

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.458, DE 2015

Apensado: PL nº 2.602/2015

"Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de circuito interno de câmera de vídeo, como equipamento obrigatório de segurança em aeronaves pertencentes às empresas brasileiras de aviação comercial e dá outras providências".

Autor: Deputado LUCIO VIEIRA LIMA

Relator: Deputado LUCAS GONZALEZ

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.458, de 2015, autoria do Deputado Lúcio Vieira Lima, obriga a instalação de câmeras de monitoramento por vídeo nas aeronaves comerciais brasileiras. A exigência se aplica à área de passageiros. Segundo a proposição, as empresas deverão armazenar as imagens e garantir a sua inviolabilidade, de sorte que só se tenha acesso a elas por decisão judicial ou por solicitação das autoridades da área de segurança. A regulamentação da lei caberá ao órgão oficial de aviação, que terá 90 dias para fazê-la. As empresas deverão instalar as câmeras num prazo de 180 dias, após a entrada em vigor da norma.

Acha-se apensado o Projeto de Lei nº 2.602, de 2015, de autoria do Deputado Hiran Gonçalves, que acrescenta artigo 67-A à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, com o intuito de obrigar a instalação dos sistemas de gravação de voz, imagem e dados de voos na cabine de comando das aeronaves. Estipula prazo de 24 meses para as empresas aéreas se adequarem à exigência.

Inicialmente, a relatoria das matérias coube à Deputada Clarissa Garotinho, que se manifestou pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.458, de 2015, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.602, de 2015. De acordo com S.Exa., “*a instalação deste tipo de equipamento (câmeras) nas áreas comuns dos aviões auxiliará na resolução de diversos problemas que podem acontecer no seu interior. A própria justificação do projeto lista alguns casos incluindo brigas e denúncias de furto e assédio moral. O apensado segue a mesma linha, porém somente nas cabines de comando e por meio de alteração do Código Brasileiro de Aviação e estabelecendo um prazo longo para adequação. Ocorre que as cabines de comando já contam com sistema de gravação de som, a chamada caixa-preta. Quanto à gravação de imagens, creio que seria desnecessária*”.

Após a apresentação do parecer da relatora, Deputada Clarissa Garotinho, o Deputado Hugo Leal proferiu voto em separado, no qual expõe as razões pelas quais acredita ser conveniente aprovar as duas proposições, com reparos, na forma de um substitutivo. Tendo havido, logo depois disso, mudança na relatoria dos dois projetos, encarregou-se de examiná-los o Deputado Milton Monti, que proferiu voto pela aprovação da matéria, na forma de substitutivo, no qual foram incorporadas as sugestões que o Deputado Hugo Leal houvera dado em seu voto em separado. Esse parecer, todavia, não chegou a ser apreciado.

Não houve emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Como salientado no relatório, a matéria já mereceu exame da Deputada Clarissa Garotinho, que exercia a relatoria, e do Deputado Hugo Leal, que apresentou voto em separado, discordando parcialmente da manifestação da relatora.

Após analisar os projetos em exame e os votos proferidos por S.Exas., passo a fazer minhas considerações.

A principal diferença do Projeto de Lei nº 1.458, de 2015, para o Projeto de Lei nº 2.602, de 2015, é que este, diferentemente daquele, especifica a área na qual devem ser instaladas câmeras de vídeo: a cabine de comando das aeronaves. Muito embora, em seu parecer, a Deputada Clarissa Garotinho tenha afirmado que o PL 1.458/15 propunha a instalação de câmeras de vídeo apenas na cabine de passageiros, a verdade é que o projeto é inespecífico com respeito à localização dessas câmeras. Assim, ao aprovar o PL 1.458/15, S.Exa. concordava com a exigência de colocação de câmeras nas aeronaves, mas sem a definição de uma área a elas reservada. Na mesma linha, seguiu o Deputado Hugo Leal, cuja proposta de substitutivo inclui a obrigatoriedade de circuito interno de câmeras de vídeo nas aeronaves, mas deixa ao regulador a tarefa de determinar padrões e prazos para a efetivação da medida.

É preciso deixar claro, de início, que não existe norma de âmbito internacional que determine ou recomende o uso de câmeras para filmagem ou monitoramento da cabine de passageiros. A OACI, Organização de Aviação Civil Internacional, depois dos atentados de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, decidiu, isto sim, estabelecer como compromisso das autoridades nacionais a fixação de regras para o controle de acesso à cabine dos pilotos, o que poderia implicar, inclusive, o monitoramento, por câmera de vídeo, da área de acesso à porta desse compartimento vital¹. Não se trata, repetindo, de solução exclusiva, mas de opção à mão dos que se encarregam de regular o setor, em cada país. Quanto ao monitoramento de toda a extensão da cabine de passageiros – é preciso repetir –, não se conhece recomendação nesse sentido. Na mesma linha, a Associação Internacional de Transporte Aéreo – IATA – não considera as câmeras de vigilância na cabine de passageiros um recurso recomendado como parte do conjunto de quesitos que devem ser verificados pela Auditoria de Segurança Operacional Internacional – IOSA.

¹ http://www.aviationtoday.com/av/issue/feature/Cabin-Security_1024.html#.VqYDevkrKUI

Não faz muito, em 2017, a OACI passou a considerar, como recomendação para as autoridades regulatórias, que a cabine dos pilotos das aeronaves construídas e certificadas após 2023 contem com câmera direcionada para o painel de instrumentos, de sorte a facilitar aos investigadores identificar com que tipo de problema os pilotos lidam num acidente ou incidente. Não se trata, é bom ressaltar novamente, de algo que implique a adaptação da frota em uso, o que obrigaria as companhias aéreas a passarem por um novo e dispendioso processo de certificação das aeronaves.

Agora notem bem: o que os projetos em análise requerem é exatamente a adaptação da frota das empresas aéreas brasileiras, em vista da exigência que impõem, isto é, a filmagem e gravação de imagens do interior das aeronaves. Em vez de se aguardar o alinhamento de normas a esse respeito na comunidade de nações, toma-se a dianteira do processo, colocando o País na condição de pioneiro na adoção de norma de segurança e controle cuja defesa tem sido feita, quando feita, por especialistas e reguladores de países que lidam mais frequentemente com ameaças e ataques a seus serviços e infraestrutura.

De acordo com nota técnica da ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas, a instalação de um circuito interno de câmeras de vídeo nas aeronaves é considerada mudança de alta complexidade, pois exige que se coloquem na estrutura cabos, circuitos elétricos e eletrônicos, e isolantes, sendo necessário para isso a remoção dos pisos, painéis de teto e de cabine, poltronas e painéis laterais. A estimativa da ABEAR, considerando o emprego de vinte a quarenta câmeras de vídeo por aeronave e a existência de 500 aeronaves de grande porte no País, seria de um gasto perto de três bilhões de dólares – quase dez bilhões de reais – para a adaptação da frota nacional.

O valor, por óbvio, não é preciso, mas dá uma ideia de grandeza das despesas que seriam assumidas pelas empresas aéreas brasileiras, sem que o mesmo acontecesse às suas congêneres estrangeiras, concorrentes nas linhas internacionais. A par disso, o próprio cenário econômico do Brasil, tanto no passado recente como no futuro próximo, indica que passamos por fase de restrição de investimentos e de contenção de

custos, única forma de acomodar a estagnação da demanda, fruto da baixa atividade econômica. Não é momento, portanto, de impor obrigação dessa monta aos transportadores aéreos.

De mais a mais, vale ressaltar que os pilotos e comissários possuem treinamento e seguem protocolos, em permanente evolução, que lhes permitem atuar com eficácia na maioria dos distúrbios e casos críticos no interior da aeronave. Sendo a cabine dos passageiros um ambiente confinado e do qual os comissários possuem ampla visão, é praticamente impossível que eventuais desordens não sejam contidas com rapidez (atentados terroristas à parte). Nesse tipo de situação, é bom também destacar, o registro visual dos acontecimentos pode ser feito com facilidade, por intermédio de dispositivos móveis em posse dos passageiros. A propósito, cumpre esclarecer que a ausência de câmeras de vídeo no interior da aeronave não tem representado problema para que casos ocorridos a bordo sejam esclarecidos, pois o testemunho de várias pessoas pode perfeitamente servir de prova robusta num processo administrativo ou judicial.

Sendo essas as reflexões que tinha a fazer, **voto pela rejeição** do Projeto de Lei nº 1.458, de 2015, e do Projeto de Lei nº 2.602, de 2015.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado LUCAS GONZALEZ
Relator