



CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº _____, DE 2011. (Do Sr. Augusto Coutinho)

Solicita informações ao Excelentíssimo Ministro de Estado da Defesa, Sr. Nelson Jobim, a respeito das atuais condições da frota de aeronaves das companhias aéreas brasileiras.

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50 do § 2º da Constituição Federal e no inciso I do artigo 115 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, solicito a Vossa Excelência que, ouvida a Mesa, seja encaminhado ao Excelentíssimo Ministro de Estado da Defesa, Sr. Nelson Jobim, pedido de informação a respeito das atuais condições da frota de aeronaves das companhias aéreas brasileiras, em especial aos seguintes questionamentos:

1. Qual é a idade média da frota brasileira de aeronaves? Esta média atende aos padrões nacionais e/ou internacionais exigidos para segurança e conforto dos passageiros?
2. De que forma e com qual periodicidade são feitas vistorias e inspeções da vibração, temperatura, pressão, ergonomia, odores, materiais e iluminação dos aviões brasileiros?
3. Existe regulamentação quanto à distância entre os assentos das aeronaves? E quanto à largura do encosto das poltronas?
4. Quais são as sanções administrativas previstas para as empresas que descumpram as regulamentações desse Ministério e da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC?





CÂMARA DOS DEPUTADOS

5. Há participação das autoridades aeronáuticas na fiscalização da manutenção dos aviões ou tal procedimento fica a cargo apenas das companhias aéreas?
6. Nos últimos anos, quanto a ANAC aplicou na fiscalização da frota nacional de jatos comerciais? Os recursos previstos no orçamento de 2011 para tanto são considerados suficientes?
7. Se há pesquisas oficiais que revelem:
 - a. O grau de satisfação dos consumidores com os serviços prestados pelas companhias aéreas;
 - b. O nível de confiança dos passageiros quanto à segurança oferecida durante os voos;
 - c. As principais demandas dos usuários quanto ao conforto e segurança das aeronaves.

Quaisquer documentos, se houver, que sejam remetidos com a chancela de “sigilosos” terão exibição restrita apenas a este requerente, aplicando-se o disposto no art. 98, § 5º, do RICD.

JUSTIFICATIVA

Os recentes acidentes aéreos ocorridos no Brasil reacenderam a discussão sobre a segurança das aeronaves brasileiras. Não obstante, o caos que rotineiramente se instala nos aeroportos, especialmente na chamada alta temporada, e o aumento da procura pelo transporte aéreo, trouxeram à baila a questão da qualidade dos serviços oferecidos pelas companhias de aviação que operam no país.

São muitas as reclamações dos consumidores, desde a pouca distância que há entre as poltronas até a manutenção das aeronaves.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Em relevante artigo, o especialista em aviação comercial Sérgio Bernardo explica como é preocupante o atual tratamento dado pelas companhias aéreas aos assentos dos aviões:

A prioridade para definir o espaço entre as poltronas da classe econômica é puramente comercial. Nessa classe a mão do designer não tem muita influência para determinar a distância do conforto, uma vez que os argumentos dos gerentes da rentabilidade são muito mais poderosos. Observa-se uma diminuição do espaço ao longo do tempo, desde o surgimento do avião como um meio de transporte comercial regular. É verdade que as poltronas tiveram um grande avanço em termos de tecnologia e ergonomia apesar do espaço entre elas ter diminuído. Na década de 70 as poltronas de classe econômica eram mais robustas e macias, apesar dos poucos recursos de 'ajustabilidade'.

Com a necessidade de se promover o milagre da proliferação de assentos no mesmo espaço, uma exigência comercial para manter os mesmos níveis de rentabilidade com tarifas cada vez menores (competitividade), surgiram as chamadas poltronas "hi-density", muito mais leves e menores que as antigas poltronas "long haul". Na última década do milênio os fabricantes de poltronas se esmeraram na busca por soluções ergonômicas que ajudassem a diminuir a sensação de desconforto provocada pelos "pit-ches" reduzidos que a guerra de tarifas forçava as grandes companhias a adotarem. Podemos verificar alguns recursos que somente eram previstos em assentos das classes superiores. Apoio ajustável para a cabeça, descanso para os pés e almofada inflável na região lombar são alguns desses "novos" recursos que as poltronas de classe econômica apresentam como alternativa para compensar o menor espaço¹.

Importante ressaltar que a inquietação quanto às condições das aeronaves não é uma questão concernente apenas ao conforto dos passageiros.

¹ Disponível em <http://www.aviation.com.br/portal/noticias/artigos_det.php?id_art=38>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

É, sobretudo, uma questão de segurança.

Recentemente, o Ministério Público do Estado de São Paulo obteve decisão liminar da Justiça paulista, que determinou o aumento da distância entre as poltronas das novas aeronaves da principal empresa aérea do país. Segundo a Promotoria do Consumidor de São Paulo, a atual disposição dos assentos não é segura para os passageiros, principalmente no caso de pouso de emergência².

Percebe-se que, neste caso, o Poder Judiciário fez valer a Constituição Federal de 1988, a qual, no seu art. 5º, XXXII, estabelece que “o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor”. No mesmo raciocínio, o Código de Defesa do Consumidor, a fim de resguardar a segurança dos usuários de serviços, dispõe que:

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

I - a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;
(...)

Art. 8º Os produtos e serviços colocados no mercado de consumo não acarretarão riscos à saúde ou segurança dos consumidores, exceto os considerados normais e previsíveis em decorrência de sua natureza e fruição, obrigando-se os fornecedores, em qualquer hipótese, a dar as informações necessárias e adequadas a seu respeito.

No entanto, não é somente em relação à disposição das poltronas que há riscos para quem utiliza os serviços aéreos. Nos últimos anos, foram divulgadas diversas notícias referentes às falhas mecânicas e de manutenção das aeronaves, corroborando, assim, que os passageiros brasileiros não viajam em total segurança.

² Disponível em < <http://noticias.r7.com/economia/noticias/justica-manda-tam-aumentar-distancia-entre-poltronas-de-aviao-20100902.html>>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Em 2006, conforme notícia amplamente divulgada, um avião da TAM interrompeu o voo depois que uma das suas portas se soltou. Antes de cair em um supermercado de São Paulo, a porta ainda bateu na asa da aeronave. Segundo os passageiros, uma aeromoça que estava perto da porta quase foi jogada para fora do jato e duas pessoas precisaram de atendimento médico³.

Em outra ocasião, no ano de 2008, um forte cheiro de fumaça tomou conta de um avião da TAM, causando desconforto e pânico aos usuários e comissários de bordo. O incidente foi causado por uma pane no sistema de ar-condicionado do aeroplano⁴.

No final de 2010, problemas de pressurização e fumaça na parte de trás de outro jato da TAM o obrigaram a retornar ao aeroporto de Salvador, de onde partira com destino a São Paulo. Naquela oportunidade, os passageiros evacuaram a aeronave por meio da escorregadeira de emergência. Cerca de 10 pessoas tiveram ferimentos leves⁵.

Destarte, são recorrentes as notícias de pousos forçados e retornos aos aeroportos por falhas mecânicas dos aviões, o que evidencia a existência de problemas na sua manutenção.

Todavia, causa espanto que, apesar de todos os problemas mencionados, a ANAC não esteja aplicando as verbas orçamentárias destinadas à fiscalização da aviação civil nacional. Este fato é comprovado por reportagem publicada no sítio da Folha de São Paulo, no dia 06 de agosto de 2010:

A Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) usou até agora apenas um terço do orçamento previsto neste ano para a regulação e fiscalização da aviação civil. Segundo dados da ONG Contas Abertas, a agência desembolsou

³ Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u124816.shtml>>.

⁴ Disponível em <<http://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL779856-5605,00-PROBLEMA+EM+ARCONDICIONADO+ASSUSTA+PASSAGEIROS+DA+TAM.html>>.

⁵ Disponível em <<http://www.atarde.com.br/cidades/noticia.jsf?id=5665995>>.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

R\$ 11,4 milhões dos R\$ 34 milhões destinados a "garantir o funcionamento da aviação civil dentro de padrões internacionais de qualidade e segurança".

Em 2009, segundo a ONG, o mesmo aconteceu com as verbas para regulação e fiscalização da aviação. Dos R\$ 30,5 milhões previstos, R\$ 18,8 milhões foram desembolsados pela Anac, o equivalente a 62% do total. Já em 2008, com orçamento menor, o uso foi de 72% --R\$ 14 milhões do total de R\$ 19,7 milhões autorizados⁶.

Por conseguinte, é essencial que Câmara dos Deputados esteja alerta às percepções dos usuários e das empresas aéreas quanto à qualidade e segurança dos serviços prestados. Neste sentido, as atuações legislativas e fiscalizatórias desta Casa devem acompanhar o aumento do número de passageiros transportados, a maior diversidade demográfica dos usuários e os voos cada vez mais longos, que trazem preocupações relativas à saúde a bordo. Tudo isso, logicamente, em defesa do bem-estar da crescente parcela da população que consome tais serviços.

O presente requerimento de informações tem como objetivo, portanto, coletar subsídios para averiguar como as empresas aéreas brasileiras podem fornecer conforto aos usuários, sem descuidar-se de fatores como segurança, tempo de vida da aeronave e facilidade de manutenção dos aeroplanos.

Sala das Sessões, em 17 de março de 2011.

Deputado AUGUSTO COUTINHO
DEM/PE

⁶ Disponível em < <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/779002-anac-gastou-apenas-um-terco-do-orcamento-previsto-para-fiscalizacao-em-2010.shtml>>.





CÂMARA DOS DEPUTADOS



9FB71EC855