

**PROJETO DE LEI Nº                      , DE 2005**  
**(Do Sr. VANDER LOUBET)**

Modifica os arts. 183 e 197 do Código Brasileiro de Aeronáutica, para vincular a autorização para a exploração de novas linhas aéreas ao cumprimento de índice de pontualidade pelas empresas de transporte aéreo regular.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica os arts. 183 e 197, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para acrescentar normas aplicáveis à autorização de novos serviços aéreos públicos.

Art. 2º Os arts. 183 e 197, da Lei nº 7.565, de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 183.....

*§ 1º. Somente terão direito à autorização para exploração de novos serviços aéreos públicos, entendidos como novas linhas, trechos ou frequências, as empresas de transporte aéreo regular que apresentarem índice de pontualidade médio inferior a quinze minutos por voo, apurado conforme o disposto no artigo 197, §§ 2º e 3º.*



28CB850F05

§ 2º. Caso a empresa de transporte aéreo regular apresente índice superior ao exigido pelo parágrafo anterior, ficará impedida, pelo período de um ano, de reivindicar novas autorizações, até que se proceda nova apuração do índice de pontualidade média. (NR)”

.....

“Art. 197.....

§ 1º. 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.

§ 2º. A autoridade aeronáutica credenciará pessoal para aferição dos horários de chegada e partida das aeronaves empregadas no serviço de transporte aéreo regular, coletando os dados de forma individualizada e por voo.

§ 3º. O relatório, contendo os eventuais atrasos, verificados por voo ou trecho percorrido, será extratificado, em período anual, apurado entre o primeiro dia do mês de janeiro e o último dia do mês de dezembro, observado o seguinte:

a) o índice de pontualidade médio será obtido pela divisão do tempo total de atraso, verificado em embarques e desembarques no período de um ano, dividido pelo número de voos realizados no mesmo período;

b) o resultado obtido, em minutos/voo, será utilizado para o disposto no artigo 183 § 1º;

c) não serão computados, no cálculo deste índice, os atrasos devidamente justificados, em decorrência de ação de terceiros, de casos fortuitos ou de força maior. (NR)”



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

## JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica, as empresas concessionárias de serviços aéreos estão sujeitas ao pagamento de multa por não observância, sem justa causa, dos horários aprovados.

A penalidade, contudo, parece que não vem sendo suficiente para que as empresas de transporte aéreo regular cumpram os horários estabelecidos, tanto na partida como na chegada das aeronaves.

Buscando otimizar o uso das aeronaves e, conseqüentemente, reduzir custos, as companhias aéreas passaram a utilizar o modelo radial “*hub and spoke*” na estruturação de suas linhas, fazendo com que a maioria dos vôos tenha como ponto de passagem um aeroporto central, que serve como base operacional da empresa e ponto de distribuição dos passageiros.

Tal providência, se favoreceu ganhos de produtividade, também aumentou as chances de que atrasos localizados passem a ter repercussão em toda a rede aérea. É exatamente o que parece estar acontecendo.

Diante desse quadro, é preciso que o legislador imagine um incentivo mais eficaz do que a simples multa, para obrigar as companhias a melhorar a eficiência de suas operações, em termos de pontualidade.

O que se propõe neste projeto de lei é o estabelecimento de uma média de atraso por vôo, média que não poderia ser superada, sob pena de



impossibilita a empresa aérea de explorar novas linhas, trechos ou frequências. Acredita-se que a efetiva ameaça de dificultar a ampliação dos futuros negócios seja capaz de reduzir os vôos em atraso. Além disso, sendo a avaliação feita após o período de um ano, há prazo suficiente para uma correção de procedimentos pelas companhias.

O tempo médio de atraso, por vôo, aqui sugerido - 15 minutos -, talvez seja considerado muito rigoroso por alguns. Deve-se notar, todavia, que retardamentos provocados por situações climáticas desfavoráveis ou por exigências da autoridade aeroportuária, por exemplo, não seriam computados para efeito da contagem do tempo total de atraso.

A par disso, de acordo com dados de 2005 da *Flightstats* ([www.flightstats.com/reports/sample\\_route\\_report\\_eu.pdf](http://www.flightstats.com/reports/sample_route_report_eu.pdf)) relativos a atrasos de companhias aéreas que operam entre os aeroportos JFK, em Nova Iorque, e Heathrow, em Londres, quase todas passariam pelo exame proposto neste projeto de lei, sendo exceções a American Airlines e a Air India (cujos tempos médios de atraso por vôo foram de 19 minutos, aproximadamente), o que denota ser o tempo de atraso proposto bastante razoável. Ainda mais porque não se fez o desconto, nesse exercício de análise, dos atrasos pelos quais as companhias não foram responsáveis.

Sendo a matéria um importante instrumento para o aperfeiçoamento dos serviços colocados à disposição dos usuários do transporte aéreo, solicitamos o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2005.

Deputado VANDER LOUBET



28CB850F05

2005\_13732\_Vander Loubet\_065



28CB850F05