

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.691, DE 2012

Obriga as administrações aeroportuárias a disponibilizar aos consumidores a instalação de “fingers” (pontes de comunicação entre o terminal e a aeronave) nos aeroportos onde operam aviação regular.

Autor: Deputado LEONARDO GADELHA

Relator: Deputado JOSE STÉDILE

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 3.691, de 2012, proposto pelo ilustre Deputado Leonardo Gadelha. A iniciativa tenciona obrigar as administrações aeroportuárias a instalar, em todos os aeroportos cujo fluxo de embarque e desembarque seja superior a 300 mil passageiros por ano, pontes de comunicação entre o terminal e a aeronave, dispositivos conhecidos como *fingers*.

Na justificção do projeto, o autor alega que nos últimos anos ocorreu um crescimento acelerado na demanda por transporte aéreo no Brasil, tanto nos voos domésticos quanto nos internacionais. Nesse sentido, entende que os *fingers*, por serem dispositivos importantes para a comodidade e segurança dos passageiros nos trajetos entre salas de embarque e aeronaves, devem ser incluídos nos esforços de modernização e ampliação dos aeroportos do País, realizados em função da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016.

Nos termos do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes pronunciar-se quanto ao mérito da proposta. Na sequência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto, que tramita em regime de apreciação conclusiva pelas Comissões.

No prazo regimental, não foram recebidas emendas à proposição.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Não há dúvida de que a oferta de pontes ou plataformas de acesso entre os terminais e as aeronaves, conhecidas como *fingers*, contribuem para a melhoria do conforto e comodidade dos usuários, bem como para a segurança operacional dos aeroportos. Na proposta sob análise, pretende-se obrigar que todos os aeroportos que operem transporte aéreo regular, cujo fluxo de embarque e desembarque seja superior a 300 mil passageiros por ano, sejam dotados de *fingers*.

Na realidade, não são raros os projetos de lei que tencionam tornar obrigatório este ou aquele dispositivo, estrutura ou serviço nos terminais aéreos, os quais, regra geral, representam melhorias nas condições de prestação do serviço de transporte aéreo. Câmeras de segurança nas pistas, internet gratuita, dispositivos de sinalização, elevadores, detectores de metal manuais e do tipo pórtico, entre outros, são alguns dos equipamentos ou serviços que se intentou tornar obrigatório por meio de projeto de lei.

A pergunta que nos fazemos é: seria a lei, em sentido estrito, o instrumento adequado para se obrigar o uso ou a implantação deste ou daquele dispositivo? Nosso entendimento é de que deveria caber ao administrador aeroportuário, consideradas as condições próprias do terminal sob sua gestão, priorizar investimentos nos equipamentos ou sistemas considerados mais necessários ao seu caso.

Mesmo que não entremos na seara orçamentária, cuja análise de adequação não caberia a esta Comissão, seria correto se determinar o investimento na construção de *fingers*, por obrigação legal, em um aeroporto que demanda, por exemplo, melhorias em sua pista de pouso ou nos equipamentos de controle do tráfego aéreo? Creio que este exemplo permite ilustrar uma situação que poderia ocorrer, de fato, caso aprovemos medida como a do projeto em análise.

Não somos contra a construção de *fingers*, nem tampouco negamos sua conveniência, apenas entendemos não ser a lei o instrumento adequado para se obrigar sua implantação, visto que tal obrigação poderia inviabilizar outros investimentos tão ou mais importantes para o aeródromo.

Adicionalmente, pela similaridade das propostas, gostaríamos de aqui citar trechos de parecer pela rejeição apresentado pelo nobre Deputado Leonardo Quintão, aprovado por unanimidade neste Colegiado, sobre projeto de lei que tencionava tornar obrigatória a instalação de câmeras para registro das imagens dos aeroportos.

Penso que na definição de medidas que visem ao aumento da segurança aeroportuária, tal é o que acontece. Preferencialmente, é o administrador quem deve determinar a configuração física do aeroporto, seus equipamentos, os processos internos e a dimensão e capacitação das equipes de trabalho, entre outros aspectos. Subsidiariamente, devem vir em auxílio do administrador normas técnicas ou regulamentares, cuja finalidade seja garantir a segurança e a padronização básicas. Por meio desses instrumentos normativos, evita-se, a um só tempo, eventual excesso de discricionariedade nas decisões administrativas, em prejuízo da segurança do transporte aéreo, e o emprego da lei como veículo para ordenamentos de natureza mais transitória e flexível.

Finalmente, no âmbito da administração de aeroportos, à lei cumpre fixar os mandamentos de caráter perene e genérico, os quais, espera-se, não fiquem ao sabor de seguidos avanços

tecnológicos, nem de conveniências de indivíduos, grupos ou instituições particulares.

Como corolário, deve-se admitir que a instalação de câmaras para filmagem das aeronaves, nos aeroportos, não deveria ser matéria de lei, malgrado a eventual utilidade da medida. Ocorre que essa utilidade – expressa no monitoramento e estudo das condições sob as quais se dão pousos e decolagens ou na captação de imagens de acidentes aeronáuticos, por exemplo – não é desconhecida dos que administram aeroportos, nem das autoridades responsáveis pela regulação de segurança da infra-estrutura aeroportuária. Tampouco há, junto a esses segmentos, até onde se sabe, qualquer resistência, por princípio, à adoção da prática de se filmar pousos e decolagens de aeronaves. Se não o fazem em determinadas circunstâncias, é porque julgam que o benefício a ser gerado por tal prática não superará os custos daí decorrentes ou, por outra, será inferior ao benefício gerado por prática alternativa.

Em verdade, os objetivos que a sociedade espera ver atendidos com a ação estatal, sejam eles derivados de mandamento legal direto, sejam decorrência das atribuições conferidas pela lei a determinado organismo do poder público, somente podem ser perseguidos lançando-se mão de meios escassos, necessários também a outras finalidades públicas e privadas. Nesse contexto, no qual cambiam as prioridades sociais e a disponibilidade dos meios, nada mais temerário do que se fincar, na lei, providências específicas, com as quais se espera atingir os fins que constituem, eles mesmos, a razão de ser da existência de um aparato estatal.

Acrescento ainda mais. A segurança das operações aeroportuárias, como tantos outros bens que ao Estado cumpre tutelar, na qualidade de legislador, de regulador ou de administrador, é resultado de um sem número de ações, praticadas por agentes diversos, em épocas diversas e com meios diversos.

Em vista da inamovível necessidade de se resguardar o princípio da proporcionalidade nas leis, pergunta-se por que motivo dever-se-ia ter a filmagem de pousos e decolagens nos aeroportos em mais alta conta do que qualquer outra providência ou medida direcionada à segurança de vôo e dos aeroportos, a ponto de figurar explicitamente no Código Brasileiro de Aeronáutica? Eis questão para a qual o autor não nos dá resposta.

Se, afinal, tudo que se entendesse oportuno e conveniente tivesse que se materializar por força de lei, triste fim teriam os indivíduos e organizações imersos nesse estado de coisas, do qual só poderia resultar uma sociedade castrada. Triste fim, igualmente, do Legislativo, embotado por uma avalanche de proposições, em relação às quais já não saberia distinguir o principal do acessório, e o acessório do dispensável.

Por todo o exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, nosso voto é pela REJEIÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 3.691, de 2012.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado JOSE STÉDILE
Relator