



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.427-C, DE 2001

(Do Sr. Abelardo Lupion)

Dispõe sobre a configuração interna das aeronaves das empresas aéreas de aviação civil comercial; tendo parecer: da Comissão de Seguridade Social e Família, pela aprovação do de nº 5131/01, apensado, e pela rejeição deste (relator: DEP. RIBAMAR ALVES); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação do de nº 5131/01, apensado, e pela rejeição deste (relator: DEP. MAURO LOPES); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, e dos de nºs 5131/01, 2694/07 e 3363/08, apensados (relator: DEP. GERALDO PUDIM).

NOVO DESPACHO:

APENSE-SE AO PL 3249/2012.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

- I - Projeto inicial
- II - Projeto apensado: 5131/01
- III - Na Comissão de Seguridade Social e Família:
 - Parecer do relator
 - Parecer da Comissão
- IV - Na Comissão de Viação e Transportes:
 - Parecer do relator
 - Parecer da Comissão
- V - Novas apensações: 2694/07 e 3363/08
- VI - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:
 - Parecer do relator
 - Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI

Nº 4.427, DE 2001

(Do Sr. Abelardo Lupion)

Dispõe sobre a configuração interna das aeronaves das empresas aéreas de aviação civil comercial.

(ÀS COMISSÕES DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As empresas de aviação civil comercial ficam obrigadas a realizarem os vôos com duração, incluindo as escalas, igual ou superior a seis horas, em aeronaves, cuja configuração interna observe as seguintes dimensões mínimas:

I – distância livre entre o encosto de uma poltrona e o espaldar da anterior, com ambas em posição normal, de 33 polegadas ou 83,82 cm;

II – distância livre entre o assento de uma poltrona e o espaldar da anterior, com ambas na posição normal, de 14 polegadas ou 35,36cm;

III – largura da poltrona de 19 polegadas ou 48,26cm;

IV – inclinação da poltrona de 28º

Parágrafo único. Dimensão idêntica à prevista no inciso II deve ser observada para o espaço delimitado pelo assento das poltronas localizadas à frente da aeronave e o anteparo anterior às mesmas.

Art. 2º. Esta lei entra em vigor no prazo de cento e oitenta dias a contar da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As aeronaves das companhias de aviação comercial nacionais oferecem poltronas, cuja quantidade, dimensões, inclinação e distância entre as mesmas correspondem a padrões internacionais exigidos para a segurança do voo. A aplicação desses parâmetros deve permitir, numa situação de emergência, a evacuação de todos os passageiros, em 90 segundos ou menos, utilizando 50% das saídas de emergência das aeronaves. Para isso, o projeto dos fabricantes estabelece como distância mínima entre as poltronas o espaçamento de 29 polegadas.

Embora as empresas nacionais utilizem nas aeronaves "Boeing", "Air Bus" e "Fokker", que compõem a maioria de suas frotas, um espaçamento em função da classe que varia entre 31 a 34 polegadas, maior, portanto, do mínimo previsto pelo fabricante, verifica-se que, para a classe econômica, o espaçamento disponível é restrito, intimidando o deslocamento dos passageiros, principalmente na configuração de três poltronas juntas.

Sabe-se, até o momento, que a insuficiência de espaçamento entre as poltronas, pelo fato de favorecer à imobilidade do passageiro, apresenta-se como co-fator à ocorrência de problemas de circulação sanguínea nos indivíduos com propensão genética a desenvolver tais patologias.

Além de garantir mais conforto aos usuários do transporte aéreo, o aumento das dimensões das poltronas e do espaçamento entre as mesmas na classe econômica das aeronaves utilizadas em vôos com duração,

incluindo as escalas, igual ou superior a seis horas, é um procedimento preventivo à ocorrência de problemas venosos com passageiros, por facilitar a execução de exercícios na posição sentada. Afinal, essa medida compõe o rol de recomendações médicas aceitas e postas em prática por diversas companhias aéreas de outros países, independente da inexistência de comprovação científica causal entre viagens aéreas de longa duração e o risco de desenvolver problemas de circulação sanguínea.

Pela importância e alcance social da medida contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 03 de 04 de 2001.


Deputado ABELARDO LUPION

PROJETO DE LEI N.º 5.131, DE 2001

(Do Sr. Elias Murad)

Estabelece as dimensões mínimas para a configuração interna das aeronaves da aviação civil comercial regular.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4427/2001.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 5.131, DE 2001 (Do Sr. Elias Murad)

Estabelece as dimensões mínimas para a configuração interna das aeronaves da aviação civil comercial regular.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 4.427, DE 2001)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece as dimensões mínimas para a configuração interna das aeronaves da aviação civil comercial regular.

Art. 2º A configuração interna das aeronaves utilizadas na aviação civil comercial regular brasileira deve obedecer às seguintes dimensões mínimas:

I – largura da poltrona de 19 polegadas ou 48,26 cm;

II – inclinação da poltrona de 30º

III - distância livre entre o encosto de uma poltrona e o espaldar da anterior, ambas na posição normal, de 34 polegadas ou 86,36 cm;

IV – distância livre entre o assento de uma poltrona e o espaldar da anterior, ambas em posição normal, de 15 polegadas ou 37,90 cm.

Parágrafo único. As dimensões dispostas no inciso IV são válidas para a colocação de qualquer anteparo à frente da poltrona.

Art. 3º Às empresas de transporte aéreo que descumprirem o disposto no art. 2º desta lei aplicar-se-ão, gradativamente, as seguintes penalidades:

I – advertência;

II – multa cumulativa de cinco mil reais por aeronave desconforme a cada incidência.

Art. 4º Esta lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta dias da data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A configuração espacial interna das aeronaves modificou-se ao longo do tempo, tendo-se observado a diminuição gradual das dimensões entre as poltronas na chamada classe econômica.

A restrição de espaço pode funcionar como co-fator para a ocorrência da doença conhecida como Trombose Venosa Profunda – TVP – por dificultar o movimento do usuário do transporte aéreo, notadamente nos vôos de longa duração.

Preventivamente, muitas empresas de aviação civil comercial de outros países estão adotando procedimentos para diminuir as chances de que algum passageiro tenha TVP durante ou após a utilização de seus vôos. Privilegiar o consumo de líquidos em detrimento do álcool, evitar a ingestão de sonífero, usar roupas confortáveis e fazer exercícios orientados na posição sentada são algumas das medidas de senso comum implementadas.

Para a realização dos exercícios referidos impõe-se uma configuração interna na aeronave que assegure espaços com dimensões razoáveis para propiciar o movimento do corpo humano, mesmo restrito.

As dimensões mínimas estipuladas pelo projeto de lei ora apresentado têm por objetivo resguardar a saúde dos usuários do transporte aéreo, além de possibilitar viagens mais confortáveis. Trata-se de alinhamento à tendência atual verificada no mundo, a qual o Brasil deve acompanhar.

As penalidades aplicáveis de forma gradual às empresas de transporte aéreo descumpridoras do mandato da lei antecipa, em caráter

educativo, a advertência à multa, cujo valor inicial de cinco mil reais acumular-se-á a cada incidência de aeronave desconforme.

O prazo de um ano para a entrada em vigor da lei foi previsto para as empresas adequarem as aeronaves, em serviço e em processo de homologação, às exigências da lei.

Assim, considerando a importância, pertinência e elevado alcance social da proposta, conto com o apoio dos nosso Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 15 de agosto de 2001.



Deputado ELIAS MURAD

COMISSÃO DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA

PROJETO DE LEI Nº 4427, DE 2001

Dispõe sobre a configuração interna das aeronaves das empresas aéreas de aviação civil comercial.

Autor: Deputado Abelardo Lupion

Relator: Deputado Ribamar Alves

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe, de autoria do Deputado Abelardo Lupion, propõe que as empresas de aviação civil comercial fiquem obrigadas a realizarem os vôos com duração, incluindo as escalas, igual ou superior a seis horas, em aeronaves, cuja configuração interna observe dimensões mínimas especificadas, relacionadas ao distanciamento, largura e inclinação das poltronas e estabelece cláusula de vigência.

Na Justificação, o Autor informa que as aeronaves das companhias de aviação comercial nacional oferecem poltronas que seguem os parâmetros internacionais mínimos para a segurança do vôo, relacionados, por exemplo, com situações de emergência, em que seria exigida uma distância mínima de 29 polegadas entre as poltronas. Afirma que a maioria das aeronaves nacionais apresenta espaçamentos que variam entre 31 e 34 polegadas, sendo os assentos da classe econômica, os que apresentam maiores restrições ao deslocamento dos passageiros.

O Autor menciona a tese de que a insuficiência de espaçamento entre as poltronas, pelo fato de favorecer a imobilidade do

passageiro, apresenta-se como co-fator à ocorrência de problemas de circulação sanguínea nos indivíduos com propensão a desenvolver tais patologias.

Comenta, ainda, que o aumento na dimensão e espaçamento das poltronas na classe econômica de vôos de longa duração, favorece o conforto dos usuários e permite a realização de exercícios preventivos à ocorrência de problemas venosos, medida essa, recomendada pela área médica, mesmo diante da inexistência de comprovação científica causal entre viagens de longa duração e o risco de desenvolver problemas de circulação sanguínea.

O Projeto foi distribuído para a CSSF, onde, decorrido o prazo regimental, não foram apresentadas Emendas.

Após a apreciação por essa Comissão, o Projeto tramitará nas Comissões de Viação e Transportes, e de Constituição e Justiça e de Redação, estando dispensada a competência do plenário, para discussão e votação, nos termos do Art. 24, II, do Regimento Interno.

Foi apensado ao Projeto em análise e encaminhado para a CSSF, o Projeto de Lei 5.131, de 2001, de autoria do Deputado Elias Murad, semelhante ao anterior, mas que apresenta alterações de técnica legislativa, ampliação nas dimensões de inclinação e distância das poltronas, inclusão de penalidades e ampliação do prazo contido na cláusula de vigência.

A Justificação da Proposição apensada menciona a necessidade de garantir dimensões mínimas para que seja possível realizar medidas preventivas à ocorrência da Trombose Venosa Profunda.

II - VOTO DO RELATOR

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), a imobilidade prolongada, particularmente quando o indivíduo está sentado, leva à estagnação de sangue nas pernas, que por sua vez causa edema e desconforto. A estase de sangue é um fator predisponente para o desenvolvimento de trombose venosa (coágulos de sangue). No caso da viagem aérea, é possível,

mas não cientificamente provado, que outros fatores ambientais na cabine também possam contribuir.

A maioria dos trombos venosos não causam quaisquer sintomas e são reabsorvidos sem conseqüências. Ocasionalmente, quando um trombo se desprende da parede da veia e viaja pela corrente sanguínea para os pulmões (embolismo pulmonar), a Trombose Venosa Profunda (TVP) pode causar sérias conseqüências, incluindo dor no tórax, falta de ar e até a morte súbita. Isso pode ocorrer muitas horas ou dias após a formação do trombo.

O risco de desenvolver TVP é muito pequeno, a menos que estejam presentes fatores de risco preexistentes, como: história prévia de trombose venosa ou embolia pulmonar, idade maior que 40 anos (o risco aumenta com a idade), uso de terapia com estrógenos, gravidez, cirurgia recente ou trauma (particularmente cirurgia do abdômen e membros inferiores), câncer e anormalidades genéticas de coagulação sanguínea.

A Associação Médica Aeroespacial, em seu Guia Médico para Viagens Aéreas, informa que o termo “síndrome da classe econômica” foi usado a partir da década de 70 para indicar a relação entre TVP e viagens aéreas. Defende que melhor seria usar o termo “trombose do viajante”, pois incluiria passageiros das outras classes e de outros meios de transporte de longa duração. Salaria que, na última década, pelo menos 200 casos de “trombose do viajante” foram notificados no mundo.

Após uma revisão da evidência científica disponível em 2001, peritos médicos da OMS, concluíram pela necessidade de mais pesquisas para definir a associação entre viagem aérea e trombose venosa. Naquele ano, a OMS implantou o Projeto WRIGHT (*WHO Research Initiative on Global Hazards of Travel*), com custo estimado em 12 milhões de Euros e duração superior a dois anos, com o objetivo de realizar um conjunto de estudos visando preencher as lacunas de conhecimento na relação entre viagem aérea e trombose venosa, estudos esses que terão maior validade de resultados finais, ao invés dos muitos estudos descoordenados e de pequena amplitude existentes atualmente.

Enquanto os resultados desses estudos não estão disponíveis, consultores da OMS recomendaram, em 2001, medidas de senso comum, ainda que atualmente tenham pouca base científica, para o conforto dos passageiros, incluindo: redução do consumo de bebida alcoólica, adequada

hidratação, uso de roupas confortáveis (não apertadas) e realização de exercícios com as pernas, enquanto sentados.

A Associação Médica Aeroespacial também indica medidas preventivas semelhantes às da OMS, baseadas em estudos realizados em outros ambientes, que não o de aeronaves.

Vale ressaltar que o Parlamento Britânico, expressou, por meio de relatório denominado “Viagem Aérea e Saúde” do Comitê de Ciência e Tecnologia da Casa dos Lordes, publicado em 2000, um fato com o qual concordamos plenamente: a segurança é, corretamente, uma importante preocupação da indústria de viagem aérea, mas esse tem sido o principal foco da regulamentação existente, de modo que a saúde dos passageiros e da tripulação não tem recebido a devida atenção.

O Projeto de Lei 5.131 traz relevantes aperfeiçoamentos ao Projeto de Lei 4.427, uma vez que amplia dimensões de inclinação e distância das poltronas, o que favorece a realização de exercícios na posição sentada e melhora as condições de conforto dos passageiros, prevê penalidades gradativas ao não cumprimento das obrigações e amplia o prazo para adequação das aeronaves.

Diante do exposto, em que pese a importante contribuição representada pelo Projeto de Lei 4.427, somos pela rejeição mesmo e pela aprovação do Projeto de Lei 5.131.

Sala da Comissão, em de de 2003 .

Deputado Ribamar Alves
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Seguridade Social e Família, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.427/2001, e aprovou o Projeto de Lei nº 5.131/2001, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Dr. Ribamar Alves.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Angela Guadagnin - Presidente, Roberto Gouveia e Jorge Alberto - Vice-Presidentes, Antonio Joaquim, Arlindo Chinaglia, Arnaldo Faria de Sá, Athos Avelino, Benjamin Maranhão, Custódio Mattos, Dr. Pinotti, Dr. Ribamar Alves, Eduardo Barbosa, Geraldo Resende, Guilherme Menezes, Henrique Fontana, Kelly Moraes, Laura Carneiro, Lavoisier Maia, Manato, Maria do Rosário, Maria Helena, Maria Lucia, Mário Heringer, Milton Barbosa, Nilton Baiano, Rafael Guerra, Rommel Feijó, Saraiva Felipe, Selma Schons, Thelma de Oliveira, Vic Pires Franco, Alceste Almeida, Amauri Robledo Gasques, Dra. Clair, Jamil Murad, José Mendonça Bezerra, José Rocha, Juíza Denise Frossard, Milton Cardias, Silas Brasileiro e Zonta.

Sala da Comissão, em 24 de setembro de 2003.

Deputada ANGELA GUADAGNIN
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.427 DE 2001

Dispõe sobre a configuração interna das aeronaves das empresas aéreas de aviação civil comercial.

Autor: Deputado Abelardo Lupion

Relator: Deputado Mauro Lopes

I - RELATÓRIO

Chega para exame desta Comissão de Viação e Transportes o projeto de lei em epígrafe, que estabelece dimensões mínimas para a configuração interna das aeronaves utilizadas pelas empresas aéreas da aviação civil comercial brasileira, em vôos com duração igual ou superior a seis horas, incluindo escalas.

São estas as dimensões propostas no PL nº 4.427/01:

- 33 polegadas ou 83,82cm – distância livre entre o encosto de uma poltrona e o espaldar da imediatamente anterior, estando ambas na posição normal, válido também para o espaço localizado antes da primeira poltrona;
- 14 polegadas ou 35,36cm – distância entre o assento de uma poltrona e o espaldar da anterior, estando ambas na posição normal;
- 19 polegadas ou 48,26cm – largura da poltrona;
- 28° - inclinação da poltrona.

Na justificativa, o autor do PL, Deputado Abelardo Lupion defende as dimensões propostas para garantir maior conforto e segurança aos passageiros, em especial os da classe econômica, que correspondem a maioria absoluta dos usuários do transporte aéreo. Refere a contribuição positiva dos espaços maiores para a saúde dos passageiros, por facilitar, nos vôos de longa duração, a execução de exercícios na posição sentada para evitar problemas de circulação sanguínea.

À proposta assinalada foi apensado o PL nº 5.131, de 2001, do Sr. Elias Murad, com o mesmo objetivo de dispor sobre as dimensões mínimas, para orientar a configuração das aeronaves da aviação civil comercial regular.

São as seguintes as dimensões previstas:

- 19 polegadas ou 48,26cm – largura da poltrona;
- 30° - inclinação da poltrona;
- 34 polegadas ou 86,36cm – distância entre o encosto de uma poltrona e o espaldar da anterior, ambas na posição normal;
- 15 polegadas ou 37,9cm – distância entre o assento de uma poltrona e o espaldar da anterior, ambas na posição normal, válida também para o espaço correspondente à primeira poltrona.

Além das dimensões, o PL estipula as penalidades de advertência e multa cumulativa de cinco mil reais, para cada incidência por aeronave.

A exemplo do PL principal, a justificação da proposta mostra as vantagens de dimensões maiores para a saúde dos passageiros, tendo em vista desfavorecer a ocorrência de episódios de Trombose Venosa Profunda em razão da imobilidade continuada.

Em princípio, as propostas foram analisadas na Comissão de Seguridade Social e Família, na qual foi acatado, por unanimidade, o parecer do Relator, Deputado Ribamar Alves, pela rejeição do projeto principal, PL nº 4.427/01, e aprovação do projeto apenso, PL nº 5.131/01.

No prazo regimental, esta Comissão não recebeu emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Sem demérito às boas intenções dos Parlamentares autores das iniciativas sob exame, de querer garantir maior conforto e segurança aos passageiros do transporte aéreo, mediante a fixação, em lei federal, de um novo padrão de configuração do mobiliário das aeronaves utilizadas na aviação comercial brasileira, temos a colocar alguns senões à aceitação das propostas.

Como é de conhecimento comum, o modal aéreo apresenta a peculiaridade de seguir parâmetros definidos por órgãos técnicos credenciados pelos organismos internacionais do setor, que dão suporte às aviações civis nacionais.

Enquadra-se nesse contexto, a configuração interna dos aviões, cuja definição atende a parâmetros de segurança, aspecto determinante na modalidade de transporte aéreo.

Assim, o desenho do mobiliário dos aviões corresponde a uma das exigências para homologação de aeronaves com capacidade a partir de 44 passageiros, as quais devem garantir, numa situação crítica, condições de evacuar todos os passageiros em, no máximo, noventa segundos, utilizando-se 50% de suas saídas de emergências.

A homologação citada depende de aprovação da aeronave na demonstração de evacuação, realizada com a capacidade máxima de passageiros admitida. Após o teste, cabe a cada companhia de aviação a definição de sua configuração interna, de acordo com ditames de mercado, para os trechos a serem explorados comercialmente, mantidas, é claro, as dimensões mínimas aprovadas.

Alterações internas nas dimensões vigentes poderiam comprometer o desempenho comercial de aviões com boa aceitação no mercado. Esse, o caso do jato para 50 passageiros, ERJ 145 da EMBRAER (Empresa

Brasileira de Aeronáutica S.A.), de grande aceitação internacional, no qual o aumento da largura das poltronas para 19 polegadas, por exemplo, implicaria na redução do número de colunas de poltrona, de três para duas, para cumprir o regulamento, que prevê a dimensão mínima do corredor, de 20 polegadas. Menos poltronas, menos passageiros transportados e, por conseguinte, maior tarifa para os bilhetes comercializados no mercado interno. Além disso, compromissos comerciais com a exportação da aeronave e os custos elevados de fabricação tornam impensáveis modificações no seu modelo.

Pelo exposto, votamos pela REJEIÇÃO do PL nº 4.427, de 2001, e seu apenso, PL nº 5.131, de 2001.

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputado MAURO LOPES
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 4.427-A/01 e o de nº 5.131/01, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Mauro Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Wellington Roberto - Presidente, Giacobbo, Pedro Chaves e Neuton Lima - Vice-Presidentes, Aracely de Paula, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Domiciano Cabral, Francisco Appio, Lael Varella, Leônidas Cristino, Marcelo Castro, Marcelo Teixeira, Mário Negromonte, Mauro Lopes, Romeu Queiroz, Aroldo Cedraz, Pedro Fernandes e Zezéu Ribeiro.

Sala da Comissão, em 20 de outubro de 2004.

Deputado WELLINGTON ROBERTO
Presidente

PROJETO DE LEI N.º 2.694, DE 2007 **(Do Sr. Alex Canziani)**

Obriga as aeronaves brasileiras utilizadas em vôos comerciais a dispor de assentos especiais para passageiros obesos ou com estatura elevada.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4427/2001.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2007

(Do Sr. Alex Canziani)

Obriga as aeronaves brasileiras utilizadas em vôos comerciais a dispor de assentos especiais para passageiros obesos ou com estatura elevada.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei obriga as aeronaves brasileiras utilizadas em vôos comerciais a dispor de assentos especiais para passageiros obesos ou com estatura elevada e estabelece as dimensões mínimas para essas poltronas.

Art. 2º Pelo menos dez por cento dos assentos das aeronaves registradas no Brasil e empregadas no transporte de passageiros em vôos comerciais deverão ser configuradas para o atendimento de passageiros obesos ou com estatura elevada, obedecendo as seguintes dimensões mínimas:

I – largura da poltrona: 540mm (24 polegadas);

II – distância mínima entre a parte interna do encosto da poltrona e a face traseira do encosto da poltrona instalada à frente ou de outra estrutura fixa instalada à frente: 965mm (38 polegadas);

III - distância mínima entre a extremidade dianteira do assento e a face traseira do encosto da poltrona instalada à frente ou de qualquer outra estrutura fixa instalada à frente: 470mm (18,5 polegadas);

Parágrafo único. Os assentos previstos no *caput* serão oferecidos na classe econômica, sem custos adicionais para os passageiros.

Art. 3º A não observância das disposições previstas nesta lei sujeita as empresas infratoras à multa de R\$ 1.000,00 (um mil reais) para cada voo realizado sem as poltronas previstas no art. 2º.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor decorridos 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Temos observado, nos últimos anos, a redução do tamanho e da distância entre os assentos instalados nas aeronaves comerciais brasileiras. Essa situação tem gerado um grande desconforto aos passageiros e, pior, contribuído para o aparecimento de doenças do aparelho circulatório, pois, em viagens longas, as pessoas ficam expostas ao risco de trombose venosa profunda, pela dificuldade de movimentar-se durante o voo.

Os atuais padrões das poltronas instaladas em aeronaves comerciais são regulados pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA nº 25, que adota o texto da *Federal Aviation Regulation – FAR* nº 25, do Governo norte-americano. Essa norma estabelece o espaçamento mínimo entre duas poltronas considerando a proteção do ocupante durante o pouso de emergência e o espaço necessário para a evacuação dos passageiros em um tempo pré-estabelecido.

As normas aplicáveis, entretanto, não levam em consideração os aspectos relativos ao conforto dos passageiros ou a possibilidade de problemas de saúde decorrentes do pouco espaço, uma vez que esses padrões são determinados com base em critérios que consideram apenas a segurança dos viajantes.

Em razão dessa situação e do elevado índice de reclamações em relação à exigüidade dos espaços entre as poltronas instaladas em classe econômica, estamos apresentando este projeto de lei, que tem como objetivo obrigar as empresas a configurarem pelo menos 10% das poltronas de cada aeronave com as dimensões definidas neste projeto de lei, que são aquelas consideradas suficientes para acomodar com conforto e

segurança os passageiros obesos ou com estatura elevada.

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

Sala das Sessões, em de de 2007.

Deputado Alex Canziani

2007_15179_Alex Canziani205

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

RBHA 25

PORTARIA Nº 285/DGAC, DE 6 DE AGOSTO DE 1990

Aprova a Norma que estabelece os requisitos de aeronavegabilidade para os aviões categoria transporte.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, tendo em vista o disposto no item 5 do artigo 6º da Portaria nº 381/GM5, de 2 de junho de 1988, resolve:

Art. 1º - Aprovar a NSMA 58-25 "Requisitos de Aeronavegabilidade. Aviões Categoria Transporte.", a qual adota o FAR 25 do FAA.

Art. 2º - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Portaria nº 202/DGAC, de 14 de julho de 1989, e demais disposições em contrário.

Ten Brig do Ar - SERGIO LUIZ BÜRGER
Diretor-Geral

RBHA 25

PREFÁCIO

Em cumprimento ao determinado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica em seu artigo 66, parágrafo 1º, Lei 7565, de 19 de dezembro de 1986 e pelo item 5, artigo 6º da Portaria 381/GM5, de 02 de junho de 1988, que dispõem sobre o Sistema de Segurança de Voo de Aviação Civil - SEGVÔO, o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 25 - RBHA 25 -

"Requisitos de Aeronavegabilidade. Aviões Categoria Transporte." estabelece os requisitos de aeronavegabilidade para concessão de certificado de homologação de tipo de aviões categoria transporte. Este Regulamento deve ser usado e interpretado conforme previsto no RBHA 10.

Ele substitui mas não revoga os "Requisitos Brasileiros de Homologação Aeronáutica" do Grupo 1350 (RBHA 1350 e 1354/02), os quais continuam válidos para aviões que os usaram como base de homologação, porém revoga e substitui o RBHA 25 de 21 Ago 89, aprovado pela Portaria nº 202/DGAC, de 14 Jul 89.

PROJETO DE LEI N.º 3.363, DE 2008
(Do Sr. Mendonça Prado)

Dispõe sobre a reserva de poltronas com medidas especiais destinadas a pessoas obesas no interior das aeronaves que operam nos aeroportos brasileiros.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2694/2007.

(Do Sr. Mendonça Prado)

Dispõe sobre a reserva de poltronas com medidas especiais destinadas a pessoas obesas no interior das aeronaves que operam nos aeroportos brasileiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A presente lei versará sobre o tratamento especial que deverá ser despendido às pessoas obesas pelas empresas aéreas que operam nos aeroportos brasileiros.

Art. 2º Com base na presente lei, as empresas deverão disponibilizar 20% (vinte por cento) das poltronas de cada aeronave, seguindo os padrões estabelecidos pelos órgãos competentes, para fornecer conforto aos cidadãos que possuem medidas consideradas, pelos institutos responsáveis, como de obesidade.

Art. 3º É vedado que as empresas aéreas pratiquem tarifação diferenciada entre pessoas com peso considerado normal, saudável, em detrimento de pessoas obesas.

Art. 4º Considera-se obesa a pessoa que apresenta um Índice de Massa Corpórea (IMC) igual ou superior a 30 kg/m².

§ 1º Para calcular o IMC, utiliza-se a fórmula aprovada pela Organização Mundial de Saúde (OMS), ou seja, $IMC = \text{Peso (kg)} / (\text{Altura (Mts)})^2$, que se constitui da divisão do peso atual da pessoa (em kg) pela altura elevada ao quadrado (em metros).

§ 2º O atestado médico é o documento oficial que comprova o disposto neste artigo.

Art. 5º Entende-se como empresa e/ou operadora do serviço de transporte aéreo de passageiros, para a aplicação do disposto nesta lei, toda a pessoa jurídica que opera no setor aeroviário brasileiro, de acordo com a legislação vigente.

Art. 6º Cabe às empresas aéreas e aos seus funcionários responsabilização penal pelo desrespeito e discriminação praticados contra os cidadãos que reclamarem os direitos garantidos por esta lei.

Art. 7º O Ministério da Saúde e o Ministério da Defesa deverão, em uma ação conjunta, promover a regulamentação dos padrões de acomodação que atenderão às necessidades desses cidadãos. O Ministério da Saúde visando determinar os padrões para uma acomodação saudável. Já o Ministério da Defesa visando determinar a viabilização técnica, de engenharia, dos padrões especificados por aquele.

Parágrafo único. O prazo para publicação da referida regulamentação é de 6 (seis) meses a contar da publicação desta lei.

Art. 8º As empresas aéreas terão o prazo de 1 (um) ano, a contar da publicação desta, para se adaptarem aos padrões que forem regulamentados.

Art. 9º O descumprimento do disposto na presente lei, deverá ser punido com multa de 50 (cinquenta) vezes o valor do trecho percorrido pela aeronave que esteja irregular. No caso de reincidência, a multa será calculada em dobro.

Art. 10 A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICACÃO

Visando acabar com o sofrimento dos cidadãos brasileiros que estão com o peso acima do padrão, venho apresentar o presente projeto de lei.

Após presenciar inúmeros casos e ser testemunha ocular de pessoas que se esmagavam nas poltronas das aeronaves que operam nos trechos brasileiros, é impossível não considerar que tais cidadãos merecem um tratamento diferenciado para amenizar seu martírio.

Há notícias de que as empresas que operam no Brasil encomendam aeronaves aos fabricantes com medidas que visam o máximo aproveitamento do espaço. Pedem poltronas mais estreitas e com menor distanciamento entre fileiras.

Dessa maneira, aquela pessoa que não é magra e, até mesmo, que esteja um pouquinho acima do peso fica em uma posição completamente desconfortável quando tenta se acomodar nas poltronas das aeronaves. Suportam, durante horas de voo, o incômodo de não ter condições nem de se movimentar, quanto menos descansar.

Descansar sim, pois a grande maioria dos passageiros viaja por horas após um dia longo de trabalho. E passar por uma situação desconfortável como essa é completamente insuportável.

Se uma pessoa com o peso um pouco acima do normal já não se sente confortável, imagine uma pessoa obesa. Na maioria das vezes essas pessoas nem conseguem sentar e necessitam de mais de um assento para se acomodar.

Ou seja, necessitando de mais de um assento, a pessoa acaba pagando em dobro.

Isso deve ser considerado como ato discriminatório. Porque, apenas por estar acima do peso, a pessoa tem que ser punida pagando mais do que qualquer outro cidadão. Paga mais porque as empresas aéreas não lhes proporcionam melhores condições de viagem.

Justifica-se, portanto, que cada empresa disponibilize 20% (vinte por cento) dos assentos de cada aeronave.

Determinamos essa quantidade de poltronas por aeronave, pois os índices apresentados pelos órgãos de saúde pública relatam que cerca de 20% (vinte por cento) dos cidadãos brasileiros estão hoje acima do peso normal.

Ou seja, mais de 30.000.000 (trinta milhões) de brasileiros apresentam um Índice de Massa Corpórea (IMC) igual ou superior a 30 kg/m². Valores que, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), determinam que obesidade acometa um cidadão.

Logo, visando um tratamento digno aos cidadãos brasileiros considerados obesos, o projeto em questão deve ser aprovado e promulgado.

Sala das Sessões, em de de

Deputado MENDONÇA PRADO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 4.427, DE 2001

(APENSADOS OS PROJETOS DE LEI N.ºS 5.131, DE 2001; 2.964, DE 2007; E 3.363, DE 2008)

Dispõe sobre a configuração interna das aeronaves das empresas aéreas de aviação civil comercial.

Autor: Deputado Abelardo Lupion

Relator: Deputado Geraldo Pudim

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei referenciado dispõe que nos vôos de duração igual ou superior a seis horas, incluindo suas escalas, as companhias de aviação civil comercial deverão utilizar aeronaves com as seguintes configurações internas:

I – distância livre entre o encosto de uma poltrona e o espaldar da anterior, com ambas em posição normal, de 33 polegadas ou 83,82 cm;

II – distância livre entre o assento de uma poltrona e o espaldar da anterior, com ambas na posição normal, de 14 polegadas ou 35,36 cm, bem como igual dimensão para o espaço delimitado pelo assento das poltronas localizadas à frente da aeronave e o anteparo anterior a elas;

III – largura da poltrona de 19 polegadas ou 48,26 cm; e

IV – inclinação da poltrona de 28°.



Foi apensado à proposição original o Projeto de Lei n.º 5.131, de 2001, do Deputado Elias Murad, com igual objetivo, porém estabelecendo dimensões maiores para o espaçamento interno das aeronaves, assim como fixando penas para as empresas que descumprirem a lei;

Ao final da legislatura o projetos de lei referidos foram arquivados, sendo ao início da subsequente desarquivadas à requerimento do autor da proposição original.

As proposições foram distribuídas à Comissão de Seguridade Social e Família e à Comissão de Viação e Transportes, para juízo de mérito, não tendo recebido emenda em ambas.

A primeira Comissão de Mérito, aprovou a proposição apensada entendendo-a mais abrangente e, em consequência, rejeitou o Projeto de Lei n.º 4.427, de 2001.

Por outro lado, a Comissão de Viação e Transporte rejeitou a ambos os projetos de lei, por considerar que alterações internas nas dimensões vigentes poderiam comprometer o desempenho comercial de aviões com boa aceitação no mercado. Ademais, consignou que, além disso, compromissos comerciais com a exportação da aeronave e os custos elevados de fabricação tornariam impensáveis as modificações no seu modelo.

Posteriormente, foram apensados ao PL n.º 4.427/01 o Projeto de Lei n.º 2.964, de 2007, do Deputado Alex Canziani, e o Projeto de Lei n.º 3.363, de 2008, do Deputado Mendonça Prado.

O primeiro obriga as empresas comerciais aéreas a reservarem dez por cento dos assentos das aeronaves registradas no Brasil para passageiros obesos ou de elevada estatura, define as dimensões mínimas dessas poltronas e fixa pena pelo descumprimento da lei.

Por sua vez, o segundo, com igual escopo em relação às pessoas obesas, dispõe que elas deverão possuir IMC (Índice de Massa Corporal), isto é, peso dividido pela altura ao quadrado, igual ou superior a 30



para ocuparem os assentos especiais, dá prazo de um ano para a adaptação das aeronaves e fixa multa pelo descumprimento da lei.

Nesta fase, as proposições, que tramitam em regime ordinário, encontram-se submetidas ao crivo desta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para parecer, ocasião em que não receberam emenda.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Consoante o Regimento Interno da Câmara dos Deputados, consoante o art. 32, III, “a”, do RICD, compete a esta CCJC manifestar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa e redacional do projeto de lei referenciado e de seus apensos.

Analizando-os, verifico que estão satisfeitos os mandamentos dos artigos 22, I e 61 da Lei Maior não ocorrendo, pois, vício constitucional. Ademais, eles não contrariam Princípio Geral de Direito, de onde decorre a juridicidade de seus mandamentos. Destaca-se, por oportuno, que as proposições *in comento* estão sujeitas à apreciação do Plenário face à divergência dos pareceres, ex vi art. 24, II, “g”, do RICD.

Quanto à técnica legislativa e redacional, elas não merecem reparo, vez que observam os ditames da Lei Complementar n.º 95/98, que disciplina o processo de elaboração das leis.

Face ao exposto, voto pela **constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica redacional e legislativa do Projeto de Lei n.º 4.427, de 2001, do Projeto de Lei n.º 5.131, de 2001, do Projeto de Lei n.º 2.694, de 2007, e do Projeto de Lei n.º 3.363, de 2008.**



Sala da Comissão, em 28 de maio de 2008.

Deputado GERALDO PUDIM
Relator



9102853132

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 4.427/2001 e dos de nºs 5.131/2001, 2.694/2007 e 3.363/2008, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Geraldo Pudim.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eduardo Cunha - Presidente, Maurício Quintella Lessa - Vice-Presidente, Antonio Carlos Biscaia, Arolde de Oliveira, Bonifácio de Andrada, Cândido Vaccarezza, Carlos Bezerra, Ciro Gomes, Edmar Moreira, Edson Aparecido, Efraim Filho, Fábio Ramalho, Felipe Maia, Flávio Dino, Francisco Tenorio, Geraldo Pudim, Gerson Peres, José Carlos Aleluia, José Genoíno, José Mentor, Leonardo Picciani, Magela, Mainha, Marcelo Itagiba, Marcelo Ortiz, Mauro Benevides, Moreira Mendes, Pastor Pedro Ribeiro, Paulo Magalhães, Paulo Maluf, Roberto Magalhães, Sérgio Barradas Carneiro, Silvinho Peccioli, Valtenir Pereira, Vicente Arruda, Vilson Covatti, Zenaldo Coutinho, Alexandre Silveira, Antônio Carlos Biffi, Aracely de Paula, Átila Lins, Chico Lopes, Colbert Martins, Dilceu Sperafico, Edmilson Valentim, Eduardo Valverde, Hugo Leal, Jaime Martins, Jefferson Campos, João Carlos Bacelar, João Magalhães, Leo Alcântara, Ricardo Tripoli, Vital do Rêgo Filho, Waldir Neves e William Woo.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2008.

Deputado EDUARDO CUNHA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
