

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

PROJETO DE LEI Nº 5.586, DE 2019

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro Aeronáutico, tornando obrigatório a disponibilização de veículos adaptados com plataforma elevatória - ambulift.

Autor: Deputado MARCELO BRUM

Relator: Deputado FELIPE RIGONI

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão o Projeto de Lei nº 5.586, de 2019, cujo autor é o nobre Deputado Marcelo Brum. A proposição acrescenta artigo à Lei nº 7.565, de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para garantir ao passageiro com necessidade de assistência especial, por meio de solicitação prévia, o direito de ser embarcado e desembarcado de aeronaves em veículo adaptado com plataforma elevatória (*ambulift*).

O autor argumenta, na justificção, que muitos passageiros com dificuldade de locomoção ainda enfrentam o incômodo de serem carregados durante os procedimentos de embarque e desembarque, quando as aeronaves estão estacionadas em área distante do terminal. Além disso, ele afirma que essas pessoas passam por humilhação, ao não terem seu direito à acessibilidade garantido.

Tramitando em rito ordinário, sujeita à apreciação conclusiva, a proposição seguirá para a Comissão de Viação e Transportes, para análise de mérito, e para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, cujo parecer será quanto à constitucionalidade ou juridicidade.



No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 5.586, de 2019, apesar de ser uma iniciativa louvável, fato que não podemos negar em momento algum, repete regra já emanada por meio da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Portanto, nada mais correto que reproduzir aqui trechos dessa norma regulatória relativos ao acesso de pessoas com necessidade de assistência especial às aeronaves:

“Art. 2º Esta Resolução aplica-se aos passageiros, operadores aeroportuários, operadores aéreos e seus prepostos, nos serviços de transporte aéreo público de passageiros doméstico ou internacional, regular ou não regular, exceto serviços de táxi aéreo.

.....

Art. 3º Para efeito desta Resolução, entende-se por PNAE pessoa com deficiência, pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, gestante, lactante, pessoa acompanhada por criança de colo, pessoa com mobilidade reduzida ou qualquer pessoa que por alguma condição específica tenha limitação na sua autonomia como passageiro.

.....

Art. 6º O PNAE tem direito aos mesmos serviços que são prestados aos usuários em geral, porém em condições de atendimento prioritário, em todas as fases de sua viagem, inclusive com precedência aos passageiros frequentes, durante a vigência do contrato de transporte aéreo, observadas as suas necessidades especiais de atendimento, incluindo o acesso às informações e às instruções, às instalações aeroportuárias, às aeronaves e aos veículos à disposição dos demais passageiros do transporte aéreo.

.....

Art. 9º O operador aéreo, no momento da contratação do serviço de transporte aéreo, deve questionar ao PNAE sobre a necessidade de acompanhante, ajudas técnicas, recursos de



comunicação e outras assistências, independentemente do canal de comercialização utilizado.

.....

Art. 14. O operador aéreo deve prestar assistência ao PNAE nas seguintes atividades: I - check-in e despacho de bagagem; II - deslocamento do balcão de check-in até a aeronave, passando pelos controles de fronteira e de segurança; III - **embarque e desembarque da aeronave**; IV - acomodação no assento, incluindo o deslocamento dentro da aeronave; V - acomodação da bagagem de mão na aeronave; VI - deslocamento desde a aeronave até a área de restituição de bagagem; VII - recolhimento da bagagem despachada e acompanhamento nos controles de fronteira; VIII - saída da área de desembarque e acesso à área pública; IX - condução às instalações sanitárias; X - prestação de assistência a PNAE usuário de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento; XI - transferência ou conexão entre voos; e XII - realização de demonstração individual ao PNAE dos procedimentos de emergência, quando solicitado.

.....

“Art. 20. **O embarque e o desembarque do PNAE** que dependa de assistência do tipo STCR, WCHS ou WCHC **devem ser realizados preferencialmente por pontes de embarque, podendo também ser realizados por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.**

§ 1º **O equipamento de ascenso e descenso ou rampa previstos no caput devem ser disponibilizados e operados pelo operador aeroportuário, podendo ser cobrado preço específico dos operadores aéreos.**

§ 2º É facultado ao operador aéreo disponibilizar e operar seu próprio equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

§ 3º Os operadores aéreo e aeroportuário estão autorizados a celebrar contratos, acordos ou outros instrumentos jurídicos com outros operadores ou com empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo para disponibilização e operação dos equipamentos de ascenso e descenso ou rampa previstos nos §§ 1º e 2º deste artigo.

§ 4º Excetua-se do previsto no caput o embarque ou desembarque de PNAE em aeronaves cuja altura máxima da parte inferior do vão da porta de acesso à cabine de passageiros em relação ao solo não exceda 1,60 m (um metro e sessenta centímetros).

§ 5º Nos casos especificados no § 4º deste artigo, o embarque ou desembarque do PNAE podem ser realizados por outros meios, desde que garantidas suas segurança e dignidade,



sendo vedado carregar manualmente o passageiro, exceto nas situações que exijam a evacuação de emergência da aeronave.

§ 6º Para fins do disposto no § 5º deste artigo, carregar manualmente o passageiro significa sustentá-lo, segurando diretamente em partes de seu corpo, com o efeito de elevá-lo ou abaixá-lo da aeronave ao nível necessário para embarcar ou desembarcar.

§ 7º Cabe ao operador aéreo prover os meios para o embarque ou desembarque do PNAE nos casos especificados nos §§ 4º e 5º deste artigo.” (Grifos nossos)

Entendemos, assim, que a norma regulatória determina, de forma clara, o tipo de acesso devido às pessoas com necessidades especiais que embarcam ou desembarcam de aeronave. O equipamento *ambulift* não é mencionado, mas, por outro lado, é citado “equipamento de ascenso e descenso ou rampa”, para o caso de inexistir ponte de embarque (*finger*) ou de ela estar indisponível. Dessa maneira, percebemos que não há inovação no projeto em análise. Ademais, precisamos alertar para o fato de que a especificação do equipamento e a inadvertida exclusão da possibilidade de uso de rampa, conforme disposto no projeto em exame, podem surtir efeito negativo.

Salientamos ainda que a norma regulatória específica existente não apenas prescreve conduta, mas prevê punição para os que a desrespeitam. Nesse quadro, a Resolução nº 280/2013 fixa multa de R\$ 10 mil a 25 mil (i) para o operador aéreo que deixa de “prestar ao operador aeroportuário, tempestivamente, as informações necessárias ao bom atendimento do PNAE” e (ii) para a administração aeroportuária que não disponibilize e opere, “quando requerido, equipamentos de ascenso e descenso ou rampa para realizar o embarque ou o desembarque de PNAE”.

Também registramos que a norma da ANAC tem amparo legal. Não bastasse a Lei nº 11.182, de 2005, conferir à Agência competência para regular a prestação de serviços aéreos e de serviços aeroportuários, as Leis nº 10.098, de 2000 (Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências), e nº 13.146, de 2015 (Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência), dão respaldo suficiente à adoção das



regras de acessibilidade presentes na norma. Assim, não necessitamos de nova lei para validar os procedimentos regulatórios ditados pela Agência em questão.

Por fim, destacamos que, caso a norma seja desrespeitada, o primeiro passo consiste em denunciar o fato à ANAC, para fins de eventual instalação de processo administrativo contra o operador aéreo ou contra o operador aeroportuário. O Ministério Público, igualmente, deve ser notificado do fato, para que possa mover ação civil pública, com a finalidade de obrigar os agentes transgressores ao cumprimento da norma legal. Ainda, é perfeitamente cabível à pessoa prejudicada ingressar com ação judicial para reparação, por perdas e danos. A seguir, transcrevemos decisão da 4ª Turma do Superior Tribunal de Justiça – STJ, em julgado de 2018:

“Companhia aérea é civilmente responsável por não promover condições dignas de acessibilidade de pessoa cadeirante ao interior da aeronave.

A sociedade empresária atuante no ramo da aviação civil possui a obrigação de providenciar a acessibilidade do cadeirante no processo de embarque, quando indisponível ponte de conexão ao terminal aeroportuário (“finger”).

Se não houver meio adequado (com segurança e dignidade) para o acesso do cadeirante ao interior da aeronave, isso configura defeito na prestação do serviço, ensejando reparação por danos morais.

STJ. 4ª Turma. REsp 1.611.915-RS, Rel. Min. Marco Buzzi, julgado em 06/12/2018 (Info 642).”¹

Em vista do exposto, votamos pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 5.586, de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **FELIPE RIGONI**
Relator

2021-3517

¹ <https://sergiopontes.jusbrasil.com.br/artigos/699483202/companhia-aerea-e-civilmente-responsavel-por-nao-promover-condicoes-dignas-de-acessibilidade-de-pessoa-cadeirante-ao-interior-da-aeronave>.

Acesso: 13 abril 2021.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211912968700>

