

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

PROJETO DE LEI Nº 6.454, DE 2005

(Apensado: PL nº 2.529, de 2007)

Obriga as aeronaves a portarem equipamentos de primeiros socorros e dá outras providências.

Autor: Deputado Milton Monti

Relator: Deputado Elismar Prado

I - RELATÓRIO

A iniciativa em apreciação neste Colegiado, da lavra do ilustre Deputado Milton Monti, torna obrigatório o “uso em aeronaves comerciais nacionais ou estrangeiras, em vôos comerciais, com partida ou chegada em aeroportos nacionais, de equipamento de primeiros socorros para o atendimento de passageiros”.

O art. 2º da proposição elenca as instalações, equipamentos e medicamentos que as aeronaves deverão, no mínimo, possuir, atribuindo à norma regulamentadora poderes para completar o elenco de itens obrigatórios.

O art. 3º determina que pelo menos um dos membros da tripulação tenha formação em primeiros socorros e, particularmente, no manuseio dos itens de segurança à disposição na aeronave em que trabalhar.

Pelo descumprimento, a companhia aérea ficará sujeita a multa “no valor igual ao valor médio da passagem aérea para aquele vôo, multiplicado pelo número de assentos totais da aeronave”. Em caso de reincidência, o valor da multa “poderá” progredir aritmeticamente à razão do valor inicialmente aplicado, “podendo culminar com o cancelamento da autorização de operar em aeroportos brasileiros”.

É de 120 (cento e vinte) dias o prazo de “vacatio legis”, período que as empresas terão para se adaptar às disposições do diploma legal que for aprovado, dando-se a vigência na data da sua publicação.

Apensado, encontra-se o Projeto de Lei nº 2.529, de 2007, que *“Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que ‘Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica’, para tornar obrigatória a presença de profissional de saúde nos vôos comerciais”*, de autoria do atuante Deputado Henrique Afonso.

Este tem por objeto “tornar obrigatória a presença de médico ou enfermeiro durante os vôos comerciais domésticos e internacionais com partida do Brasil”, fazendo-o por meio de acréscimo de parágrafo ao art. 156 do referido Código.

As proposições, em regime de tramitação ordinária, estão sujeitas à apreciação conclusiva pelas Comissões, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno. Foram distribuídas às Comissões de Defesa do Consumidor, de Seguridade Social e Família, de Viação e Transportes, e de Constituição e Justiça e de Cidadania (esta com fulcro no art. 54).

No prazo regimental, que correu de 19 de junho a 3 de julho de 2008, não foram apresentadas emendas aos projetos de lei. Esta Comissão tem a oportunidade de manifestar-se como primeira Comissão de mérito, nos termos do art. 32, V, “b”, do Regimento Interno desta Casa.

II - VOTO DO RELATOR

As proposições em análise apresentam uma preocupação realmente séria e relevante. Na verdade, parece-nos patente reconhecer que, no exercício da atividade de transportes de passageiros e tripulantes, seja por meio de navegação ou de aeronave, a presença de instalações, equipamentos e medicamentos adequados à prestação de primeiros socorros, é essencial.

Tratando-se de meio aéreo de transporte coletivo, a questão se reveste ainda de maior envergadura, tendo em vista a impossibilidade de interrupção repentina da viagem, para atender a situações

de urgência ou emergência envolvendo a integridade física ou psíquica das pessoas conduzidas.

Avulta a nossos olhos que o regramento legal ou administrativo existente, inclusive em âmbito internacional, ainda não tenha disciplinado a matéria, e isso de forma compulsória, dada a óbvia utilidade e necessidade da disponibilização de materiais, procedimentos e demais providências para prestação de primeiros socorros em aeronaves.

De nossa pesquisa, apenas conseguimos identificar exigências legais relativamente aos “aeródromos”, contidas no Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), a saber:

“Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.

Parágrafo único. São facilidades: [...] serviço contra-incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; [...] locais destinados a [...] serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.”

Em relação à composição da equipe de bordo e suas atribuições, o Título V do CBA estabelece as seguintes disposições, das quais destacamos em negrito algumas de interesse mais direto à matéria em exame:

TÍTULO V Da Tripulação

CAPÍTULO I Da Composição da Tripulação

Art. 156. **São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas** que exercem função a bordo de aeronaves.

§ 1º **A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é privativa de titulares de licenças específicas**, emitidas pelo Ministério da Aeronáutica e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.

[...].

Art. 159. **Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de voo e certificados de capacidade física e de habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.**

CAPÍTULO II Das Licenças e Certificados

Art. 160. A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade aeronáutica, na forma de regulamentação específica.

Parágrafo único. A licença terá caráter permanente e os certificados vigorarão pelo período neles estabelecido, podendo ser revalidados.

Art. 161. Será regulada pela legislação brasileira a validade da licença e o certificado de habilitação técnica de estrangeiros, quando inexistir convenção ou ato internacional vigente no Brasil e no Estado que os houver expedido.

Parágrafo único. O disposto no caput do presente artigo aplica-se a brasileiro titular de licença ou certificado obtido em outro país.

Art. 162. Cessada a validade do certificado de habilitação técnica ou de capacidade física, o titular da licença ficará impedido do exercício da função nela especificada.

Art. 163. Sempre que o titular de licença apresentar indício comprometedor de sua aptidão técnica ou das condições físicas estabelecidas na regulamentação específica, poderá ser submetido a novos exames técnicos ou de capacidade física, ainda que válidos estejam os respectivos certificados.

Parágrafo único. Do resultado dos exames acima especificados caberá recurso dos interessados à Comissão técnica especializada ou à junta médica.

Art. 164. Qualquer dos certificados de que tratam os artigos anteriores poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença.

Parágrafo único. No caso do presente artigo, aplica-se o disposto no parágrafo único do artigo 163.

CAPÍTULO III

Do Comandante de Aeronave

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

[...]

Art. 167. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Parágrafo único. **No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.**

Art. 168. **Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá:**

I - **desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;**

II - **tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;**

III - **alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo (artigo 16, § 3º).**

Parágrafo único. O Comandante e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou conseqüências decorrentes de adoção das medidas disciplinares previstas neste artigo, sem excesso de poder.

Art. 169. Poderá o Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.

Art. 170. O Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do voo.

Art. 171. As decisões tomadas pelo Comandante na forma dos artigos 167, 168, 169 e 215, parágrafo único, inclusive em caso de alijamento (artigo 16, § 3º), serão registradas no Diário de Bordo e, concluída a viagem, imediatamente comunicadas à autoridade aeronáutica.

[...]

Art. 172. O Diário de Bordo [...] deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), [...] incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

[...]

Art. 173. O Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.

Parágrafo único. **Ocorrendo mal súbito ou óbito de pessoas, o Comandante providenciará, na primeira escala, o comparecimento de médicos ou da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.**

Ainda que o projeto principal não contenha um maior detalhamento do que se entende tecnicamente por “primeiros socorros” e suas especificidades em relação ao transporte aéreo, pode-se desde logo avaliar que a iniciativa é de todo louvável e merece nosso aplauso.

A Comissão de Seguridade Social e Família - CSSF, que sucederá a este Colegiado na tramitação, poderá tratar abalizadamente da

questão técnica de saúde, esclarecendo, por exemplo, se a “formação necessária em primeiros socorros” deverá envolver itens como normas e rotinas quando de acontecimentos de agravo à saúde, ergonomia, transporte de vítimas, acidentes com (ou causados por) animais transportados (peçonhentos ou não), intoxicações e envenenamentos, choque elétrico, parada cardiorrespiratória, entorses, luxações e contusões, queimaduras, reconhecimento de substâncias químicas, corpo estranho (olhos, nariz e ouvidos), engasgos, sangramento nasal, cortes, arranhões e perfurações, diminuição da temperatura corporal, convulsões e perturbação mental, desmaio, etc.¹

A referida Comissão também terá melhores condições de avaliar a necessidade de profissional médico ou enfermeiro, ou se o atendimento pode ser feito por brigadista ou tripulante devidamente treinado, questão que é objeto da proposição apensada.

Já a terceira Comissão de mérito, a de Viação e Transportes - CVT, poderá trazer à colação as normas internacionais e regulamentares nacionais vigentes sobre o atendimento de situações de enfermidades, urgências, emergências, acidentes de pouca gravidade e outros incidentes que mereçam tratamento específico no disciplinamento da questão.

Em face da importância do assunto, parece-nos de todo interessante e ousamos sugerir aos nossos Pares que, no transcorrer do processo legislativo, a CSSF e a CVT venham a ouvir especialistas no assunto, da sociedade civil, do Ministério da Defesa/Aeronáutica e da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, sendo certo que esta conta com Superintendências de Segurança Operacional e de Serviços Aéreos e com Gerências como as de Relacionamento com os Usuários, de Padrões e Normas Operacionais, e de Fatores Humanos na Aviação e Medicina de Aviação, cujas atribuições vão ao encontro do objeto das proposições em análise².

Sob a perspectiva da defesa do consumidor, os projetos de lei apontam para o interesse na aprovação das iniciativas, nos termos das atribuições contidas nas alíneas “b” e “c” do inciso V do art. 32 do Regimento

¹ Fonte: Fundação Universidade de Caxias do Sul. Curso: Noções de Primeiros Socorros. Disponível em: http://www.ucs.br/ucs/cipa/curso_primeiros. Extraído em: 30/6/2009.

² Para atribuições das unidades administrativas da ANAC, ver seu Organograma Geral, disponível em: <http://www.anac.gov.br/anac/organogramaGeral.asp>.

Interno da Casa, a saber, respectivamente, relações de consumo e medidas de defesa do consumidor e qualidade dos serviços prestados.

Relativamente às regras de penalização administrativa contidas no *caput* e no parágrafo único do art. 4º da proposição principal, preferimos optar pela sistemática adotada no âmbito da legislação aérea brasileira, o que significa, de um lado atribuir à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC o poder de fiscalização do cumprimento da lei e, de outro lado, acrescentar ao Código Brasileiro de Aeronáutica, como hipótese de infração, o descumprimento da obrigação ora criada de aeronave possuir equipamentos mínimos para o atendimento de primeiros socorros.

Tais dispositivos, consideram o disposto nas legislações infra transcritas:

Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

.....

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

XXXVI – arrecadar, administrar e aplicar suas receitas;

Lei n.º 7.565 de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

- I - multa;
- II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;
- V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

- I - infrações referentes ao uso das aeronaves:
 - r) realizar voo sem o equipamento de sobrevivência exigido;

Em vista do exposto, **votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.454, de 2005, com a Emenda **Modificativa e a Emenda Aditiva anexas**, e de seu apensado Projeto de Lei nº 2.529, de 2007.**

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado **ELISMAR PRADO**
Relator

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

PROJETO DE LEI Nº 6.454, DE 2005

(Apensado: PL nº 2.529, de 2007)

Obriga as aeronaves a portarem equipamentos de primeiros socorros e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA

O *caput* do art. 4º da proposição principal (Projeto de Lei nº 6.454, de 2005), passa a vigorar com a seguinte redação, suprimindo seu parágrafo único:

Art. 4º. A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC será responsável pela fiscalização do disposto nesta Lei.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado **ELISMAR PRADO**
Relator

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

PROJETO DE LEI Nº 6.454, DE 2005

(Apensado: PL nº 2.529, de 2007)

Obriga as aeronaves a portarem equipamentos de primeiros socorros e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

A proposição principal (Projeto de Lei nº 6.454, de 2005), passa a vigorar com o acréscimo do seguinte artigo, renumerando-se os demais:

Art. 5º. O artigo 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986) passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 302.....

I -

r) realizar voo sem os equipamentos de sobrevivência e primeiros socorros exigidos;

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado **ELISMAR PRADO**
Relator