PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2014

SF/14419.06798-50

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro da Aeronáutica), para possibilitar a transferência de bilhete aéreo entre passageiros.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

> "**Art. 228-A.** O bilhete é pessoal e poderá ser transferido, de uma pessoa a outra, sujeitando-se, exclusivamente, às regras e restrições que o transportador lhe impuser, bem como às exigências estipuladas pela autoridade aeronáutica com relação à identificação de passageiro."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, a legislação sobre transporte aéreo e seus reflexos jurídicos sobre os passageiros são regulados, mormente, pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA), pelo Decreto nº 20.704, de 24 de novembro de 1931 (que promulga a Convenção de Varsóvia de 1929), pelo Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006 (que promulga a Convenção de Montreal de 1999), pela Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil) e pela Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

SF/14419.06798-50

Todavia, nenhum dos diplomas mencionados trata sobre a possibilidade de transferência do bilhete de passagem aérea entre pessoas físicas. Em contrapartida, a prática é vedada, em nível infralegal, pelo artigo 11 da Resolução nº 138, de 09 de março de 2010, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC: "O bilhete de passagem é pessoal e intransferível".

Em linhas gerais, a discussão sobre a vedação cinge-se basicamente sobre dois aspectos: segurança pública e mercado secundário.

O primeiro aspecto consiste na necessidade do estrito controle sobre a identificação dos passageiros, de modo a garantir a segurança dos passageiros e demais pessoas em trânsito no aeroporto, bem como evitar fraudes ideológicas. O segundo aspecto refere-se à possibilidade de surgimento de um mercado paralelo ou secundário de vendas de bilhetes aéreos. Poderia haver estímulo para comprar, antecipadamente, passagens promocionais e vendê-las, em momento posterior, a um preço majorado, obtendo, por sua vez, lucro em face do mercado primário operado pelas companhias aéreas.

Muito embora haja a presunção de que a transferência do bilhete de passagem aérea tornaria mais complexa e custosa a gestão dos procedimentos de identificação no embarque, há porque acreditar que os meios já existentes de fiscalização de passageiros possam suprir a medida imposta pelo projeto. A uma, porque a renegociação da passagem não daria azo para que as transportadoras reduzissem os critérios de conferência de identificação já existentes. A duas, porque não haveria impeditivos para criação, no próprio sítio eletrônico da transportadora aérea, de uma plataforma de alteração de dados de titular do bilhete aéreo, ou, ainda, a possibilidade de gerar nova emissão de bilhete nos balcões físicos no momento do *check-in*.

Ademais, ao facultar às transportadoras aéreas a possibilidade de permitir a transferência do bilhete aéreo entre seus clientes, eliminaria uma restrição hoje existente e estaria deixando a cargo delas a avaliação dessa prática a depender da viabilidade comercial, por exemplo, ao impedir que passagens aéreas com determinada tarifa promocional pudessem ser transferidas. Com isso, criar-se-ia mais um instrumento de competição e diferenciação de produto, assim como, desestimular-se-ia um possível mercado secundário, na medida em que as regras de transferência seriam de responsabilidade da transportadora.

SF/14419.06798-50

Relembro que a transferência de bilhetes aéreos já existe para beneficiar as companhias aéreas. Nos casos de atraso de voo (art. 231 do CBA), o passageiro pode optar pelo endosso do bilhete de passagem para outra companhia aérea ou imediata devolução do preço da passagem. Outro exemplo acontece nos voos compartilhados (*code share*), quando companhias que não executam determinadas rotas fazem parcerias com outras para a execução do transporte. Em ambos os casos, registra-se, a transferência ocorre entre companhias aéreas e não entre passageiros.

Oportunamente, lembramos que a experiência indica que confiar no mercado como gerador de soluções pode nem sempre resultar no melhor cenário. O passageiro está em situação negocial mais fraca, com cláusulas adesivas, sem a possibilidade de ajustes. Soma-se a isso o fato de nesse tipo de contrato ser necessário o pagamento antecipado do serviço, além de poucas alternativas nas hipóteses de atrasos de voo e outros problemas operacionais, dos quais nem sempre se podem recorrer a outros meios alternativos de transportes.

Sabemos que regulamentações excessivas poderiam agravar os custos, diminuir o âmbito da concorrência e criar entraves à cooperação entre companhias aéreas e, consequentemente, à circulação internacional. Todavia, entendemos que a possibilidade de transferência de bilhetes aéreos entre passageiros atenderá aos ditames da Política Nacional de Relações do Consumo uma vez que alargará o poder de escolha do consumidor e beneficiará o mercado concorrencial do setor.

Portanto, contamos com o apoio dos ilustres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador RICARDO FERRAÇO

SF/14419.06798-50

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

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 1 (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 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.

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 intersecção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

SF/14419.06798-50