

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. CARLOS CHIODINI)

Altera a Lei nº 11.182, de 2005, para dispor sobre a acomodação, em aeronave, de passageiros com até doze anos de idade.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”, para determinar à Anac a edição de norma que disponha sobre a acomodação, em assentos contíguos na aeronave, de passageiro com até doze anos de idade e de seu responsável.

Art. 2º O art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 8º.....

.....

§ 9º No exercício da competência prevista no inciso X deste artigo, a ANAC editará norma que garanta ao passageiro com até doze anos de idade e a quem seja seu responsável o direito de serem acomodados, sem ônus, em assentos contíguos na aeronave.

§ 10. Ao editar a norma de que trata o § 9º deste artigo, a ANAC poderá prever exceções que se relacionem à segurança a bordo ou a assento de classe ou tipo especial.” (NR)

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



JUSTIFICAÇÃO

O processo de desregulamentação do transporte aéreo, cujo início já vai longe, permitiu um aumento extraordinário da oferta de voos, com preços mais convidativos. No entanto, nem tudo foi meritório.

A liberdade conferida aos transportadores deu margem a prática que, a título de favorecer a lucratividade, também causa enorme desconforto às famílias e coloca em risco as operações aéreas. Refiro-me, aqui, à cobrança por definição de assentos na aeronave e, conseqüentemente, ao modo pelo qual são distribuídos os passageiros que não se dispõem a pagar por isso.

No caso de criança cujo pai ou responsável que a acompanha na viagem decide não adquirir assentos definidos, deixando à empresa aérea a marcação dos lugares, pode acontecer de tal marcação desconsiderar a evidente necessidade de o menor se fazer acompanhar por pessoa da família ou de adulto que dele esteja cuidando. Embora tal fato ainda não seja muito comum, vê-se com cada vez mais frequência pais e mães reclamando de que tiveram de passar por isso.

Ora, essa tendência tem de ser revertida. Ocorre que ela não o será se o regulador continuar deixando as empresas de transporte aéreo com tal grau de liberdade na formulação de suas políticas de ocupação de assentos.

Ao contrário do que se possa imaginar, a proximidade da criança com o seu responsável não é apenas uma questão de conveniência, ao alcance do senso comum. Muito embora isso seja importante, pois confere ao menor a proteção e o conforto psicológico de que necessita – o que é reconhecido pela Constituição –, é preciso notar que a segurança de voo é comprometida quando a criança é colocada em assento afastado dos de seus pais, à revelia destes. Isso não é uma especulação, mas uma certeza, confirmada, por exemplo, pela autoridade de aviação civil do Reino Unido¹:

1 Young children and infants who are accompanied by adults should ideally be seated in the same seat row as the adult. Where this is not possible, children should be separated by no more than one seat row from accompanying adults. This is because the speed of an emergency evacuation may be affected by adults trying to reach their children. Em <https://www.caa.co.uk/Passengers/Before-you-fly/Making-a-booking/Airline-seating-allocations/>



“Crianças pequenas e bebês acompanhados por adultos devem, idealmente, sentar-se na mesma fileira de assentos que o adulto. Quando isso não for possível, as crianças devem ser separadas por não mais de uma fileira de assentos dos adultos acompanhantes. Isso ocorre porque a velocidade de uma evacuação de emergência pode ser afetada por adultos que tentam alcançar seus filhos.”

Não por acaso, portanto, agências reguladoras de alguns países estão atuando de sorte a desencorajar a continuidade da prática de separar as crianças de seus responsáveis, no voo. No Canadá, a própria lei, como estamos aqui propondo, exige da agência reguladora que produza norma que garanta ao menor de 14 anos e a seus pais ou acompanhantes o direito de permanecerem juntos na aeronave²:

“Lei de Transporte do Canadá

86.11 (1) A Agência deverá, após consultar o Ministro, fazer regulamentos em relação aos voos de, para e dentro do Canadá, incluindo voos de conexão,

(d) Respeitando a obrigação da transportadora de facilitar a atribuição de assentos a crianças menores de 14 anos nas proximidades de um dos pais, tutor ou tutor, sem custo adicional e de disponibilizar prontamente os termos e condições e práticas da transportadora a este respeito para passageiros

Regulamentos de Proteção de Passageiros Aéreos

Atribuição de assentos para crianças menores de 14 anos

Atribuindo assentos

22 (1) A fim de facilitar a atribuição de um assento para uma criança menor de 14 anos na proximidade de um dos pais,

²

<https://otc-cta.gc.ca/eng/publication/seating-children-accompanying-passenger-airplane-a-guide#AnnexA>



tutor ou tutor, de acordo com a subseção (2), a transportadora deve, sem custo adicional,

(a) atribuir um assento antes do check-in para a criança que está próxima de seus pais, tutor ou tutor; ou

(b) se a transportadora não atribuir assentos de acordo com o parágrafo (a), faça o seguinte:

(i) avisar os passageiros antes do check-in que a transportadora facilitará a atribuição de assentos para crianças próximas a um dos pais, responsável ou tutor, sem custo adicional no momento do check-in ou no portão de embarque

(ii) atribuir lugares no momento do check-in, se possível,

(iii) caso não seja possível atribuir assentos no momento do check-in, solicitar a troca de assentos por voluntários no momento do embarque, e

(iv) caso não seja possível atribuir assentos no momento do check-in e nenhum passageiro tenha se oferecido para trocar de assento no momento do embarque, peça novamente para que voluntários troquem de assento antes da decolagem.

Proximidade do assento do adulto

(2) A transportadora deve facilitar a atribuição de um lugar a uma criança com idade inferior a 14 anos, oferecendo, sem custos adicionais,

(a) no caso de uma criança com quatro anos de idade ou menos, um assento adjacente ao assento de seus pais, tutores ou tutores;

(b) no caso de uma criança de 5 a 11 anos de idade, um assento que esteja na mesma fileira do assento de seus pais, tutor ou tutor, e que esteja separado do assento desse pai, tutor ou tutor por não mais de um assento; e

(c) no caso de uma criança com 12 ou 13 anos de idade, um assento que esteja em uma fileira separada da fileira de seus pais, tutor ou tutor por não mais de uma fileira.



Diferença de preço

(3) Se a um passageiro for atribuído um assento de acordo com a subseção (2) que esteja em uma classe de serviço inferior à oferecida por seu bilhete, a transportadora deverá reembolsar a diferença de preço entre as classes de serviço, mas se o passageiro escolher um assento que esteja em uma classe de serviço superior à oferecida por sua passagem, a transportadora poderá solicitar o pagamento complementar representando a diferença de preço entre as classes de serviço.”

Nos Estados Unidos, em 2020, tramitavam no Congresso duas propostas de lei – uma na Câmara³, outra no Senado – que tinham finalidade semelhante à da lei em vigor no Canadá. Ambas tinham a mesma redação e eram denominadas “*Fly Togheter Act*”. Ao que consta, no Senado a proposta foi ao arquivo, por não ter sido votada até o final da legislatura. A expectativa dos parlamentares era dar efetividade à Lei de Extensão, Segurança e Proteção da FAA de 2016, que exigia do DOT (Departamento de Transportes) a revisão das políticas das companhias aéreas em relação à acomodação de crianças (até 13 anos) nos voos, exigindo que elas fossem colocadas junto a membros da família – sem taxa extra.

Esses exemplos aqui apontados demonstram que existe uma preocupação real e bastante difundida em relação ao tipo de política que se vem adotando na acomodação de passageiros que escolhem não pagar pela reserva antecipada de assento que não possui características especiais. De fato, trata-se de um problema que precisa ser enfrentado pelo regulador.

Nossa intenção, com este projeto de lei, é colocar o assunto na agenda regulatória, não como sugestão, mas como determinação. Não tivemos a pretensão de estipular todas as regras e prever todos os detalhes necessários para a aplicação da ideia que defendemos. Isso caberá à Anac. O que se fez aqui é traçar uma diretriz muito clara para o tratamento que deve ser dispensado às famílias no transporte aéreo. Que as empresas continuem desenvolvendo políticas que promovam mais eficiência e lucratividade, mas que isso não seja obtido à custa das crianças e de seus pais.

3 <https://www.congress.gov/bill/116th-congress/house-bill/5292/text>



Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado **CARLOS CHIODINI**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221969379500>

