

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, é uma iniciativa louvável, fato que não podemos negar em momento algum. Quanto ao seu objeto, garantir ao passageiro com necessidade de assistência especial o direito de ser embarcado e desembarcado de aeronaves em veículo adaptado com plataforma elevatória, gostaríamos de tecer algumas linhas sobre isso preliminarmente.

A Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) traz algumas regras em relação ao assunto. 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. Assim, 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.

Apesar do exposto, entendemos que é válido inserir no Código Brasileiro de Aeronáutica dispositivo para tratar de tais procedimentos regulatórios. Portanto, sugerimos um Substitutivo, pois compreendemos que o Código deva ter essa alteração feita em outro capítulo.

Em vista do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 5.586, de 2019, por meio do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **FELIPE RIGONI**
Relator

2021-9794



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213621526000>



COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.586, DE 2019

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para obrigar a disponibilização de pontes de embarque, equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para obrigar a disponibilização de pontes de embarque, equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 104-A. Pontes de embarque, equipamento de ascenso e descenso ou rampa serão disponibilizados sempre que os procedimentos de embarque e desembarque assim o exigirem, na forma regulamentada pela autoridade de aviação civil.”

“Art. 302.

.....

III

-

aa) inobservar o disposto no artigo 104-A.

VI

-

n) inobservar o disposto no artigo 104-A.” (NR)



Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado FELIPE RIGONI
Relator

2021-9794



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213621526000>

