



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.719-A, DE 2005

(Do Sr. Paulo Lima)

Acrescenta dispositivo ao Código Brasileiro de Aeronáutica, dispondo sobre a ocupação de assentos, em aeronave, por autoridades públicas; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. CHICO DA PRINCESA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

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

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para garantir direito de ocupação preferencial, por autoridades públicas, de cinco assentos de toda aeronave empregada em voo doméstico.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 233-A. As empresas brasileiras de transporte aéreo público regular são obrigadas a reservar, em cada aeronave, cinco assentos destinados à ocupação preferencial por autoridades públicas, nos voos domésticos.

§ 1º Consideram-se autoridades públicas, para efeito do que dispõe o caput deste artigo, o Presidente e o Vice Presidente da República, os Ministros de Estado, os Comandantes do Exército, da Marinha e da Aeronáutica, os Diplomatas, os Auditores Fiscais da Receita Federal, os Policiais Federais, os Membros do Congresso Nacional, os Ministros do Tribunal de Contas da União, os Membros do Ministério Público Federal, os Membros dos Tribunais Superiores e os Juízes Federais.

§ 2º O direito de ocupação preferencial, a que se refere este artigo, poderá ser exercido somente em relação a cinco assentos da aeronave, e até meia hora antes do horário fixado para o início do embarque, a partir do que fica o transportador autorizado a comercializar livremente os lugares disponíveis.

§ 3º A ocupação dos assentos reservados poderá ser requerida pela autoridade pública desde que não haja outros assentos disponíveis na aeronave.

§ 4º A reserva de assentos para ocupação preferencial por autoridades públicas será garantida em todos os pontos de partida e de escala das viagens aéreas, excetuadas as paradas por motivo técnico, nas quais não seja permitido o embarque de passageiros.

§ 5º A aquisição de passagem aérea doméstica por autoridade pública, na circunstância prevista neste artigo, dar-se-á por tarifa não superior à maior tarifa cobrada na ocupação dos demais assentos da aeronave, considerando os mesmos itinerários.

§ 6º A ocupação dos assentos reservados às autoridades públicas obedecerá ao critério de ordem de requisição.

§ 7º Nas aeronaves com capacidade inferior a cem passageiros, o número de assentos reservados poderá ser reduzido a dois.

§ 8º Para cumprimento deste artigo, a autoridade aeronáutica regulamentará a forma de identificação, pelas empresas brasileiras de transporte aéreo público regular, das autoridades públicas aqui relacionadas.)

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

JUSTIFICAÇÃO

O artigo que se pretende acrescentar ao Capítulo II (Do contrato de transporte de passageiro), do Título VII (Do contrato de transporte aéreo), do Código Brasileiro de Aeronáutica, busca assegurar o pleno, eficaz e expedito exercício da função pública pelas autoridades federais aqui relacionadas.

Como é notório, as atividades do Estado, notadamente no plano federal, exigem deslocamentos freqüentes das autoridades e funcionários públicos, por todo o Território, no sentido de fazer cumprir a missão institucional dos Poderes constituídos.

Em face da extensão geográfica do País, tais deslocamentos são feitos majoritariamente por via aérea, algumas vezes em aeronaves do próprio Estado, mas, freqüentemente, em aeronaves das empresas de transporte aéreo público regular.

Em situações normais, pode-se afirmar que essas empresas atendem de forma bastante conveniente as demandas das autoridades e servidores públicos, no cumprimento de suas obrigações.

Ocorre que, não raro, muitas viagens precisam ser realizadas de forma inesperada, com urgência, sem que as empresas aéreas tenham condição de atender ao pedido das autoridades e servidores públicos, em virtude da indisponibilidade de lugares na aeronave.

A única alternativa, nessa circunstância, é aguardar o próximo voo com disponibilidade de assento, muitas vezes com prejuízo considerável para o interesse público, decorrente da ausência da autoridade ou do servidor público no lugar e no momento oportunos.

Tendo em vista esse problema, julga-se necessário diminuir o risco de que autoridades públicas sejam impedidas de embarcar em voos domésticos, por intermédio da imposição de reserva de cinco lugares, por aeronave, destinados à sua ocupação preferencial.

Tomando-se o cuidado de permitir a livre venda das passagens não adquiridas sob a modalidade de reserva tão logo seja vencido o horário fixado no projeto (trinta minutos antes do horário de embarque), parece certo que os transportadores não sofrerão prejuízo com a medida aqui proposta.

Outra medida preventiva adotada no sentido de reduzir o eventual risco de perda das empresas aéreas foi reduzir o número de assentos reservados quando a aeronave comportar menos de cem passageiros. Cinco lugares reservados, nesses voos, poderiam comprometer a rentabilidade das operações, mesmo com a ressalva comentada no parágrafo anterior.

Espera-se que a tramitação da matéria nesta Casa proporcione um debate construtivo e culmine na aprovação de uma proposta que atenda ao interesse público.

Sala das Sessões, em 10 de agosto de 2005.

Deputado **PAULO LIMA**

**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.

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I -RELATÓRIO

Chega para análise desta Comissão o Projeto de Lei nº 5.719, de 2005, proposto pelo Deputado Paulo Lima. A iniciativa cuida de estabelecer reserva de lugares, nas aeronaves empregadas em vôos domésticos, para ocupação preferencial por autoridades públicas.

Nas aeronaves com capacidade de transportar mais de cem passageiros, a empresa aérea teria que colocar cinco assentos à disposição da cota de reserva, só podendo comercializá-los livremente a partir do momento em que restassem trinta minutos para o horário fixado de início do embarque. Nas aeronaves com menos de cem lugares, a cota de reserva poderia ser reduzida a dois assentos.

De acordo com a proposição, a autoridade pública só poderia requisitar a compra de lugar reservado quando nenhum outro assento da aeronave estivesse disponível. Tal aquisição, continua o projeto, não poderia se dar a preço superior ao maior praticado para a ocupação dos demais assentos, observada a correspondência de itinerários.

Não foram recebidas emendas à iniciativa.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Em que pese a louvável preocupação do autor com o bom andamento dos trabalhos no serviço público, parece-nos que a proposição determina a adoção de uma medida geral e permanente para solucionar casos muito específicos e esporádicos.

Na realidade, a taxa média de ocupação das aeronaves do serviço de transporte aéreo regular tem estado, no Brasil, em torno de 60% ou, no máximo, 70%, nos períodos mais aquecidos da economia.

Não se pode falar, portanto, de uma falta sistemática de assentos disponíveis. Há linhas, sim, que, em determinados horários, costumam ter enorme demanda, mas essa não é a regra.

Vale lembrar, além disso, que as maiores dificuldades para encontrar um assento nas aeronaves são enfrentadas por aqueles que têm restrição orçamentária, caso das pessoas que adquirem a própria passagem para viagem de férias, por exemplo. Nessa situação, não adianta a aeronave dispor de lugar se, para pagar a tarifa exigida, o turista tem que desembolsar um valor muito superior ao custo correspondente das passagens adquiridas com antecedência. Em se tratando de passagens pagas por pessoa jurídica, no entanto, esse tipo de restrição normalmente não ocorre, o que facilita ainda mais o embarque de última hora da autoridade pública, para quem restam os assentos a preços mais elevados.

A par dessas considerações, deve-se admitir que a medida colocaria as empresas aéreas em situação embaraçosa, já que a comercialização dos assentos não adquiridos pelas autoridades públicas, sob o sistema de reserva, teria que se dar em prazo exíguo, o que poderia baixar a taxa de ocupação das aeronaves, e por conseguinte, aumentar o preço das passagens.

De mais a mais, é preciso admitir que, na era da informação, na era dos contatos remotos, na era da tecnologia da transmissão de dados, cada vez menos os problemas exigem, para sua resolução, a presença física imediata de um servidor ou de uma autoridade pública.

Sendo as considerações que se tinha a fazer, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 5.719, de 2005.

Sala da Comissão, em 09 de novembro de 2005.

Deputado **CHICO DA PRINCESA**

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 5.719/05, nos termos do parecer do relator Deputado Chico da Princesa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mário Assad Júnior - Presidente, Homero Barreto e Nelson Bornier - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Ary Kara, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Edinho Bez, Eliseu Resende, Francisco Appio, Hélio Esteves, Jair de Oliveira, Lael Varella, Leodegar Tiscoski, Marcelo Castro, Mauro Lopes, Milton Monti, Neucimar Fraga, Telma de Souza, Wellington Roberto, Alexandre Santos, Pedro Fernandes, Reinaldo Betão, Sandes Júnior, Silvio Torres e Vitorassi.

Sala da Comissão, em 30 de novembro de 2005.

Deputado **MÁRIO ASSAD JÚNIOR**
Presidente

FIM DO DOCUMENTO