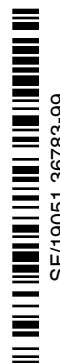


Minuta

## PROJETO DE LEI Nº       , DE 2019

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, para obrigar o transportador a cumprir com os voos programados.



SF/19051.36783-99

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 229 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 229. O transportador deverá oferecer as alternativas de reacomodação, reembolso e execução do serviço por outra modalidade de transporte, devendo a escolha ser do passageiro, nos seguintes casos:

I – atraso de voo por mais de quatro horas em relação ao horário originalmente contratado;

II – cancelamento de voo ou interrupção do serviço;

III – preterição de passageiro; e

IV – perda de voo subsequente pelo passageiro, nos voos com conexão, inclusive nos casos de troca de aeroportos, quando a causa da perda for do transportador.

§ 1º As alternativas previstas no caput deste artigo deverão ser imediatamente oferecidas aos passageiros quando o transportador dispuser antecipadamente da informação de que o voo atrasará mais de 4 (quatro) horas em relação ao horário originalmente contratado.

§ 2º O reembolso do bilhete de que trata o *caput* será integral e corrigido pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) até a data da comunicação do fato pelo transportador.

§ 3º Nos casos em que o transportador não dispuser de aeronaves próprias para reacomodação dos passageiros, deverá reacomodá-los em voo de terceiros ou fretar aeronaves particulares.

§ 4º Fica vedada a comercialização de bilhetes aéreos pelo transportador a partir do momento em que for declarada a sua recuperação judicial.” (NR)

**Art. 2º** Fica revogado o art. 230 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

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

## JUSTIFICAÇÃO

Ao longo das últimas décadas, algumas empresas aéreas estabelecidas no País passaram por dificuldades financeiras que comprometeram a operação das suas aeronaves. A companhia aérea da vez que passa por sérios problemas financeiros é a Avianca brasileira, que se viu obrigada a devolver grande parte de suas aeronaves aos proprietários, causando cancelamentos de voos por todo o País.

Os passageiros, como de costume, são diretamente afetados com os cancelamentos e alterações de voos, principalmente porque o marco regulatório do setor aéreo brasileiro não os ampara de maneira adequada.

A principal lei que rege o setor é a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). Para além disso, há ainda a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e define uma série de atribuições à agência, principalmente regular e fiscalizar o setor aéreo. As resoluções editadas pela ANAC compõem o arcabouço infralegal do marco regulatório da aviação brasileira.

O CBA, que é anterior à Constituição Federal de 1988, limita-se a: garantir o reembolso do bilhete de passagem quando o transportador cancelar a viagem; ou providenciar o embarque do passageiro em voo equivalente, se houver, nos casos de atrasos superiores a quatro horas. Em nosso entendimento, é preciso garantir que o passageiro tenha alternativa para embarque. O simples reembolso integral da passagem, em muitos casos, não é suficiente. Os compromissos assumidos pelos passageiros, qualquer que seja o motivo, não podem ser frustrados sem que todas as alternativas para embarque sejam esgotadas.

Para isso, apresentamos o presente Projeto de Lei (PL) para inserir no Código Brasileiro de Aeronáutica algumas obrigações adicionais ao transportador.

Inicialmente, trouxemos para o corpo da lei parte do texto da Resolução nº 400, de 2016, da ANAC, que dispõe sobre as condições gerais de transporte aéreo. A resolução oferece aos passageiros algumas garantias adicionais, como o dever do transportador de oferecer alternativas de reacomodação, reembolso ou execução do serviço por outra modalidade de transporte nos casos de atrasos superiores a quatro horas, cancelamentos e preterição do passageiro (o famoso *overbooking*). Nesse sentido, considerando que a lei oferece maior segurança jurídica e perenidade *vis-à-vis* as resoluções, é importante inserir tais obrigações no corpo da lei.

Adicionalmente, é fundamental aumentar ainda mais as garantias dos passageiros. Propomos que, nos casos em que o passageiro opte pelo reembolso do bilhete, o valor a ser restituído seja corrigido pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (IPCA) até a data da comunicação do fato pelo transportador. No momento em que a companhia aérea restitui o valor pago sem correção monetária, o passageiro está recebendo um valor financeiro que não tem mais o mesmo poder de compra inicial. Como as alterações e cancelamentos de voos são de responsabilidade do transportador, o passageiro não pode ser lesado.

Como já ressaltamos, há casos em que o reembolso do bilhete aéreo não é opção para o passageiro. Nesse sentido, incluímos também a previsão para que o transportador esgote todas as alternativas possíveis para reacomodar os passageiros, seja em voos próprios, voos de terceiros ou ainda fretamento de aeronaves particulares.

Por fim, propomos também que seja proibida a comercialização de bilhetes aéreos a partir do momento que seja declarada a concordata ou recuperação judicial da empresa. O que ocorre atualmente é que a Avianca, mesmo com claras dificuldades financeiras e ante a possibilidade real de ter que devolver todas as suas aeronaves, continua comercializando bilhetes aéreos, que certamente não serão honrados e apenas causarão mais transtornos e prejuízos aos usuários.

O único objetivo do presente projeto é resguardar os direitos dos passageiros, que são sempre o elo mais fraco da corrente. Por isso, contamos com os nobres Pares para a célere aprovação do projeto.

Sala das Sessões,

Senador NELSON TRAD



SF/19051.36783-99