



**SENADO FEDERAL**  
**Senadora Mara Gabrilli**

SF/24514.63352-08

## **PARECER Nº           , DE 2024**

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei nº 3.295, de 2023, do Senador Carlos Viana, que *altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), para tornar obrigatória no transporte aéreo regular doméstico a disponibilização de assentos com dimensões especiais.*

Relatora: Senadora **MARA GABRILLI**

### **I – RELATÓRIO**

Vem ao exame da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) o Projeto de Lei (PL) nº 3.295, de 2023, do Senador Carlos Viana. Trata-se de PL que altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que criou a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), a fim de tornar obrigatória, no transporte aéreo regular, a disponibilização de assentos com dimensões especiais.

Para tal finalidade, o PL apresenta-se sob a forma de dois artigos. Em seu art. 1º, acrescenta o art. 48-A à Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, dispondo que as aeronaves registradas no Brasil, utilizadas em voos de transporte aéreo regular doméstico nacional e internacional, devem disponibilizar assentos com dimensões especiais, na forma de regulamento. E, em seus §§ 1º e 2º, o dispositivo ainda prevê que poderá haver diferenciação



Assinado eletronicamente, por Sen. Mara Gabrilli

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2204402679>

tarifária para a ocupação do assento, bem como que o passageiro obeso terá preferência para sua ocupação.

Por fim, em seu art. 2º, o PL dispõe que a lei de si resultante terá vigência após cento e oitenta dias de sua publicação.

Em sua justificção, o autor da matéria relata ser notória a dificuldade de acomodação de pessoas de maior estatura ou obesas em aeronaves. Por essa razão, apresenta o PL em tela.

A matéria foi distribuída à CDH e, na sequência, será apreciada em caráter terminativo pela Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor.

Não foram recebidas emendas.

## II – ANÁLISE

Na forma do art. 102-E do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CDH opinar sobre garantia e promoção dos direitos humanos. Assim, a análise pela CDH do PL nº 3.295, de 2023, é plenamente regimental.

Ademais, o exame da matéria não permite vislumbrar qualquer óbice constitucional, legal ou jurídico.

Somos favoráveis ao mérito da matéria. É certo que a legislação deve acolher o direito à diferença. Assim, devemos garantir em lei a proteção daqueles em situação de desigualdade. Nesse sentido, é plenamente justificável que a pessoa obesa, durante o uso do transporte aéreo, usufrua do mesmo conforto assegurado aos demais passageiros. Portanto, entendemos como plenamente justificável que toda aeronave de bandeira brasileira, usada no transporte regular de passageiros, assegure assento de dimensões especiais, seja para a pessoa obesa, seja para a pessoa de grande estatura.

Contudo, nota-se que o PL promove alteração na Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). E, como se sabe, a obesidade não é considerada uma deficiência segundo a própria definição expressa no Art. 2º do Estatuto, mas, sim, definida como uma doença crônica pela Organização Mundial de Saúde. Dessa forma, não nos parece adequado que o diploma dedicado à proteção das pessoas com deficiência seja



a norma escolhida para albergar a proteção à pessoa obesa ou mesmo à pessoa com altura muito acima da média, mas sim a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece as normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade em nosso país.

E, justamente por se tratar a obesidade de uma doença, não nos parece razoável, na forma do § 1º proposto pelo PL, que eventual ônus tarifário recaia sobre a pessoa obesa. Isto é, a pessoa obesa não pode ter de pagar a mais para ocupar o espaço dedicado a uma só pessoa. Conceber o contrário se mostraria discriminação sem qualquer razoabilidade.

Além das circunstâncias já apontadas, temos de lidar com outros aspectos da proposição. Os assentos utilizados a bordo de uma aeronave comercial são partes do projeto da aeronave, estando ligados a inúmeros outros elementos da configuração de usos e de segurança da aeronave. Alteração desse tipo faria com que toda a frota brasileira, em especial as aeronaves que fazem voos para o exterior, tivesse de ser novamente certificada, e isso acarretaria enormes custos. Para lidar com esse primeiro problema, vamos limitar a proposição aos voos domésticos, apenas.

Como vimos, as aeronaves não podem receber assentos não certificados em termos de segurança – e tais assentos devem estar relacionados (em peso, dimensões e propriedades físicas) ao restante da aeronave. No entanto, *não existem tais assentos disponíveis para venda no mercado mundial*, conforme alerta a Associação Brasileira das Empresas Aéreas - ABAER, a Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte - ALTA e a International Air Transport Association - IATA. Portanto, a forma atual da proposição apenas poderia engendrar duas situações: ou as empresas descumprem a lei, o que não interessa a ninguém, ou cessam as atividades, dada a impossibilidade de cumprimento da exigência legal, o que interessa ainda menos. Aliás, a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência menciona a necessidade de cooperação internacional para criar uma estrutura legislativa com uma referência concreta, aplicável e com prazo determinado para monitorar a implementação gradual da acessibilidade para todos. A proposição, em seu formato atual, não exhibe a necessária coordenação com outros movimentos legislativos e técnicos que possam recepcionar, sem trincar o sistema, a ideia normativa isolada da diferenciação de assentos.

Contudo, é justamente no espírito da Convenção que emendaremos o PL para que seja aprovado como um marco nítido da intenção



brasileira de promover e generalizar a acessibilidade, tão logo assentos certificáveis estejam disponíveis para aquisição no mercado mundial, o que, repetimos, não ocorre hoje em dia.

Também com a finalidade de promover alteração na lei de modo coordenado com outras normas, legais e técnicas, vamos remeter a proposição a regulamento. Por fim, vamos propor a supressão da referência à possibilidade de cobrança de tarifa adicional, visto não ser necessária. .

Com essas alterações, esperamos tornar a proposição tão realista quanto portadora da intenção brasileira de promover a acessibilidade: os termos que propomos geram a obrigação legal para as empresas de promover a diferenciação de assentos, tão logo isso seja tecnicamente possível.

### **III – VOTO**

Em razão do exposto, manifestamo-nos pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.295, de 2023, na forma da seguinte emenda substitutiva:

#### **EMENDA Nº - CDH (Substitutivo)**

#### **PROJETO DE LEI Nº 3.295, DE 2023**

Altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, para dispor sobre a oferta de assentos com dimensões especiais em aeronaves.

**Art. 1º** Esta altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, para dispor sobre a oferta de assentos com dimensões especiais em aeronaves.

**Art. 2º** O Capítulo VI da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, passa a vigorar acrescido do seguinte artigo 16-A:

“Art. 16-A. As aeronaves registradas no Brasil, utilizadas em voos domésticos de transporte aéreo regular, disponibilizarão assentos com dimensões especiais, desde que disponíveis para aquisição no mercado mundial, nos termos do regulamento.



§ 1º As pessoas obesas ou com dimensões corporais excepcionalmente diferentes da média terão preferência para a ocupação dos assentos referidos no *caput*.

§ 2º A impossibilidade de ofertar os assentos referidos no *caput* deste artigo gera a obrigação, para a empresa de transporte, de oferecer à pessoa obesa ou à pessoa com dimensões corporais excepcionalmente diferentes da média o assento vizinho ao que foi adquirido, a título gratuito e sem qualquer custo adicional.”

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora

