos Decretos nºs 5.910, de 27 de setembro de 2006, e 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, e
considerando o que consta do processo nº 00058.054992/2014-33, deliberado e aprovado na 26ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 13 de dezembro de 2016,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional.
Parágrafo único. As condições gerais de transporte aéreo também se aplicam aos voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público.

CAPÍTULO I
DAS OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

Seção II
Do Comprovante de Passagem Aérea

.....

Art. 8º O erro no preenchimento do nome, sobrenome ou agnome do passageiro deverá ser corrigido pelo transportador sem ônus ao passageiro.
§ 1º Caberá ao passageiro solicitar a correção até o momento do check-in.
§ 2º No caso de voo internacional que envolva operadores diferentes (interline), os custos da correção podem ser repassados ao passageiro.
§ 3º Não se aplica o disposto no §2º deste artigo nos casos em que o erro decorrer de fato imputado ao transportador.
§ 4º A correção do nome não altera o caráter pessoal e intransferível da passagem aérea.

Seção III
Da Alteração e Resilição do Contrato de Transporte Aéreo por Parte do Passageiro

Art. 9º As multas contratuais não poderão ultrapassar o valor dos serviços de transporte aéreo.
Parágrafo único. As tarifas aeroportuárias pagas pelo passageiro e os valores devidos a entes governamentais não poderão integrar a base de cálculo de eventuais multas.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.736, DE 2017

(Do Sr. Carlos Henrique Gaguim)

Dispõe a execução do contrato de transporte aéreo no caso que especifica.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-6994/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para definir que permanece exequível o contrato de transporte aéreo que preveja voo, com ou sem escalas, de ida a um destino e de retorno à origem, na eventualidade de o passageiro não se apresentar para embarque no aeroporto de partida, na origem.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

> *Art. 233-A. Permanece exequível o contrato de transporte aéreo doméstico que preveja voo, com ou sem escalas, de ida a um destino e de retorno à origem, na eventualidade de o passageiro não se apresentar para embarque no aeroporto de partida, na origem.*
>
> *§ 1º A exequibilidade do contrato de transporte aéreo, na hipótese prevista no **caput**, depende de o passageiro confirmar sua presença no voo de retorno à origem até o horário originalmente programado para o voo de ida.*
>
> *§ 2º O transportador não pode cobrar do passageiro taxa ou multa de nenhuma espécie relacionada à permanência da exequibilidade do contrato, conforme prevista neste artigo.*

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem a finalidade de adequar aspecto da legislação aeronáutica a garantias consumeristas, previstas na Lei nº 8.078, de 1990 - Código de Defesa do Consumidor, e finalmente reconhecidas pela ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil, em sua Resolução nº 400, de 2016. Passo a reproduzir o dispositivo específico da resolução que cuida do tema:

> *"Art. 19. Caso o passageiro não utilize o trecho inicial nas passagens do tipo ida e volta, o transportador poderá cancelar o trecho de volta.*
>
> *Parágrafo único. Não se aplica a regra do caput deste artigo caso o passageiro informe, até o horário originalmente contratado para o trecho de ida do voo doméstico, que deseja utilizar o trecho de volta, sendo vedada a cobrança de multa contratual para essa finalidade. "*

Permito-me, agora, transcrever aqui partes da justificação do Projeto de Lei nº 6.994, de 2013, que tem finalidade análoga a deste projeto:

> *"Muito embora a maioria das pessoas desconhecesse o fato, era prática das empresas aéreas cancelar automaticamente a passagem de volta no caso de o passageiro não se apresentar para embarque no voo de ida, em se tratando, evidentemente, de contrato de transporte que previsse esses dois trechos, o que internacionalmente costuma-se denominar round-trip ticket.*
>
> *Tratava-se de expediente que tomava a parte pelo todo, isto é, que se assentava na presunção de haver o passageiro desistido da execução do contrato de transporte aéreo pelo simples motivo de não ter embarcado no voo de ida. Ora, isso não era uma constante, nem tinha o direito, o transportador, de declarar finda sua obrigação para com o passageiro, sem a anuência deste. De fato, há inúmeras razões que justificam um no-show, a maioria delas forte o bastante para afastar qualquer suspeita de negligência ou má-fé do passageiro. "*
>
> *O que se deseja com a aprovação deste projeto de lei é, tão-somente, reforçar a previsão já contida na Resolução ANAC Nº 400/16, de sorte a garantir legalmente o cumprimento de contrato de transporte, em termos razoáveis, sem que uma das partes – transportador ou passageiro – se sinta favorecida. Lembramos "o fato de que a Justiça brasileira já se pronunciou, em caso concreto, contrariamente àquela espécie de convenção, como o prova a decisão do TJ-MG, de 2012, que estatuiu: "**considera-se abusiva a cláusula contratual que prevê o cancelamento da passagem aérea de volta em face da não utilização integral do bilhete de ida, consoante emerge dos artigos 39, I, e 51, XI, do Código de Defesa do Consumidor**".*

Gostaria de destacar, enfim, no que divergem este projeto de lei e o Projeto de Lei nº 6.994/13. Enquanto desejo ver consolidado em norma legal o entendimento já firmado em resolução da agência reguladora, isto é, que o passageiro precisa confirmar o voo de retorno até o horário programado para o voo de ida (voo do qual não poderá se valer, repita-se), o PL nº 6.994/13 não traz nenhuma exigência a esse respeito, o que transfere o risco da situação, antes inteiramente com o passageiro, para o transportador, exclusivamente. Acredito que a norma regulatória, aqui alçada à categoria de dispositivo de lei, alcança o equilíbrio necessário no tratamento da questão.

Por isso, peço o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 30 de maio de 2017.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO III
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

.....

Art. 236. O conhecimento aéreo será feito em três vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.

§ 1º A primeira via, com a indicação, "do transportador", será assinada pelo expedidor.

§ 2º A segunda via, com a indicação, "do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhará a carga.

§ 3º A terceira via será assinada pelo transportador e por ele entregue ao expedidor, após aceita a carga.

Art. 237. Se o transportador, a pedido do expedidor, fizer o conhecimento, considerar-se-á como tendo feito por conta e em nome deste, salvo prova em contrário.

.....

.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 400, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2016

Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos I e X, da mencionada Lei, 222 a 260 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nas Leis nºs 10.406, de 10 de janeiro de 2002, 8.078, de 11 de setembro de 1990, e nos Decretos nºs 5.910, de 27 de setembro de 2006, e 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, e

considerando o que consta do processo nº 00058.054992/2014-33, deliberado e aprovado na 26ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 13 de dezembro de 2016,

RESOLVE:

.....

CAPÍTULO II
DO DESPACHO DO PASSAGEIRO E EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Seção I
Do Check-in e Apresentação para Embarque

.....

Art. 19. Caso o passageiro não utilize o trecho inicial nas passagens do tipo ida e volta, o transportador poderá cancelar o trecho de volta.

Parágrafo único. Não se aplica a regra do caput deste artigo caso o passageiro informe, até o horário originalmente contratado para o trecho de ida do voo doméstico, que deseja utilizar o trecho de volta, sendo vedada a cobrança de multa contratual para essa finalidade.

Seção II
Do Atraso, Cancelamento, Interrupção do Serviço e Preterição

Art. 20. O transportador deverá informar imediatamente ao passageiro pelos meios de comunicação disponíveis:

I - que o voo irá atrasar em relação ao horário originalmente contratado, indicando a nova previsão do horário de partida; e

II - sobre o cancelamento do voo ou interrupção do serviço.

§ 1º O transportador deverá manter o passageiro informado, no máximo, a cada 30 (trinta) minutos quanto à previsão do novo horário de partida do voo nos casos de atraso.

§ 2º A informação sobre o motivo do atraso, do cancelamento, da interrupção do serviço e da preterição deverá ser prestada por escrito pelo transportador, sempre que solicitada pelo passageiro.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.856, DE 2017

(Do Sr. Francisco Floriano)

"Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre a remarcação de bilhete de passagem individual".

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4785/2012.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre a remarcação de bilhete de passagem individual.

Art. 2º. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

"Art. 228-A. O valor cobrado pelas empresas de transporte aéreo para a remarcação do bilhete de passagem individual não poderá ser superior ao valor de compra de um novo bilhete de passagem individual no balcão da empresa.

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O objetivo desse Projeto de lei é coibir uma prática frequente das empresas de transporte aéreo de passageiros que é a cobrança abusiva pela remarcação do bilhete de passagem individual.

O Procon está alertando o consumidor em relação à aquisição de passagens aéreas. De acordo com o órgão, comprar passagens por telefone ou por meio de websites que apontam os melhores preços pode se transformar em um transtorno, caso o consumidor queira cancelar sua viagem.

Reclamações neste sentido vêm ocorrendo com frequência, pois, de acordo com o Procon, as empresas aéreas têm práticas abusivas e desrespeitam o Código de Defesa do Consumidor, cobrando altos valores de multas em virtude do cancelamento ou pela remarcação da passagem. Além destas cobranças, as empresas não reembolsam quem desiste da compra.

Claro que, não questionamos o direito da companhia aérea de cobrar pela remarcação de bilhete de passagem quando o consumidor decide mudar a data do voo. Questionamos o fato de que o valor cobrado a título de remarcação muitas vezes corresponde a um valor superior ao preço de venda de um novo bilhete de passagem no

balcão da empresa. Será que isso é justo?

É com o intuito de coibir esse tipo de prática abusiva contra o consumidor que apresento esse Projeto de lei.

Peço o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto de lei.

Sala das Sessões, em 23 de maio de 2017.

Deputado FRANCISCO FLORIANO (DEM/RJ)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 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, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.710, DE 2017

(Do Sr. Heuler Cruvinel)

Dispõe sobre Código Brasileiro Aeronáutico, alterando o artigo 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 e da outras providencias

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7028/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 231 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro Aeronáutico passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 3 (três) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro receberá o endosso do bilhete de passagem e imediata indenização pecuniária.

§ 1º O valor da indenização que trata o caput do presente artigo é três vezes o valor do bilhete cheio do trecho que deu origem a aplicação desta Lei.

§ 2º O pagamento se dará em moeda corrente ou em credito em conta bancaria indicada pelo passageiro no ato em que for comunicado o impedimento, no prazo não superior a quatro horas.

§ 3º Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da penalidade aqui prevista e das responsabilidades civil."(NR)

Art. 2º O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o responsável ao pagamento de multa de cinco salários mínimos.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrario.

JUSTIFICAÇÃO

As companhias aéreas sempre arquitetaram um *imbróglio* na questão do atendimento das necessidades dos passageiro por ocasião de atraso ou interrupção de voos, sempre uso do poder econômico e do desconhecimento por parte do passageiro do seu direitos.

Ciente deste absurdo que vem ocorrendo impunemente, chegou o momento de o legislador dar uma resposta a este quadro caótico presente nos aeroportos brasileiros.

As companhias aéreas se valem do fato que devido ao baixo valor da causa os consumidores acabem não procurando os tribunais, mas ainda assim devemos combater essa prática danosa aos milhões de consumidores que utilizam o transporte aéreo.

Isto posto, a presente proposição tem o escopo de proibir a pratica do desrespeito ao consumidor, que é feita indevidamente e sem qualquer garantia de beneficio ao consumidor.

Por fim, dada à relevância do tema é que ora apresentamos esta proposição, esperando contar com o indispensável apoio dos nossos ilustres pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 27 de setembro de 2017.

Heuler Cruvinel

Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

.....

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a quatro horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive o transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.

Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.852, DE 2017

(Do Sr. Heuler Cruvinel)

Dispõem sobre alteração da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, proibindo à cobrança de taxa de assento conforto e da outras providencias.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7587/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro Aeronáutico, passa a vigorar acrescida do seguinte paragrafo ao artigo 228:

“Art. 228 .....

§ 1º Na venda de bilhete de passagem, fica proibido a cobrança de taxa de assento conforto, ou qualquer outra denominação que tenha a venda de assentos na primeira fila e nas saídas de emergência de aeronaves.

§ 2º Na venda de bilhete de passagem para os assentos não são reclináveis aplica-se um desconto de 50% (cinquenta por cento) da menor tarifa pratica no mesmo voo.”

I – Caso a venda de menor valor se de após a venda com o desconto, fica a companhia aérea obrigada a conceder a restituição ao passageiro em cinco dias uteis, sobre pena de multa equivalente a dois trechos a escolha do

passageiro. (NR)”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se as disposições em contrario.

JUSTIFICAÇÃO

As companhias aéreas arquitetaram um novo imbróglio na questão da venda de poltronas especiais. Ciente deste absurdo que vem ocorrendo impunemente, o Procon-RJ entrou com ação civil pública na 6ª Vara Empresarial do Tribunal de Justiça do Estado (TJ-RJ) contra varias companhias aéreas pelo fato de elas cobrarem valores maiores em passagens para consumidores que usarem os chamados ”assentos conforto” que deveriam oferecer mais espaço.

Segundo o órgão, porém, esses lugares são iguais aos demais da classe econômica e, além disso, não podem ser utilizados por qualquer pessoa, o que, na verdade, justificaria um desconto e não um acréscimo em seu valor.

Os “assentos conforto” estão localizados nas primeiras fileiras da aeronave e próximos às saídas de emergência do avião e só podem ser oferecidos a passageiros que estejam aptos a agir em situações de perigo.

Logo, transfere o ônus existente nessas situações aos consumidores que adquirirem tais lugares.

Mediante analogia, esta taxa contraria o artigo 39, inciso 10 do Código de Defesa do Consumidor (CDC), que determina que não se pode elevar sem justa causa o preço de produtos e serviços. Além disso, uma regulamentação da ANAC não pode se sobrepor a uma legislação federal, no caso o CDC, como se vê:

“Art. 39 É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas:

X- elevar sem justa causa o preço de produtos ou serviços.

(...)”

A referida cobrança não se justifica também pelo fato de que a disposição de tais assentos, já é pré-configurada no desenho das cabines, não havendo qualquer oferta de serviço diferenciado ao passageiro. As companhias aéreas se valem do fato que devido ao baixo valor da causa os consumidores acabem não procurando os tribunais, mas ainda assim devemos combater essa prática danosa aos milhões de consumidores que utilizam o transporte aéreo.

Ressalta-se que, originalmente, a resolução da ANAC buscava orientar o consumidor sobre as características do assento vendido.

Para tanto, a agência criou uma classificação com cinco faixas de letras, de “A” a “E”, de acordo com a distância mínima entre as poltronas. A faixa “A” tem mais espaço útil entre os assentos, maior que 73cm, e a menor, a “E”, espaço inferior ou igual a 67cm. Portanto, as companhias aéreas desvirtuaram o real sentido da referida resolução, cobrando taxa extra sem garantia de maior conforto ao

passageiro.

Outra lesão ao consumidor que paga o mesmo valor um assento não reclinável, que torna a sua viajem muito mais cansativa, devendo minimamente pagar um preço menor pelo desconforto inquestionável.

Outro fator importante, são as situações que ocorrem com frequência quando o passageiro que compra este “assento conforto”, chega no local e se depara com uma senhora com filho recém nascido, ou mesmo com um idoso, tendo que ser realocado e comunicado pelos comissários que o valor paga a mais será reembolsado, o que muitas vezes não ocorre.

Isto posto, a presente proposição tem o escopo de proibir expressamente esta cobrança, que é feita indevidamente e sem qualquer garantia de beneficio ao consumidor.

Por fim, dada à relevância do tema é que ora apresentamos esta proposição, esperando contar com o indispensável apoio dos nossos ilustres pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 17 de outubro de 2017.

Heuler Cruvinel
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

.....

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 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, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de

sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

.....

.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

.....

CAPÍTULO V
DAS PRÁTICAS COMERCIAIS

.....

Seção IV
Das Práticas Abusivas

Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas: *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 8.884, de 11/6/1994)*

I - condicionar o fornecimento de produto ou de serviço ao fornecimento de outro produto ou serviço, bem como, sem justa causa, a limites quantitativos;

II - recusar atendimento às demandas dos consumidores, na exata medida de suas disponibilidades de estoque, e, ainda, de conformidade com os usos e costumes;

III - enviar ou entregar ao consumidor, sem solicitação prévia, qualquer produto, ou fornecer qualquer serviço;

IV - prevalecer-se da fraqueza ou ignorância do consumidor, tendo em vista sua idade, saúde, conhecimento ou condição social, para impingir-lhe seus produtos ou serviços;

V - exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva;

VI - executar serviços sem a prévia elaboração de orçamento e autorização expressa do consumidor, ressalvadas as decorrentes de práticas anteriores entre as partes;

VII - repassar informação depreciativa, referente a ato praticado pelo consumidor no exercício de seus direitos;

VIII - colocar, no mercado de consumo, qualquer produto ou serviço em desacordo com as normas expedidas pelos órgãos oficiais competentes ou, se normas específicas não existirem, pela Associação Brasileira de Normas Técnicas ou outra entidade credenciada pelo Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Conmetro);

IX - recusar a venda de bens ou a prestação de serviços, diretamente a quem se disponha a adquiri-los mediante pronto pagamento, ressalvados os casos de intermediação regulados em leis especiais; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 8.884, de 11/6/1994)*

X - elevar sem justa causa o preço de produtos ou serviços. *(Inciso com redação dada pela Lei nº 8.884, de 11/6/1994)*

XI - *Dispositivo acrescido pela Medida Provisória nº 1.890-67, de 22/10/1999, transformado em inciso XIII, em sua conversão na Lei nº 9.870, de 23/11/1999*

XII - deixar de estipular prazo para o cumprimento de sua obrigação ou deixar a fixação de seu termo inicial a seu exclusivo critério. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.008, de 21/3/1995)*

XIII - aplicar fórmula ou índice de reajuste diverso do legal ou contratualmente estabelecido. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.870, de 23/11/1999)*

XIV - permitir o ingresso em estabelecimentos comerciais ou de serviços de um número maior de consumidores que o fixado pela autoridade administrativa como máximo. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.425, de 30/3/2017, publicada no DOU de 31/3/2017, em vigor 180 dias após a publicação)*

Parágrafo único. Os serviços prestados e os produtos remetidos ou entregues ao consumidor, na hipótese prevista no inciso III, equiparam-se às amostras grátis, inexistindo obrigação de pagamento.

Art. 40. O fornecedor de serviço será obrigado a entregar ao consumidor orçamento prévio discriminando o valor da mão-de-obra, dos materiais e equipamentos a serem empregados, as condições de pagamento, bem como as datas de início e término dos serviços.

§ 1º Salvo estipulação em contrário, o valor orçado terá validade pelo prazo de dez dias, contado de seu recebimento pelo consumidor.

§ 2º Uma vez aprovado pelo consumidor, o orçamento obriga os contraentes e somente pode ser alterado mediante livre negociação das partes.

§ 3º O consumidor não responde por quaisquer ônus ou acréscimos decorrentes da contratação de serviços de terceiros não previstos no orçamento prévio.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.940, DE 2017

(Do Sr. Antonio Carlos Mendes Thame)

Dispõe sobre o reembolso do valor total de bilhetes de passagem aérea pelos prestadores de serviços de transporte aéreo em caso de cancelamento pelo passageiro por motivo de hospitalização.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3124/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o reembolso de bilhetes de passagem aérea pelos prestadores de serviços de transporte aéreo em caso de cancelamento pelo passageiro por motivo de hospitalização.

Art. 2º Os prestadores de serviços de transporte aéreo de passageiros deverão promover o reembolso total do valor dos bilhetes de passagem aérea em caso de cancelamento pelo passageiro por motivo de hospitalização, sem a aplicação de multas contratuais ou de custos adicionais.

Parágrafo único. O passageiro ou a pessoa responsável por ele deverá solicitar o cancelamento do bilhete até vinte e quatro horas antes do horário previsto para o voo.

Art. 3º A regulamentação do procedimento para reembolso previsto no *caput* deverá ser realizada pela agência reguladora responsável no prazo máximo de trinta dias após a entrada em vigor desta Lei.

Art. 4º O descumprimento desta Lei sujeita os prestadores de serviços de transporte aéreo de passageiros às sanções previstas na Lei n.º 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Proteção e Defesa do Consumidor).

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto tem por finalidade obrigar as companhias aéreas a devolverem integralmente os valores pagos pelas passagens no caso em que o passageiro esteja impedido de viajar por motivo de hospitalização. A iniciativa visa, portanto, possibilitar ao usuário de serviços de transporte aéreo o reembolso do valor total do bilhete quando este não puder usufruir do serviço contratado por ter sido acometido de enfermidade que o impede de viajar.

Atualmente, de acordo com o a Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, o passageiro pode desistir da passagem aérea, sem qualquer ônus, no prazo de vinte e quatro horas após a compra do bilhete. No entanto, não há previsão legal para a hipótese de devolução do total do valor pago quando o passageiro se encontra impossibilitado de viajar por motivo de risco à saúde, de maneira que a referida devolução fica a critério de cada companhia aérea.

Na eventualidade considerada, a situação que torna inviável a viagem não poderia ser prevista pelo passageiro, motivo pelo qual entendemos ser razoável o reembolso do valor pago pelo bilhete. Por outro lado, a proposição por nós apresentada também dispõe que a solicitação deve ser feita em até vinte e quatro horas antes do horário previsto para o voo, período aceitável para que a companhia aérea possa revender a passagem, disponibilizando-a novamente para outros consumidores.

Por fim, por se tratar de tema induvidosamente conexo à defesa do

consumidor, remetemos as punições, em caso de descumprimento, à sistemática já prevista na Lei n.º 8.078, de 11 de setembro de 1990.

Com tal medida, consideramos que estamos contribuindo para a melhoria da legislação sobre o tema. Por isso, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação e para o aperfeiçoamento desta proposição.

Sala das Sessões, em 25 de outubro de 2017.

Deputado Antonio Carlos Mendes Thame

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

§ 1º Produto é qualquer bem, móvel ou imóvel, material ou imaterial.

§ 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 400, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2016.

Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos I e X, da mencionada Lei, 222 a 260 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nas Leis nºs 10.406, de 10 de janeiro de 2002, 8.078, de 11 de setembro de 1990, e nos Decretos nºs 5.910, de 27 de setembro de 2006, e 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, e considerando o que constado processo nº 00058.054992/2014-33, deliberado e aprovado na 26ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 13 de dezembro de 2016,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional.

Parágrafo único. As condições gerais de transporte aéreo também se aplicam aos voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público.

CAPÍTULO I
DAS OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Seção I
Da Oferta do Serviço

Art. 2º Na oferta dos serviços de transporte aéreo, o transportador poderá determinar o preço a ser pago por seus serviços, bem como suas regras aplicáveis, nos termos da regulamentação expedida pela ANAC.

Parágrafo único. O transportador deverá disponibilizar nos locais de vendas de passagens aéreas, sejam eles físicos ou eletrônicos, informações claras sobre todos os seus serviços oferecidos e as respectivas regras aplicáveis, de forma a permitir imediata e fácil compreensão.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO