



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.371, DE 2024 **(Do Sr. Dr Flávio)**

Acrescenta a Seção I-A ao Capítulo IV do Título I do Código de Defesa do Consumidor, para disciplinar o direito à segurança e à preservação da saúde do consumidor no transporte aéreo de passageiros ofertado por companhias que operam voos comerciais em território nacional.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-4470/2016. POR OPORTUNO, REVEJO O DESPACHO DE DISTRIBUIÇÃO DA MATÉRIA PARA ADEQUÁ-LA AO ESTABELECIDO PELA RESOLUÇÃO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS N.º 1/2023, ENCAMINHANDO-A À COMISSÃO DE SAÚDE (CSAÚDE), EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÕES DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA, EXTINTA PELA MESMA RESOLUÇÃO, BEM COMO, INCLUIR A CDC NA DISTRIBUIÇÃO PARA QUE SE MANIFESTE ANTES DA CVT. (ATUALIZAÇÃO DE DESPACHO: CSAÚDE, CDC, CVT E CCJC (ART. 54 DO RICD)).

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD



PROJETO DE LEI N. , DE 2024.

(Do Senhor Dr. Flávio)

Acrescenta a Seção I-A ao Capítulo IV do Título I do Código de Defesa do Consumidor, para disciplinar o direito à segurança e à preservação da saúde do consumidor no transporte aéreo de passageiros ofertado por companhias que operam voos comerciais em território nacional.

Art. 1º. Esta Lei acrescenta a Seção I-A ao Capítulo IV do Título I do Código de Defesa do Consumidor – Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990 –, para disciplinar o direito à segurança e à preservação da saúde do consumidor no transporte aéreo de passageiros ofertado por companhias que operam voos comerciais em território nacional.

Art. 2º. O Código de Defesa do Consumidor – Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990 – passa a vigorar acrescido das seguintes alterações:

“CAPÍTULO IV

Da Qualidade de Produtos e Serviços, da Prevenção e da Reparação dos Danos

SEÇÃO I

Da Proteção à Saúde e Segurança

Art. 8º

.....

Art. 9º

.....

Art. 10.

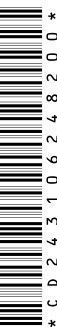
.....

Art. 11.

..... (NR).

SEÇÃO I-A

Da Proteção à Saúde em Voos Comerciais



Art. 11-A. As companhias aéreas devem manter a presença de ao menos um profissional da medicina nas aeronaves utilizadas na operação de voos comerciais de passageiros em território nacional.

§ 1º O modo de contratação do profissional da medicina pela companhia aérea poderá atender a qualquer forma jurídica admitida pela legislação, não sendo obrigatória a formalização de relação de emprego, podendo a remuneração ser pactuada na forma de honorários por serviços prestados.

§ 2º As companhias aéreas poderão associar-se, para fins de formação de corpo médico disponível para atender as obrigações legais previstas nesta Seção I-A.

§ 3º É lícito às companhias aéreas acrescentar taxa de no máximo 1% do valor da passagem, com a finalidade de cobrir os custos de contratação do profissional da medicina.

§ 4º A obrigação de que dispõe esta Seção I-A poderá ser adimplida pela companhia aérea caso passageiro ou passageira que seja profissional da medicina aceite, por escrito, a responsabilidade de atender as situações de emergência que ocorram durante o voo, podendo para isso ser ofertado desconto no custo da passagem desse passageiro ou passageira.

§ 5º O termo de responsabilidade de que trata o § 4º deste artigo 11-A compreenderá a declaração de que o profissional da medicina possui as habilidades técnicas necessárias para manejar os equipamentos e administrar os medicamentos referidos no art. 11-B deste Código.

§ 6º As companhias aéreas oferecerão cursos de capacitação, para a formação de corpo médico que atenda às exigências previstas nesta Seção I-A.

Art. 11-B. As companhias aéreas deverão manter nas aeronaves utilizadas na operação de voos comerciais de passageiros em território nacional equipamentos e medicamentos necessários ao atendimento de ocorrências relacionadas à saúde dos passageiros, inclusive os casos em que necessária a reanimação e/ou a intervenção invasiva no corpo do passageiro.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo disciplinará o disposto no *caput* deste artigo 11-B, observados os parâmetros definidos em lei.” (NR)

Art. 3º. Os parâmetros a que se refere o parágrafo único do art. 11-B do Código de Defesa do Consumidor – Lei n. 8.078, de 11 de fevereiro de 1990 – passam a ser definidos na forma do Anexo único desta Lei.

Art. 4º. Esta Lei entra em vigor seis meses após a sua publicação.



Anexo

- . Laringoscópio com lâminas adulto e pediátrico tubos também com números adultos e pediátrico.
- . Tubo orotraqueal.
- . Jelcos números 22,20,18.
- . Equipos.
- . Soros glicosado 5% e fisiológico 09%.
- . Água destilada.
- . Adrenalina.
- . Atropina.
- . Fenegram amp 2 ml 25mg/ml.
- . Hidrocortisona amp de 500mg e de 100 mg.
- . Atropina amp 0,25 mg.
- . Midazolam 5mg/ml.
- . Propofol amp de 20 ml 10mg/ml.
- . Cilindro de oxigênio O2 de 10 litros.
- . Desfibrilador com monitor acoplado (DEA).
- . Buscopam amp 200 mg.
- . Dipirona amp 500 mg / ml 2 ml.
- . Ondansetrona.
- . Furosemida 10 mg /ml amp 2 ml.
- . Morfina 10mg.
- . Ambu (bolsa autoinflável).
- . Antiarrítmico (amiodarona , metropolol).
- . Vasoconstrictor (noradrenalina, efedrina, etilefrina).
- . Respirador portátil.
- . Vasodilatador coronariano (tridil, nupride).
- . Monitor multiparametros.
- . Lâminas curvas infantil (0-1-2).
- . Lâminas curvas adulto (3-4-5).
- . Bomba de aerolin (spray) para broncoespasmo.
- . Cânulas orofaríngeas (guedel), guia rígido.
- . Ranitidina 25mg/2ml amp



JUSTIFICAÇÃO

Notícia do dia 8 de março deste ano de 2024, publicada no portal de notícias g1, relata-nos o seguinte caso¹:

Na noite desta quinta-feira (07), um avião que decolou de Buenos Aires, na Argentina, e seguia para Madri, na Espanha, desviou a rota e pousou no Aeroporto de Natal, após um dos passageiros, um espanhol de 72 anos, passar mal. O homem acabou morrendo.

O voo era realizado por um avião modelo Boeing 787 Dreamliner e seguiu com viagem à Espanha após a ocorrência.

Segundo o coordenador do Samu Natal, Cláudio Macêdo, o serviço de saúde do aeroporto não contava com um médico, nesta quinta-feira (7) e, por isso, o terminal acionou o Samu RN. Porém, o serviço estava com as UTIs móveis ocupadas em outros atendimentos e pediu auxílio do Samu Natal..

A Zurich Airport Brasil informou que não existe nenhuma normativa da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) que obrigue o Aeroporto Internacional de Natal em manter médico 24 horas.

Quando alguém passa mal durante um voo comercial, a primeira reação dos comissários de bordo será perguntar se entre os passageiros há algum médico.

O profissional da saúde deverá se apresentar por causa do seu código de ética. Se ele não fizer isso, pode ser punido caso alguém saiba que ele é médico e que decidiu não prestar socorro, explica a presidente do Comitê de Medicina Aeroespacial da Associação Paulista de Medicina, Rozania Sobreira.

A partir daí, o paciente é levado ao galley, espaço onde os comissários servem os lanches, que consegue comportar a aplicação dos procedimentos necessários.

Todos os voos têm uma caixa que só pode ser aberta por médicos. Nela, há medicamentos e equipamentos que permitem tratamentos mais invasivos, como a entubação.

Há ainda uma segunda caixa, que pode ser aberta por outros profissionais da saúde, como enfermeiros, e pelos comissários. Ela contém outros tipos de itens, curativos e medidor de pressão, por exemplo.

Mas nem todo voo vai ter um passageiro que trabalhe na área da saúde, por isso a função dos comissários vai muito além de servir lanches, diz Rozania.



<https://g1.globo.com/turismo-e-viagem/noticia/2024/03/08/emergencia-de-saude-no-aviao-entenda-quais-sao-os-procedimentos-para-esses-casos.ghtml>



Todos possuem um treinamento para aplicar primeiros socorros, como a realização de massagem cardíaca.

*Além dessas medidas, em voos mais longos, algumas companhias aéreas oferecem **assessoramento remoto** de médicos especializados em medicina aeroespacial, para o atendimento de quando alguém passa mal a bordo. A equipe dará orientações à tripulação de como o passageiro deve ser tratado.*

Diante dessas informações, fica claro que estamos diante de um vácuo na legislação nacional que compromete a vida e a integridade física de milhões de pessoas que viajam anualmente em voos comerciais operados em território nacional.

Dois problemas graves nas normas de proteção ao consumidor ficam bastante evidentes: 1) nem nos aeroportos nem nas aeronaves é obrigatória a presença de profissional de medicina para atender a casos de emergência, apesar da quantidade imensa de passageiros que embarcam em voos comerciais nos aeroportos do país todos os dias; 2) embora a tripulação encarregada pelo voo seja treinada para atendimento de primeiros socorros, não possuem a habilidade técnica nem a permissão legal para administrar certos medicamentos e utilizar equipamentos de reanimação invasivos no corpo do passageiro, exigindo-se para isso formação médica.

Dessa forma, a vida e a integridade física dos passageiros ficam à mercê do acaso, porquanto o fato de algum profissional da medicina estar ou não no voo constitui evento incerto e aleatório, ou seja, em casos de emergência, o passageiro necessitado de socorro tem de contar com a sorte de haver médico a bordo, pois, do contrário, poderá vir a óbito sem qualquer chance de lutar pela vida, como no caso acima narrado.

Segundo aponta estudo de 2016:

Emergências médicas durante o voo ocorrem numa taxa de aproximadamente 15 a 100 por milhão de passageiros, com uma taxa de mortalidade de 0.1 a 1 por milhão". Por não existir sistema unificado ou mesmo exigido de notificação destes atendimentos, e as equipes de bordo não reportarem rotineiramente incidentes médicos aéreos que não requeiram suporte terrestre, não se sabe com precisão a incidência das emergências médicas aéreas durante voos no mundo.²

Estamos a lidar, portanto, com cifras desconhecidas da quantidade de emergências médicas ocorridas em voos operados em território nacional, justamente porque não há a obrigatoriedade de relatá-los, especialmente nos casos em que tenha sido dispensado o suporte da equipe em solo.



file:///C:/Users/p_7704/Downloads/scardoso,+04-mrgnciasmdicas18-27.pdf



Entretanto, é senso comum de que situações relacionadas à saúde ocorrem com certa frequência durante voos. Eu mesmo, que sou médico anestesiológico, já fui chamado pela tripulação inúmeras vezes para atender a emergências médicas durante voos comerciais, e já me deparei com situações em que, na ausência de médico, o passageiro necessitado de atendimento ficaria sem medicamento, pois este dependia de prescrição médica, mesmo para ser administrado em voo.

É certo que ponderei, a fim de apresentar a presente proposição, acerca das questões relacionadas ao impacto nos custos das operações de voos comerciais que as normas propostas podem acarretar.

Todavia, a vida e a integridade física dos meus concidadãos pesaram mais nessas ponderações, razão pela qual procurei formular soluções prévias de acomodação dos custos, seguro de que essas questões de ordem econômica não devem prevalecer sobre o direito à vida que todos e cada um de nós titulariza. Uma vida vale tanto quanto a outra.

Forte nessas razões, rogo aos meus pares a aprovação célere deste projeto de lei, para que possamos colmatar essa grave lacuna existente no ordenamento jurídico brasileiro, que coloca em risco a vida e a integridade física de milhões de brasileiros todos os dias.

Sala das Sessões, em de de 2024.

Deputado DR. FLÁVIO

PL/RJ





CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

| | |
|--|---|
| LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990 | https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1990-09-11;8078 |
|--|---|

FIM DO DOCUMENTO