

PROJETO DE LEI Nº , DE 2011
(Do Sr. DIEGO ANDRADE)

Dispõe sobre a configuração dos assentos da classe econômica de aeronaves brasileiras com capacidade para cem ou mais passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece requisitos mínimos para as medidas geométricas referentes ao espaço útil entre assentos da classe econômica nas aeronaves brasileiras que comportem cem ou mais passageiros.

Art. 2º O cumprimento dos requisitos estabelecidos nesta Lei é condição indispensável para a operação de aeronave brasileira em serviços públicos de aviação civil.

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, considera-se:

I – assentos da classe econômica: os que guardam as menores distâncias entre si ou com outra estrutura interna da aeronave;

II – assento padrão: o que é capaz de acomodar, com segurança e conforto, passageiro sentado cujo comprimento desde a extremidade do glúteo até a extremidade dos joelhos não supere, tomados os mesmos pontos de referência, o de noventa e nove por cento da população brasileira adulta, usuária de transporte aéreo;

III – assento especial do tipo I: o que é capaz de acomodar, com segurança e conforto, passageiro sentado cujo comprimento

desde a extremidade do glúteo até a extremidade dos joelhos supere, tomados os mesmos pontos de referência, o de noventa e nove por cento da população brasileira adulta, usuária de transporte aéreo;

IV – assento especial do tipo II: o que é capaz de acomodar, com segurança e conforto, passageiro cujo Índice de Massa Corporal – IMC seja superior a 35 (trinta e cinco).

Art. 4º Os assentos da classe econômica das aeronaves brasileiras, com capacidade para cem passageiros ou mais, devem ser de três tipos, conforme definidos no art. 3º desta Lei:

I – assento padrão;

II - assento especial do tipo I;

III - assento especial do tipo II.

Parágrafo único. Os requisitos da configuração de cada um dos três tipos de assento devem atender os critérios fixados nos incisos II, III e IV do art. 3º desta Lei.

Art. 5º A configuração do assento padrão deve obedecer aos seguintes requisitos:

I - a distância mínima entre a parte interna do encosto de dada poltrona e a face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de outra estrutura fixa instalada à frente de qualquer poltrona considerada, deve ser de 685 mm (27 polegadas);

II - a 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 da poltrona considerada, deve ser de 305 mm (12 polegadas);

III - a distância mínima medida entre a projeção vertical da face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de qualquer outra estrutura fixa instalada à frente da poltrona considerada, e a extremidade dianteira do assento da poltrona considerada deve ser de 250 mm (9,8 polegadas).

Art. 6º A configuração do assento especial do tipo I deve obedecer aos seguintes requisitos:

I - a distância mínima entre a parte interna do encosto de dada poltrona e a face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de outra estrutura fixa instalada à frente de qualquer poltrona considerada, deve ser de 965 mm (38 polegadas);

II - a 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 da poltrona considerada, deve ser de 470 mm (18,5 polegadas);

III - a distância mínima medida entre a projeção vertical da face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de qualquer outra estrutura fixa instalada à frente da poltrona considerada, e a extremidade dianteira do assento da poltrona considerada deve ser de 380 mm (15 polegadas).

Art. 7º A configuração do assento especial do tipo II deve obedecer aos seguintes requisitos:

I - a distância mínima entre a parte interna do encosto de dada poltrona e a face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de outra estrutura fixa instalada à frente de qualquer poltrona considerada, deve ser de 965 mm (38 polegadas);

II - a 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 da poltrona considerada, deve ser de 470 mm (18,5 polegadas);

III - a distância mínima medida entre a projeção vertical da face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de qualquer outra estrutura fixa instalada à frente da poltrona considerada, e a extremidade dianteira do assento da poltrona considerada deve ser de 380 mm (15 polegadas);

IV - a largura mínima entre os braços dos assentos, medidos na sua face interna, deve ser de 540 mm (24 polegadas).

Art. 8º Em cada grupo de vinte e cinco assentos da classe econômica, dois deve possuir a configuração do assento especial do tipo I e dois a configuração do assento especial do tipo II.

Art. 9º As regras para conduzir as medições das distâncias ou larguras fixadas nos arts. 5º, 6º e 7º desta Lei serão expedidas pela autoridade de aviação civil.

Art. 10. Decorridos cinco anos, desde a data de publicação desta Lei, poderá a autoridade de aviação civil alterar os requisitos estabelecidos nos arts. 5º, 6º e 7º, com o propósito de adequá-los aos critérios previstos nos incisos II, III e IV do art. 3º desta Lei.

§ 1º É responsabilidade da autoridade de aviação civil promover, ao menos a cada cinco anos, levantamento do perfil antropométrico dos brasileiros usuários do transporte aéreo, para o fim específico de avaliar a adequação dos requisitos a que se refere o art. 1º aos critérios fixados nos incisos II, III e IV do art. 3º desta Lei.

§ 2º Dar-se-á publicação oficial à metodologia utilizada para o levantamento e aos resultados da avaliação.

Art. 11. É concedido o prazo de um ano, contado da data de publicação desta Lei, para que se cumpram os requisitos aqui estabelecidos.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto tem a finalidade de introduzir no plano das leis regras que disponham sobre a configuração dos assentos da classe econômica das aeronaves brasileiras com capacidade para transportar cem passageiros ou mais.

Atualmente, no Brasil, como nos demais países – com exceção do Reino Unido –, não há norma específica acerca da configuração de assentos das aeronaves, ao menos no que diz respeito às distâncias mínimas que devem ser observadas entre eles. A respeito do assunto, internamente, prevalece o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC/FAR 25, que toma por base o FAR 25 da FAA – *Federal Aviation Administration*, norma estadunidense de referência mundial, cuja preocupação se dirige, no caso, ao

estabelecimento de requisitos que facilitem o procedimento de evacuação da aeronave, na hipótese de acidente, não ao conforto do passageiro, em particular.

A sociedade já não se conforma com isso.

Se a ausência de regras que imponham a observância de distâncias mínimas entre assentos permite às companhias configurar o espaço interno da aeronave da forma mais eficiente do ponto de vista econômico – favorecendo a redução de tarifas – também deixa que consumidores de um serviço público sejam expostos a situações constrangedoras e extremamente desagradáveis por terem de se utilizar de poltronas que não lhes acomodam a contento, seja pelo *design* do assento, seja pelo exíguo espaço livre deixado à sua frente. Não se trata apenas de um prejuízo em matéria de conforto, mas, e principalmente, em matéria de saúde – são variados os estudos que reportam a ocorrência de problemas relacionados à má acomodação dos passageiros nas poltronas das aeronaves, em especial nos vôos de longa duração. Lembro, para ficar apenas no mais importante desses problemas, a trombose venosa profunda, que pode levar à morte.

A boa notícia é que, nos últimos anos, as queixas dos passageiros conduziram a estudos sérios a respeito do assunto.

Levantamento antropométrico de usuários de transporte aéreo, realizado pela Gerência de Estudos de Ergonomia na Aviação Civil, da ANAC, encontrou medidas superiores às apresentadas em pesquisa antropométrica realizada pelo Instituto Nacional de Tecnologia – INT, em 1988, tendo como população de estudo os operários da indústria de transformação. De acordo com a ANAC, o comprimento glúteo Joelho, a estatura, a largura dos quadris e o peso dos indivíduos pesquisados, nos mais variados percentis, excederam as medidas contidas no levantamento do INT. Em se tratando da variável “massa corporal”, prossegue a ANAC, constatou-se uma diferença da ordem de 23%, 25,9% e 32,8% entre os dados dos atuais passageiros e os dos operários pesquisados pelo INT, para os indivíduos situados, respectivamente, nos percentis 50, 95 e 99. Outro achado da ANAC é que o perfil de massa corporal dos usuários de transporte aéreo não parece guardar correspondência com o do conjunto da população, apresentando, em relação a esse, percentuais de obesidade e sobrepeso substancialmente superiores.

Ou seja: os passageiros têm razão em reclamar. É um fato que a população brasileira está crescendo e adquirindo mais peso.

Fenômeno semelhante é reportado em pesquisas internacionais. Estima-se que as populações europeia e estadunidense estejam aumentando sua estatura média à ordem de 10mm por década. Pesquisa antropométrica patrocinada pela CAA – *Civil Aviation Authority*, no Reino Unido, permitiu àquele órgão constatar o fato de que as maiores dimensões previstas na norma britânica sobre configuração de assentos de aeronaves, vigente desde 1992 e baseadas no percentil 95 da população usuária, já não se mostravam capazes de enquadrar senão aqueles do percentil 77 ou menor. A própria FAA, embora não dite norma similar à da CAA, em atenção ao fenômeno do aumento dos casos de obesidade na população estadunidense, estipulou novos e maiores índices de peso corporal total médio, para fins de balanceamento de aeronave antes da decolagem.

Atenta a esses fatos, a ANAC analisou recentemente um conjunto de regras que, à semelhança das existentes no Reino Unido, poderia servir para impor limites à redução dos espaços úteis entre as poltronas das aeronaves. Grande parte deste projeto se baseia na proposta formulada pela Agência e depois colocada em audiência pública.

Por que tomamos a iniciativa de apresentar projeto de lei sobre a matéria, no lugar de esperar uma iniciativa da ANAC?

Em primeiro lugar, embora não mais importante, porque entendemos que a discussão no âmbito da ANAC parece ter se esgotado, uma vez que a agência preferiu adotar um sistema de classificação de conforto para o espaço interno das aeronaves, sem imposição de obrigatoriedades. Em vista disso, é cada vez maior o número de solicitações que são dirigidas a esta Casa no sentido de se dar uma solução expedita ao problema da configuração dos assentos dos aviões comerciais. A sociedade está impaciente, e com razão!

Em segundo lugar, e principalmente, porque regular a matéria por lei federal tem a vantagem de produzir norma a partir de um escrutínio necessariamente mais diversificado do que aquele que pudesse ter lugar na agência, evitando, quem sabe, excessiva ênfase em aspecto técnico da regulamentação. Para a indústria do transporte aéreo, outrossim, pode ser garantia de maior segurança jurídica no que respeita a investimentos.

A desvantagem que se pode associar a esse posicionamento é que, em alguma medida, corre-se o risco de ver aprovada regulamentação sem o devido amparo técnico e econômico, dadas as peculiaridades do processo político-legislativo. Todavia, em face do cuidado

que se teve em incorporar as diretrizes técnicas presentes na proposta inicial da ANAC, acreditamos que tal risco é muito pequeno.

Pode-se alegar, por fim, que o tratamento da matéria em lei tem a desvantagem de constituir algum óbice a futuras modificações de natureza técnica na configuração dos assentos das aeronaves. Cabe lembrar a esse respeito, no entanto, que alterações nos requisitos da configuração dos assentos, de acordo com a iniciativa, poderão ser estipuladas mais adiante pela própria Agência, com o fito de se adaptar a norma a novos perfis antropométricos da população.

Feitos esses esclarecimentos, aguardamos sugestões que contribuam para o aperfeiçoamento do projeto.

Sala das Sessões, em de de 2011.

Deputado **DIEGO ANDRADE**