

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 3.627, DE 1997

Obriga as Companhia Aéreas a divulgar informações sobre a aeronave de embarque, e dá outras providências.

**Autor:** Deputado VIC PIRES FRANCO

**Relator:** Deputado ROBERTO ROCHA

### I - RELATÓRIO

O presente projeto de lei obriga a todas as companhias aéreas a divulgar aos seus cliente e passageiros, durante o “check in”, as principais informações sobre a aeronave de embarque, quais sejam:

- I – o seu prefixo;
- II – o ano de fabricação;
- III – o nome do fabricante;
- IV – o seu tipo;
- V – a sua capacidade de passageiros e de carga;
- VI – a última revisão nela realizada e a próxima revisão prevista;
- VII – horas de voo por ela já realizadas após a última revisão;
- VIII – horas de voo ainda possíveis até a revisão seguinte.

Obriga ainda o projeto a todas as lojas de venda de passagens aéreas ou agências de viagens e também companhias aéreas, durante o “check in”, a exibir aos seus potenciais clientes e passageiros, para seu conhecimento, as informações determinadas no seu art. 1º.

A este projeto de lei foi apensado o PL nº 2.979/00, que dispõe sobre prestação de informações acerca da manutenção de aeronaves comerciais, aos usuários do serviço de transporte aéreo.

Ambas proposições foram apreciadas na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias onde foram aprovadas na forma de um Substitutivo.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Entre as razões que deram origem a esses projetos de lei estão supostos indícios de que empresas aéreas estejam utilizando aeronaves já no final de sua vida útil, além de adotarem programas de manutenção preventiva inadequados, com a “canibalização de peças de reposição e outras práticas desaconselháveis”.

Tais suposições não se justificam. Com efeito, para operar no Brasil, uma empresa aérea depende da homologação do Departamento de Aviação Civil (DAC) e, quanto aos requisitos técnicos, deve apresentar à Divisão de Aeronaves e Manutenção (TE-1) do Subdepartamento Técnico do DAC os seus manuais de procedimentos, além de demonstrar que possui instalações adequadas, oficinas de manutenção, engenheiros e técnicos, tudo em conformidade com a legislação em vigor.

Além disso, o DAC verifica, por meio de vistorias periódicas, se estão sendo mantidas as condições iniciais de homologação. Assim, a empresa concessionária se obriga à manutenção de suas aeronaves e ao cumprimento sistemático de todos os requisitos técnicos exigidos para que seja mantido o nível de segurança necessário, dentro de padrões internacionalmente reconhecidos e aceitos.

A vistoria técnica de uma aeronave a serviço do transporte aéreo público é feita quando de sua incorporação à frota nacional e o DAC constata a sua condição de sua aeronavegabilidade.

As condições de manutenção de uma aeronave, categoria transporte, utilizada na aviação comercial brasileira, assim como na aviação comercial internacional, obedecem aos requisitos de aeronavegabilidade adotados pelas legislação aeronáutica internacional e brasileira, que pressupõem:

- a) a realização das inspeções de manutenção periódica, de acordo com o conteúdo e com os intervalos estabelecidos no Programa de Manutenção da Aeronave, aprovado pela Autoridade Aeronáutica Brasileira para a empresa aérea;
- b) o cumprimento das modificações ou inspeções declaradas mandatórias pela Autoridade Aeronáutica Brasileira (Diretrizes de aeronavegabilidade), por exemplo: uma aeronave modelo Boeing B-737-200 passa por oitenta inspeções periódicas tornadas mandatórias por Diretrizes de Aeronavegabilidade que devem ser realizadas e controladas pela empresa aérea;
- c) a troca de componentes, partes, equipamentos ou materiais deve ser feita de acordo com os requisitos do projeto da aeronave aprovado pela Autoridade Aeronáutica Brasileira;
- d) a troca de componentes, partes, equipamentos ou materiais cuja vida útil seja limitada, deve ser realizada dentro do período estabelecido pelo fabricante e aprovado pela Autoridade Aeronáutica Brasileira por exemplo: uma aeronave modelo Boeing B-737-200 possui 439 componentes com vida limite que devem ser trocados, revisados, inspecionados e controlados pela empresa aérea;
- e) os reparos e modificações devem ser realizados de acordo com os procedimentos e métodos aprovados pela Autoridade Aeronáutica Brasileira;

- f) os equipamentos de emergência e placares de instrução ao passageiro, com inscrições em português, devem estar a bordo, conforme requerido pela Autoridade Aeronáutica Brasileira.

Ressalte-se que os procedimentos normais de manutenção preventiva, bem como os esquemas de reparos, estão contidos nos manuais propostos pelo fabricante, que são aceitos ou aprovados pelo órgão homologador do país do fabricante, e convalidados pelo Brasil.

Por sua vez, os procedimentos de manutenção ou reparos não previstos nos manuais do fabricante são propostos pela empresa aérea ou por oficina homologada ao fabricante da aeronave ou do equipamento, o qual obtém a aprovação do órgão homologador do respectivo país, convalidada pela Autoridade Aeronáutica Brasileira.

É importante lembrar que a cada intervalo de voo a equipe de manutenção da empresa aérea avalia as condições da aeronave, visando, exatamente, acompanhar o seu desempenho e detectar qualquer defeito que não se tenha manifestado quando das realizações periódicas.

Diante de todas essas condições, vemos que será de pouca valia, por exemplo, a informação, como pede o projeto, sobre o tipo e ano de fabricação da aeronave que acabou de ser submetida à revisão geral e, tampouco, importa a data dessa última revisão se a aeronave ainda tiver disponibilidade de horas de voo.

Outro fator que atesta a inviabilidade da proposta é a troca do equipamento (bastante comum) após o despacho do passageiro. Essa medida pode e, em alguns casos, deve ser adotada por vários motivos, entre outros, em decorrência de condições meteorológicas adversas que impeçam ou atrasem em demasia a chegada do equipamento inicialmente destinado a cumprir determinado voo; coordenação e otimização da frota, segurança de voo; ou mesmo determinação da Autoridade Aeronáutica. Nessas condições, o passageiro poderá ter informações totalmente desconstruídas.

Todavia, a preocupação em manter o usuário – e aqui incluímos a própria tripulação – informado das condições de manutenção da aeronave, sempre existiu e antecede, em muito, ao Código Brasileiro de Defesa do Consumidor.

Já em 1944, os países participantes da Convenção de Chicago adotaram como meio eficaz de informação ao usuário do Transporte aéreo o Certificado de Aeronavegabilidade, de porte obrigatório e considerado o documento idôneo para demonstrar que uma aeronave encontra-se em condições seguras de vôo, ou seja, aeronavegável.

Assim, dentro da complexidade do sistema de manutenção de aeronaves, e na medida do possível, entende-se que o pleiteado direito de informação do usuário do transporte aéreo já é atendido, podendo o usuário solicitar, no momento do seu embarque, o Certificado de Aeronavegabilidade que deve, necessariamente, estar a bordo da aeronave que irá transportá-lo.

Entendemos, ainda, que o projeto de lei em questão não alcança ao que se propõe diante das premissas em que se baseia, não se traduzindo em benefício de esclarecimento ao público.

Pelo exposto, somos pela rejeição do PL nº 3.627/97, do PL nº 2.979/00 e também do Substitutivo apresentado pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2001.

Deputado ROBERTO ROCHA  
Relator