



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.854, DE 2009

(Do Sr. Waldir Neves)

Acrescenta dispositivo ao Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre a transferência do bilhete de passagem aérea.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-949/2007.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre transferência do bilhete de passagem aérea.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

“Art. 228-A. A transferência do bilhete de passagem, de uma pessoa a outra, sujeitar-se-á, exclusivamente, às regras que o transportador lhe impuser, observadas, não obstante, as exigências que a autoridade aeronáutica fixar com respeito à identificação de passageiro.”

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

JUSTIFICAÇÃO

A transferência do bilhete de passagem aérea, de uma pessoa a outra, é prática proibida pela legislação nacional, como o comprova o art. 2º das “Condições Gerais de Transporte”, aprovadas pela Portaria nº 676/ CG5, de 13 de novembro de 2000, do Comando da Aeronáutica, e mantida pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC:

“Art. 2º O bilhete de passagem é pessoal e intransferível.”

Duas razões, amiúde, costumam ser levantadas para explicar a existência dessa restrição. A primeira consiste em haver a necessidade de estrito controle sobre a identificação dos passageiros, de sorte que medidas de que visem à segurança pública e, em particular, à segurança da aviação possam ser tomadas. Desde essa ótica, presume-se que a transferência do bilhete de passagem, no mínimo, torna mais complexos e custosos os procedimentos de identificação

daqueles que embarcam. A segunda diz da possibilidade de que se façam arbitragens na comercialização das passagens aéreas. Arbitragem é o jargão econômico para o ato de comprar um ativo depreciado em determinado mercado e depois revendê-lo por um preço maior, no mesmo mercado ou em outro. Imagina-se que permitir a transferência de bilhetes estimula a criação de um mercado secundário para a negociação desses ativos, abastecido por atravessadores que, tendo adquirido passagens a preços promocionais, ofereçam-nas no momento oportuno aos consumidores propensos a pagar mais pelas viagens, os quais, de outra forma, só teriam a opção de adquirir passagens ainda mais caras diretamente das companhias aéreas.

Tenho para mim que essas razões são insuficientes para justificar a permanência de um mandamento legal como o que foi reproduzido mais acima. Vou apresentar minhas considerações em relação a cada uma delas.

Acerca da primeira, não creio que seja correto impedir um procedimento que, por si mesmo, não denota a existência de má-fé de parte daqueles que o praticam. De resto, embora seja previsível que alguns tentem se valer da transferência para fins ilícitos – terrorismo ou fuga, por exemplo -, não há por que acreditar que os meios já existentes de identificação de passageiros não possam dar conta desse tipo de escamoteação. Com efeito, o repasse ou a renegociação da passagem não dão azo a que se reduza o rigor da conferência executada no *check-in* ou, como hoje já acontece com aqueles que pessoalmente imprimem o cartão de embarque eletrônico, no acesso às salas de embarque. Neste segundo caso, especificamente, pode-se obrigar aqueles de detenham cartão de embarque emitido em nome de outra pessoa a se dirigir aos balcões de *check-in* para nova emissão do documento. Enfim, a prova de que transferência de passagem e identificação de passageiro não são condutas mutuamente excludentes é-nos dada pelo sistema de aviação civil estadunidense: ali, nem a *Federal Aviation Administration* - FAA nem qualquer outro ente regulador impõe proibição a que se realize a transferência de passagens, não obstante todo o aparato legal e material

colocado a serviço do combate ao crime no âmbito do transporte aéreo, por motivos sobejamente conhecidos.

No que concerne à segunda, dado que o que está em jogo, fundamentalmente, é a viabilidade de estratégias comerciais das empresas, nada melhor do que deixar que elas próprias ditem as regras que julguem mais apropriadas a seu plano de atuação no mercado. Como já ocorre nos Estados Unidos, por exemplo, haverá empresa que não queira permitir qualquer espécie de transferência de passagem; haverá empresa que deseje permitir a transferência mediante pagamento de multa; haverá empresa que opte por não criar qualquer embaraço à transferência. A cada uma, portanto, segundo suas necessidades. Reitero: o que não faz sentido é norma legal se ocupar de restringir prática por considerá-la lesiva aos interesses comerciais das empresas aéreas, ignorando o fato de que algumas dessas próprias empresas podem discordar desse ponto de vista. Deixemo-las, então, exercer seu direito de propriedade. Cada uma delas, de acordo com as circunstâncias, saberá escolher o caminho que lhe for mais conveniente. Quanto aos consumidores, podemos estar certos, ao menos, de que terão a oportunidade de manifestar sua preferência assim que alguma empresa decida permitir a transferência de bilhetes de passagens. Não custa lembrar que os interesses do consumidor são melhores promovidos por eles mesmos do que pelo legislador.

Essas eram as ponderações que gostaria de fazer, ansiando por um debate fecundo, na Casa, a respeito da matéria.

Sala das Sessões, em 12 de março de 2009.

WALDIR NEVES
Deputado Federal
(PSDB/MS)

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. 228. O bilhete de passagem terá a validade de 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.

.....

.....

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

COMANDO DA AERONÁUTICA

PORTARIA Nº 676/GC-5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000

Aprova as Condições Gerais de Transporte.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 18 e 19 da Lei complementar no 97, de 9 de junho de 1999, resolve:

Art. 1º Aprovar as Condições Gerais de Transporte.

Art. 2º Esta Portaria entrará em vigor a partir de 1º de janeiro de 2001.

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº 957/GM-5, de 19 de dezembro de 1989, publicada no Diário Oficial da União nº 242, Seção 1, de 21 de dezembro de 1989.

CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA
Comandante da Aeronáutica

CONDIÇÕES GERAIS DE TRANSPORTE APROVADAS PELA PORTARIA N.º
676/GC5, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2000

CAPÍTULO I
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Art. 1º O transporte aéreo de pessoas, de coisas e de cargas será realizado mediante contrato entre o transportador e o usuário.

Parágrafo único. Constituem provas do contrato de transporte aéreo: o bilhete de passagem para o transporte de pessoas, a nota de bagagem para o transporte de coisas e o conhecimento aéreo para o transporte de cargas.

CAPÍTULO II
DO TRANSPORTE DE PESSOAS

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 2º O bilhete de passagem é pessoal e intransferível.

Art. 3º O bilhete de passagem poderá ser emitido por transportador aéreo, seus prepostos e seus agentes gerais.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO