



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.454-B, DE 2005 **(Do Sr. Milton Monti)**

Obriga as aeronaves a portarem equipamentos de primeiros socorros e dá outras providências; tendo pareceres da Comissão de Defesa do Consumidor, pela aprovação deste e do de nº 2.529/07, apensado, com substitutivo (relator: DEP. ELISMAR PRADO); e da Comissão de Seguridade Social e Família, pela aprovação deste, e pela rejeição do de nº 2.529/2007, apensado, e do Substitutivo da Comissão de Defesa do Consumidor (relatora: DEP. CONCEIÇÃO SAMPAIO).

DESPACHO:

NOVO DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DEFESA DO CONSUMIDOR

SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 2529/07

III - Na Comissão de Defesa do Consumidor:

- Parecer do relator
- Emendas oferecidas pelo relator (2)
- Complementação de parecer
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Seguridade Social e Família:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica obrigatório o uso em aeronaves comerciais nacionais ou estrangeiras, em vôos comerciais, com partida ou chegada em aeroportos nacionais, de equipamento de primeiros socorros para o atendimento de passageiros.

Art. 2º As aeronaves devem ter como equipamentos mínimos de primeiros socorros os seguintes:

1. Local adaptável para transformação em maca de acomodação de pessoas na posição horizontal.
2. Aparelho desfibrilador.
3. Balão de oxigênio.
4. Medicamentos anti-convulsivos, para indicação cardíaca, e de uso geral em situação de emergência.

Parágrafo Único. Além dos requisitos anteriores, o Poder Executivo estabeleceu a relação completa de medicamentos e equipamentos que deverão estar à disposição na aeronave.

Art. 3º Dentre a tripulação da aeronave é obrigatório que pelo menos um de seus membros tenha formação necessária em primeiros socorros e em especial ao manuseio dos itens de segurança a disposição na aeronave.

Art. 4 O descumprimento desta lei acarretará a empresa aérea multa no valor igual ao valor médio da passagem aérea para aquele vôo, multiplicado pelo número de assentos totais da aeronave.

Parágrafo Único – Em caso de reincidência a multa poderá ser multiplicada por quantas vezes forem as reincidências verificadas, podendo culminar com o cancelamento da autorização de operar em aeroportos brasileiros.

Art. 5 As empresas aéreas terão 120 (cento e vinte) dias para adaptar suas aeronaves para o cumprimento desta lei.

Art. 6 Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem o escopo de garantir mais segurança aos usuários do transporte aéreo, obrigando as aeronaves a portarem equipamentos de primeiros socorros em vôos domésticos ou internacionais.

Entendemos ser uma proposta de grande alcance, por isso esperamos contar com o apoio dos ilustres Pares.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2005.

Deputado **MILTON MONTI**

PROJETO DE LEI N.º 2.529, DE 2007 **(Do Sr. Henrique Afonso)**

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", para tornar obrigatória a presença de profissional de saúde nos vôos comerciais.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6454/2005.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o § 4º ao art. 156 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", para tornar obrigatória a presença de médico ou enfermeiro durante os vôos comerciais domésticos e internacionais com partida do Brasil.

Art. 2º O art. 156 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986,

passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“§ 4º Em vôos comerciais domésticos e internacionais com partida do Brasil será obrigatória a presença de um médico ou enfermeiro entre a sua tripulação.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

No mundo todo, há relatos de casos de passageiros que passam mal durante o vôo, com sintomas variados que vão de enjôo a desmaio e perda de consciência. Esses sintomas, apesar de apresentarem-se na maioria das vezes transitórios, requerem em algumas situações a intervenção de um profissional de saúde qualificado, hoje indisponível em nossos vôos comerciais.

Atualmente, na ocorrência de qualquer problema mais sério de saúde durante o vôo o paciente depende do atendimento dos comissários de bordo, cujos conhecimentos nesse campo são extremamente limitados. Ainda que a aeronave possa realizar um pouso de emergência no aeroporto mais próximo, para que seja prestado o devido socorro, isso normalmente leva um tempo considerável, que pode significar a diferença entre a vida e a morte do paciente.

A única medida eficaz nesses casos é o atendimento imediato de um profissional de saúde capaz de diagnosticar a extensão e gravidade do evento e providenciar os primeiros socorros, para que o paciente tenha chance de ser atendido em solo e continuar o tratamento médico adequado.

Portanto, o que queremos com este projeto de lei é garantir que os vôos comerciais, tanto os domésticos, quanto os internacionais que partem do Brasil, tenham entre a sua tripulação um médico ou enfermeiro capaz de oferecer às pessoas embarcadas atendimento adequado no caso de ocorrência de mal súbito à bordo da aeronave, o que pode, em muitas situações, salvar a vida do passageiro socorrido.

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 11 de dezembro de 2007.

Deputado Henrique Afonso

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.

.....

**TÍTULO V
DA TRIPULAÇÃO**

**CAPÍTULO I
DA COMPOSIÇÃO DA TRIPULAÇÃO**

Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.

§ 1º A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pelo Ministério da Aeronáutica e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.

§ 2º A função não-remunerada, a bordo de aeronave de serviço aéreo privado (art. 177) pode ser exercida por tripulantes habilitados, independente de sua nacionalidade.

§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda um terço dos comissários a bordo da mesma aeronave.

Art. 157. Desde que assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.

.....

.....

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

I - RELATÓRIO

A iniciativa em apreciação neste Colegiado, da lavra do ilustre Deputado Milton Monti, torna obrigatório o “uso em aeronaves comerciais nacionais ou estrangeiras, em vôos comerciais, com partida ou chegada em aeroportos nacionais, de equipamento de primeiros socorros para o atendimento de passageiros”.

O art. 2º da proposição elenca as instalações, equipamentos e medicamentos que as aeronaves deverão, no mínimo, possuir, atribuindo à norma regulamentadora poderes para completar o elenco de itens obrigatórios.

O art. 3º determina que pelo menos um dos membros da tripulação tenha formação em primeiros socorros e, particularmente, no manuseio dos itens de segurança à disposição na aeronave em que trabalhar.

Pelo descumprimento, a companhia aérea ficará sujeita a multa “no valor igual ao valor médio da passagem aérea para aquele vôo,

multiplicado pelo número de assentos totais da aeronave”. Em caso de reincidência, o valor da multa “poderá” progredir aritmeticamente à razão do valor inicialmente aplicado, “podendo culminar com o cancelamento da autorização de operar em aeroportos brasileiros”.

É de 120 (cento e vinte) dias o prazo de “vacatio legis”, período que as empresas terão para se adaptar às disposições do diploma legal que for aprovado, dando-se a vigência na data da sua publicação.

Apensado, encontra-se o Projeto de Lei nº 2.529, de 2007, que *“Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que ‘Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica’, para tornar obrigatória a presença de profissional de saúde nos vôos comerciais”*, de autoria do atuante Deputado Henrique Afonso.

Este tem por objeto “tornar obrigatória a presença de médico ou enfermeiro durante os vôos comerciais domésticos e internacionais com partida do Brasil”, fazendo-o por meio de acréscimo de parágrafo ao art. 156 do referido Código.

As proposições, em regime de tramitação ordinária, estão sujeitas à apreciação conclusiva pelas Comissões, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno. Foram distribuídas às Comissões de Defesa do Consumidor, de Seguridade Social e Família, de Viação e Transportes, e de Constituição e Justiça e de Cidadania (esta com fulcro no art. 54).

No prazo regimental, que correu de 19 de junho a 3 de julho de 2008, não foram apresentadas emendas aos projetos de lei. Esta Comissão tem a oportunidade de manifestar-se como primeira Comissão de mérito, nos termos do art. 32, V, “b”, do Regimento Interno desta Casa.

II - VOTO DO RELATOR

As proposições em análise apresentam uma preocupação realmente séria e relevante. Na verdade, parece-nos patente reconhecer que, no exercício da atividade de transportes de passageiros e tripulantes, seja por meio de navegação ou de aeronave, a presença de instalações, equipamentos e medicamentos adequados à prestação de primeiros socorros, é essencial.

Tratando-se de meio aéreo de transporte coletivo, a questão se reveste ainda de maior envergadura, tendo em vista a impossibilidade de interrupção

repentina da viagem, para atender a situações de urgência ou emergência envolvendo a integridade física ou psíquica das pessoas conduzidas.

Avulta a nossos olhos que o regramento legal ou administrativo existente, inclusive em âmbito internacional, ainda não tenha disciplinado a matéria, e isso de forma compulsória, dada a óbvia utilidade e necessidade da disponibilização de materiais, procedimentos e demais providências para prestação de primeiros socorros em aeronaves.

De nossa pesquisa, apenas conseguimos identificar exigências legais relativamente aos “aeródromos”, contidas no Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), a saber:

“Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.

Parágrafo único. São facilidades: [...] serviço contra-incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; [...] locais destinados a [...] serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.”

Em relação à composição da equipe de bordo e suas atribuições, o Título V do CBA estabelece as seguintes disposições, das quais destacamos em negrito algumas de interesse mais direto à matéria em exame:

TÍTULO V Da Tripulação

CAPÍTULO I Da Composição da Tripulação

Art. 156. **São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas** que exercem função a bordo de aeronaves.

§ 1º **A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas**, emitidas pelo Ministério da Aeronáutica e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.

[...].

Art. 159. **Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de voo e certificados de capacidade física e de habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.**

CAPÍTULO II Das Licenças e Certificados

Art. 160. **A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade aeronáutica, na forma de regulamentação específica.**

Parágrafo único. A licença terá caráter permanente e os certificados vigorarão pelo período neles estabelecido, podendo ser revalidados.

Art. 161. **Será regulada pela legislação brasileira a validade da licença e o certificado de habilitação técnica de estrangeiros, quando inexistir**

convenção ou ato internacional vigente no Brasil e no Estado que os houver expedido.

Parágrafo único. O disposto no caput do presente artigo aplica-se a brasileiro titular de licença ou certificado obtido em outro país.

Art. 162. Cessada a validade do certificado de habilitação técnica ou de capacidade física, o titular da licença ficará impedido do exercício da função nela especificada.

Art. 163. Sempre que o titular de licença apresentar indício comprometedor de sua aptidão técnica ou das condições físicas estabelecidas na regulamentação específica, poderá ser submetido a novos exames técnicos ou de capacidade física, ainda que válidos estejam os respectivos certificados.

Parágrafo único. Do resultado dos exames acima especificados caberá recurso dos interessados à Comissão técnica especializada ou à junta médica.

Art. 164. Qualquer dos certificados de que tratam os artigos anteriores poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença.

Parágrafo único. No caso do presente artigo, aplica-se o disposto no parágrafo único do artigo 163.

CAPÍTULO III

Do Comandante de Aeronave

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

[...]

Art. 167. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Parágrafo único. **No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.**

Art. 168. **Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá:**

I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;

II - **tomar as medidas necessárias à proteção** da aeronave e **das pessoas** ou bens transportados;

III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo (artigo 16, § 3º).

Parágrafo único. O Comandante e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou consequências decorrentes de adoção das medidas disciplinares previstas neste artigo, sem excesso de poder.

Art. 169. Poderá o Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.

Art. 170. O Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do voo.

Art. 171. As decisões tomadas pelo Comandante na forma dos artigos 167, 168, 169 e 215, parágrafo único, inclusive em caso de alijamento (artigo 16, § 3º), serão registradas no Diário de Bordo e, concluída a viagem, imediatamente comunicadas à autoridade aeronáutica.

[...]

Art. 172. O Diário de Bordo [...] deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), [...] incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

[...]

Art. 173. O Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.

Parágrafo único. **Ocorrendo mal súbito ou óbito de pessoas, o Comandante providenciará, na primeira escala, o comparecimento de médicos ou da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.**

Ainda que o projeto principal não contenha um maior detalhamento do que se entende tecnicamente por “primeiros socorros” e suas especificidades em relação ao transporte aéreo, pode-se desde logo avaliar que a iniciativa é de todo louvável e merece nosso aplauso.

A Comissão de Seguridade Social e Família - CSSF, que sucederá a este Colegiado na tramitação, poderá tratar abalizadamente da questão técnica de saúde, esclarecendo, por exemplo, se a “formação necessária em primeiros socorros” deverá envolver itens como normas e rotinas quando de acontecimentos de agravo à saúde, ergonomia, transporte de vítimas, acidentes com (ou causados por) animais transportados (peçonhentos ou não), intoxicações e envenenamentos, choque elétrico, parada cardiorrespiratória, entorses, luxações e contusões, queimaduras, reconhecimento de substâncias químicas, corpo estranho (olhos, nariz e ouvidos), engasgos, sangramento nasal, cortes, arranhões e

perfurações, diminuição da temperatura corporal, convulsões e perturbação mental, desmaio, etc.¹

A referida Comissão também terá melhores condições de avaliar a necessidade de profissional médico ou enfermeiro, ou se o atendimento pode ser feito por brigadista ou tripulante devidamente treinado, questão que é objeto da proposição apensada.

Já a terceira Comissão de mérito, a de Viação e Transportes - CVT, poderá trazer à colação as normas internacionais e regulamentares nacionais vigentes sobre o atendimento de situações de enfermidades, urgências, emergências, acidentes de pouca gravidade e outros incidentes que mereçam tratamento específico no disciplinamento da questão.

Em face da importância do assunto, parece-nos de todo interessante e ousamos sugerir aos nossos Pares que, no transcorrer do processo legislativo, a CSSF e a CVT venham a ouvir especialistas no assunto, da sociedade civil, do Ministério da Defesa/Aeronáutica e da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, sendo certo que esta conta com Superintendências de Segurança Operacional e de Serviços Aéreos e com Gerências como as de Relacionamento com os Usuários, de Padrões e Normas Operacionais, e de Fatores Humanos na Aviação e Medicina de Aviação, cujas atribuições vão ao encontro do objeto das proposições em análise².

Sob a perspectiva da defesa do consumidor, os projetos de lei apontam para o interesse na aprovação das iniciativas, nos termos das atribuições contidas nas alíneas “b” e “c” do inciso V do art. 32 do Regimento Interno da Casa, a saber, respectivamente, relações de consumo e medidas de defesa do consumidor e qualidade dos serviços prestados.

Relativamente às regras de penalização administrativa contidas no *caput* e no parágrafo único do art. 4º da proposição principal, preferimos optar pela sistemática adotada no âmbito da legislação aérea brasileira, o que significa, de um lado atribuir à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC o poder de fiscalização do cumprimento da lei e, de outro lado, acrescentar ao Código Brasileiro de Aeronáutica, como hipótese de infração, o descumprimento da obrigação ora

¹ Fonte: Fundação Universidade de Caxias do Sul. Curso: Noções de Primeiros Socorros. Disponível em: http://www.ucs.br/ucs/cipa/curso_primeiros. Extraído em: 30/6/2009.

² Para atribuições das unidades administrativas da ANAC, ver seu Organograma Geral, disponível em: <http://www.anac.gov.br/anac/organogramaGeral.asp>.

criada de aeronave possuir equipamentos mínimos para o atendimento de primeiros socorros.

Tais dispositivos, consideram o disposto nas legislações infra transcritas:

Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

.....

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

XXXVI – arrecadar, administrar e aplicar suas receitas;

Lei n.º 7.565 de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

r) realizar voo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

Em vista do exposto, **votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.454, de 2005, com a Emenda Modificativa e a Emenda Aditiva anexas, e de seu apensado Projeto de Lei nº 2.529, de 2007.**

Sala da Comissão, em 18 de agosto de 2009.

Deputado **ELISMAR PRADO**

Relator

EMENDA MODIFICATIVA

O *caput* do art. 4º da proposição principal (Projeto de Lei nº 6.454, de 2005), passa a vigorar com a seguinte redação, suprimindo seu parágrafo único:

Art. 4º. A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC será responsável pela fiscalização do disposto nesta Lei.

Sala da Comissão, em 18 de agosto de 2009.

Deputado **ELISMAR PRADO**

Relator

EMENDA ADITIVA

A proposição principal (Projeto de Lei nº 6.454, de 2005), passa a vigorar com o acréscimo do seguinte artigo, renumerando-se os demais:

Art. 5º. O artigo 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986) passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 302.....

I -

r) realizar vôo sem os equipamentos de sobrevivência e primeiros socorros exigidos;

Sala da Comissão, em 18 de agosto de 2009.

Deputado **ELISMAR PRADO**

Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE PARECER

No intuito de melhor adequar meu parecer ao PL nº 6.454, de 2005, e seu apenso, PL nº 2.529, de 2007, à boa técnica legislativa, consolidei-o num substitutivo, contemplando o exato teor do voto proferido na reunião da Comissão de Defesa do Consumidor, realizada hoje.

Nosso voto é, portanto, pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.454, de 2005, com as duas emendas de relator e do Projeto de Lei nº 2.529/2007, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala das Comissões, em 26 de agosto de 2009.

Deputado **ELISMAR PRADO**
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.454, de 2005

(Apensado: PL 2.529, de 2007)

Obriga as aeronaves a portarem equipamentos de primeiros socorros e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 3º Fica obrigatório o uso em aeronaves comerciais nacionais ou estrangeiras, em voos comerciais, com partida ou chegada em aeroportos nacionais, de equipamento de primeiros socorros para o atendimento de passageiros.

Art. 4º As aeronaves devem ter como equipamentos mínimos de primeiros socorros os seguintes:

- I. Local adaptável para transformação em maca de acomodação de pessoas na posição horizontal.
- II. Aparelho desfibrilador.
- III. Balão de oxigênio.
- IV. Medicamentos anti-convulsivos, para indicação cardíaca, e de uso geral em situação de emergência.

Parágrafo Único Além dos requisitos anteriores, o Poder Executivo estabelecerá a relação completa de medicamentos e equipamentos que deverão estar à disposição na aeronave.

Art. 3º Dentre a tripulação da aeronave é obrigatório que pelo menos um de seus membros tenha formação necessária em primeiros socorros e em especial ao manuseio dos itens de segurança à disposição na aeronave.

Art. 4º A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC será responsável pela fiscalização do disposto nesta Lei.

Art. 5º As empresas aéreas terão 120 (cento e vinte) dias para adaptar suas aeronaves para o cumprimento desta Lei.

Art. 6º Os arts. 156 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 156.....

§1º.....

.....

§ 4º Em vôos comerciais domésticos e internacionais com partida do Brasil será obrigatória a presença de um médico ou enfermeiro entre a sua tripulação.

Art. 302.....

I -

.....

r) realizar voo sem os equipamentos de sobrevivência e primeiros socorros exigidos.(NR)”

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 26 de agosto de 2009.

Deputado **ELISMAR PRADO**

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, em reunião extraordinária realizada hoje, aprovou, unanimemente, o Projeto de Lei nº 6.454/2005 e o Projeto de Lei nº 2.529/2007, apensado, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Elismar Prado, que apresentou complementação de parecer.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Ana Arraes - Presidenta; Filipe Pereira, Vinicius Carvalho e Walter Ihoshi - Vice-Presidentes; Celso Russomanno, Chico Lopes, Dimas Ramalho, Dr. Nechar, Elismar Prado, Felipe Bornier, José Carlos Araújo, Júlio Delgado, Luiz Bittencourt, Neudo Campos, Ricardo Tripoli, Bruno Rodrigues, Ivan Valente, Julio Semeghini, Milton Vieira e Vital do Rêgo Filho.

Sala da Comissão, em 26 de agosto de 2009.

Deputada ANA ARRAES
Presidenta

COMISSÃO DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe, de autoria do nobre Deputado MILTON MONTI, propõe a obrigatoriedade de as aeronaves comerciais nacionais ou estrangeiras, em voos comerciais com partida ou chegada em aeroportos nacionais, serem equipadas com local, aparelhos e medicamentos para primeiros-socorros.

Estabelece, para tanto, que o Poder Executivo deve definir os equipamentos e medicamentos a serem obrigatoriamente armazenados nas aeronaves e que pelo menos um dos membros da tripulação deve ter treinamento específico.

Prevê, ainda, multa para o caso de descumprimento do disposto.

Apensado ao Projeto principal, encontra-se o Projeto de Lei nº 2.529, de 2007, de autoria do ínclito Deputado HENRIQUE AFONSO, que propõe a alteração do Código Brasileiro de Aeronáutica, tornando obrigatória a presença de médico ou enfermeiro em todos os voos comerciais, domésticos e internacionais entre sua tripulação.

A matéria é de competência deste Órgão Técnico, em caráter terminativo. A primeira Comissão de mérito a manifestar-se — a Comissão de Defesa do Consumidor — exarou parecer favorável a ambas as proposições, na forma de Substitutivo. Posteriormente ao nosso parecer, deverá manifestar-se a Comissão de Viação e Transporte.

Além destas, deverá manifestar-se quanto à admissibilidade a douta Comissão de Constituição e Justiça e de Redação.

Nos prazos regimentalmente previstos não foram apresentadas Emendas.

É o Relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A matéria sob comento revela a sintonia dos nobres autores com a demanda e avanços da nossa sociedade.

De fato, a segurança e o bem-estar dos passageiros de aeronaves que transitam por nossos aeródromos é questão fundamental. Não poucas vezes, temos notícias da ocorrência de urgências ou de emergências médicas em voos nacionais ou internacionais e que demandariam a pronta intervenção de pessoas aptas em primeiros-socorros com vistas a preservar a vida e a saúde dos milhares de passageiros que cruzam os céus do País.

Tal preocupação mostra-se adequada e oportuna, especialmente em face do expressivo aumento no uso de transporte aéreo por nossa população nos últimos anos. Segundo o Anuário do transporte aéreo de 2013, elaborado pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a demanda doméstica do transporte aéreo de passageiros mais que triplicou na última década. Houve aumento de 203% entre 2004 e 2013, com crescimento médio de 13,1% ao ano. É um crescimento significativo, principalmente quando comparado ao crescimento do PIB, cuja média anual restringiu-se a 3,5%.

Outro dado que exemplifica esse incremento é o número de voos realizados no mercado internacional, que quase dobrou nesse período. Em 2004, foram realizados perto de 84 mil voos; em 2013, esse número beirou os 141 mil.

E não podemos ignorar que, dentre tantos passageiros, percentual relevante é formado por pessoas com situação de vulnerabilidade especial no que concerne a sua saúde física. Há grande número de idosos, cadeirantes, pessoas com doenças crônicas.

E cabe ainda lembrar, também, daqueles em deslocamento para tratamento de saúde em outros locais, que muitas vezes necessitam assistência constante durante o voo. Isso se mostra ainda mais relevante em consequência do programa de Tratamento Fora do Domicílio, levado a cabo pelo Ministério da Saúde nos últimos anos.

Nesse contexto, devemos analisar as duas proposições – que visam à segurança dos passageiros de voos em território nacional – e o Substitutivo aprovado na Comissão de Defesa do Consumidor, que condensa seus respectivos conteúdos.

Deve-se observar, inicialmente, que o Projeto apensado propõe algo inexecutável. Um médico ou enfermeiro em cada aeronave comercial é claramente uma proposta inviável. Nenhum país do mundo, mesmo os mais ricos, contam com essa exigência. Seria necessário um número imenso de profissionais que sequer devem existir no mercado, com custos elevados e que estariam ociosos na maior parte do tempo, enquanto em solo, em várias cidades brasileiras, há falta desses profissionais.

Ademais, a exitosa experiência dos Serviços de Assistência Médica de Urgência — SAMU revela-nos que socorristas bem treinados e bem orientados podem e devem ser utilizados em tais circunstâncias.

Desse modo, sob a ótica que nos cabe examinar, que é a relativa à saúde, a proposição apensada e, conseqüentemente o Substitutivo, ficam comprometidos, não devendo, em nosso entender, merecer aprovação desta Comissão.

A proposição principal, ao contrário, contém preceito factível e razoável que pode representar a agregação de maior segurança aos passageiros.

Restam, todavia, ainda, duas avaliações que, em nosso juízo, deverão ser objetos de apreciação pela Comissão de Viação e Transportes. Trata-se, a primeira, da análise do termo “voos comerciais” que o Projeto principal utiliza. Cremos que tornar a exigência contida na matéria em tela obrigatória a todas as aeronaves abarcadas pela citada expressão pode incluir pequenas aeronaves como os “táxis aéreos”. Percebe-se que em tais circunstâncias, não seria possível obedecer às diretrizes previstas, pois muitas têm como único tripulante o piloto que, evidentemente, não poderia socorrer ninguém durante o voo.

Além dessa avaliação, evidencia-se a necessidade de que o conteúdo da proposição seja cotejado com as diretrizes internacionais de aviação. Não podemos perder a perspectiva de que voos oriundos de outros países precisariam se adequar à norma brasileira e, evidentemente, devemos compatibilizar nossas exigências ao que se prevê internacionalmente.

Diante dessas colocações, nosso voto é pela aprovação do Projeto de Lei n.º 6.454, de 2005 e pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.529, de 2007, a ele apensado e do Substitutivo oferecido pela Comissão de Defesa do Consumidor.

Sala da Comissão, em 9 de junho de 2015 .

Deputada CONCEIÇÃO SAMPAIO
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Seguridade Social e Família, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 6.454/2005, e rejeitou o PL 2529/2007, apensado, e o Substitutivo da CDC, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Conceição Sampaio.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Antonio Brito - Presidente, Alexandre Serfiotis e Darcísio Perondi - Vice-Presidentes, Adelmo Carneiro Leão, Benedita da Silva, Carlos Gomes, Carlos Manato, Carmen Zanotto, Célio Silveira, Chico D'Angelo, Christiane de Souza Yared, Conceição Sampaio, Delegado Éder Mauro, Dr. João, Dr. Jorge Silva, Dr. Sinval Malheiros, Dulce Miranda, Eduardo Barbosa, Geovania de Sá, Geraldo Resende, Jean Wyllys, Jhonatan de Jesus, Leandre, Marcelo Belinati, Marcus Pestana, Mário Heringer, Miguel Lombardi, Misael Varella, Odorico Monteiro, Paulo Foletto, Roney Nemer, Rosangela Gomes, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Andrade, Cristiane Brasil, Dâmina Pereira, Danilo Forte, Flávia Moraes, Flavinho, Heitor Schuch, Juscelino Filho, Professora Dorinha Seabra Rezende, Raimundo Gomes de Matos, Raquel Muniz, Ságua Moraes, Sóstenes Cavalcante, Vinicius Carvalho, Walney Rocha e Zeca Dirceu.

Sala da Comissão, em 24 de junho de 2015.

Deputado ANTONIO BRITO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
