

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