



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 4º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul,
Brasília/DF, CEP 70308-200 - www.anac.gov.br
+55 (61) 3314-4327

Ofício nº 111/2023/ASPAR-ANAC

Brasília, 25 de agosto de 2023.

A Sua Excelência o Senhor
DEPUTADO LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário
Câmara dos Deputados
Anexo IV - Gabinete 215
CEP: 70160-900 - Brasília - SP

Assunto: Indicação nº 1027/2023, de Sua Excelência o Senhor Deputado Félix Mendonça Júnior, a qual sugere gestões junto à Agência no sentido de permitir que pessoas entre 60 (sessenta) e 70 (setenta) anos possam utilizar os assentos de saída de emergência nas aeronaves.

Referência: Processo Nº 00058.048313/2023-88

Senhor Deputado,

1. Ao cumprimentá-lo cordialmente, faço referência ao Ofício 1ªSec/I/E/nº 238/2023, por meio do qual Vossa Excelência encaminha a Indicação nº 1027/2023, de autoria do Deputado Félix Mendonça Júnior (PDT/BA), que *“Sugere gestões junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), vinculada ao Ministério da Infraestrutura, no sentido de permitir que pessoas entre 60 (sessenta) e 70 (setenta) anos possam utilizar os assentos de saída de emergência nas aeronaves”*.
2. A indicação menciona regra contida na Resolução nº 280/2013, que, em seu art. 3º, inclui pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos entre os passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE) e, em seu art. 34, proíbe o operador aéreo de acomodar PNAE em um assento adjacente a uma saída de emergência ou de maneira que promova obstrução total ou parcial do corredor da aeronave.
3. Em linhas gerais, no âmbito da regulação da aviação civil, a temática da segurança operacional perpassa toda a regulação existente – incluindo os aspectos atinentes à acessibilidade – por ser um princípio primordial e orientador de todo o transporte aéreo, constituindo-se, portanto, uma prioridade máxima da ANAC, qual seja: assegurar o cumprimento dos requisitos técnicos e padrões de segurança operacional (safety) para os regulados, passageiros e tripulação, a fim de garantir uma aviação civil sustentável e segura.
4. Especificamente em relação às saídas de emergência de aeronaves, aplica-se o disposto pelo Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 121 - Emenda nº 19 - parágrafo 121.585, intitulado “Assentos de saída”, disponível em <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e->

rbac/rbac/rbac-121-emd-19. O RBAC e normas correlatas atinentes à segurança operacional são destinados a regulamentar requisitos operacionais e questões de segurança.

5. Nesse sentido, as regras referentes à ocupação dos assentos de saída no âmbito dos regulamentos de operações constam na seção 121.585 do RBAC nº 121 e na seção 135.129 do RBAC nº 135 (neste caso, aplicável somente a operações regulares com aeronaves tendo 10 ou mais assentos para passageiros ou para operações com helicópteros de mais de 19 assentos para passageiros). Com pequenas variações de texto, tem-se as seguintes restrições:

121.585

"(b) Nenhum detentor de certificado pode autorizar que uma pessoa sente-se em um assento afetado por essa seção se o detentor de certificado verificar que a pessoa provavelmente é incapaz de executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção porque:

(1) falta à pessoa suficiente mobilidade, força ou destreza em ambos os braços e mãos e/ou em ambas as pernas:

(i) para mover-se para frente, para os lados ou para baixo, em direção aos mecanismos de operação da saída/escorregadeira de emergência;

(ii) para agarrar e puxar, empurrar, torcer ou de outro modo manipular os referidos mecanismos;

(iii) para empurrar, apertar, puxar ou de outro modo abrir saídas de emergências;

(iv) para levantar, sustentar e depositar em assentos próximos, ou manobrar sobre os encostos dos assentos da fila da frente, objetos do tamanho e peso de uma porta de saída de emergência sobre as asas;

(v) para remover obstruções similares em tamanho e peso a uma porta de saída de emergência sobre as asas;

(vi) para alcançar rapidamente a saída de emergência;

(vii) para manter-se equilibrado enquanto removendo obstruções;

(viii) para abandonar rapidamente o avião;

(ix) para estabilizar uma escorregadeira de escape após sua abertura; ou

(x) para ajudar outras pessoas na utilização de uma escorregadeira de escape.

(2) a pessoa tem menos de 15 anos de idade ou não possui capacidade para executar um ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção sem a assistência de um adulto (pais, parentes ou amigos);

(3) a pessoa não consegue ler e entender as instruções requeridas por essa seção e as instruções relativas às evacuações de emergência providas pelo detentor de certificado de forma escrita ou gráfica ou, ainda, a pessoa não tem condições de entender as instruções orais dadas pelos tripulantes;

(4) a pessoa não possui capacidade visual suficiente para executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção sem o auxílio de ajudas visuais superiores a lentes de contato ou óculos;

(5) a pessoa não possui capacidade auditiva suficiente para ouvir e compreender instruções gritadas pelos comissários sem auxílio de ajudas de audição superiores a um aparelho de audição comum;

(6) a pessoa não possui capacidade adequada de trocar informações orais com outros passageiros; ou

(7) a pessoa tem:

(i) uma condição ou responsabilidade, tal como cuidar de criança pequena, que possa impedi-la de executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção; ou

(ii) uma condição que possa levá-la a se ferir ao tentar executar uma ou mais das tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção.

(...)

(d) Cada detentor de certificado deve incluir no cartão de informações aos passageiros de cada assento de saída afetado por essa seção, na linguagem primária em que são dadas as instruções orais aos passageiros, a informação de que, no evento de uma emergência na qual não haja um tripulante disponível para ajudar, um passageiro ocupando qualquer assento de saída pode ser chamado a exercer uma das seguintes tarefas:

(1) localizar uma saída de emergência;

(2) reconhecer um mecanismo de abertura de saída de emergência;

(3) compreender as instruções para operar a saída de emergência;

(4) operar uma saída de emergência;

- (5) avaliar se a abertura de uma saída de emergência irá aumentar os riscos a que os passageiros estão expostos;
- (6) seguir orientação oral ou por gestos dada por um tripulante;
- (7) apoiar ou segurar uma porta de saída de emergência de modo que ela não impeça a utilização da saída;
- (8) avaliar as condições de uma escorregadeira, abri-la e estabilizá-la após a abertura, ajudando outras pessoas a utilizá-la para escape;
- (9) passar rapidamente por uma saída de emergência; e
- (10) avaliar, selecionar e seguir uma trajetória segura a partir de uma saída de emergência."

6. A norma possui considerável alinhamento com a norma de origem, do 14 CFR Part 121 e Part 135, da *Federal Aviation Administration* (FAA), dos Estados Unidos. Outras autoridades, como a EASA (Europa), também não impedem em seus regulamentos que os assentos de saída sejam ocupados por pessoas com idade igual ou superior a 60 anos.

7. Portanto, observa-se que, embora não haja critério específico sobre limite superior de idade, há algumas condições em termos de mobilidade, força e destreza que podem impedir que uma pessoa ocupe os assentos de saída. A retirada do critério objetivo pode acarretar em uma maior dificuldade na aplicação dos critérios pelos operadores aéreos - embora tal situação possa já ocorrer com outros dos requisitos regulamentares.

8. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 280/2013 regulamenta os procedimentos relativos à acessibilidade do PNAE ao transporte aéreo. Nesse sentido, referido normativo não regulamenta o tratamento prioritário para idosos, pois a matéria já é disciplinada pela legislação infraconstitucional e infralegal, com reflexos sobre as normas regulatórias.

9. Dessa forma, orientada pela legislação sobre atendimento prioritário, disposto na Lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000, na Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, na Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, na Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 e no Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, a Resolução ANAC nº 280/2013 definiu, como Passageiro com Necessidade de Assistência Especial (PNAE) ao transporte aéreo, todas as pessoas referidas em seu artigo 3º, incluindo a pessoa maior de 60 anos (idoso).^[1]

10. Conforme observado, na conceituação atual de PNAE está inserido o rol de pessoas consideradas prioritárias em decorrência da lei, devido ao pressuposto legal de sua vulnerabilidade. Como reflexo da legislação geral sobre atendimento prioritário em face da norma reguladora, todas as pessoas listadas como PNAE são, atualmente, por definição, tidas como possuidoras de condição específica de limitação de sua autonomia ou mobilidade como passageiro.

11. No caso específico do PNAE idoso, salienta-se o pressuposto legal de vulnerabilidade da pessoa maior de 60 anos, o qual, por um lado, torna-a detentora legal de tratamento prioritário, inserindo-a, como consequência, na categoria de passageiros que não possuem condições de autonomia ou mobilidade suficientes para atuarem em situações de evacuação de emergência.

12. Destarte, a regra estabelecida na Resolução ANAC nº 280/2013 que determina que o operador aéreo não pode acomodar o PNAE em um assento adjacente a uma saída de emergência ou de maneira que promova obstrução total ou parcial do corredor da aeronave está em vigor e deve ser integralmente cumprida pelas empresas aéreas.

13. Ainda, informa-se que tal dispositivo (art. 34) está previsto no CEF - Compêndio de Elementos de Fiscalização da Resolução ANAC nº 280/2013, como um dos itens a serem fiscalizados, sob código nº 280-0040, segundo o qual a seguinte situação é tipificada como não-conformidade: "Acomodar o PNAE em um assento adjacente a uma saída de emergência ou de maneira que promova obstrução total ou parcial do corredor da aeronave".

14. Contudo, a Resolução ANAC nº 280/2013 encontra-se em processo de revisão. Dentre as premissas a serem observadas no processo normativo de revisão do regulamento, ressalta-se que este observará as diretrizes para a qualidade regulatória da ANAC, que preveem a participação social e o respeito ao princípio da transparência, bem como os ditames da Lei das Agências Reguladoras - Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019.

15. A legislação que ampara o processo de revisão estabelece uma série de requisitos legais para a edição e a alteração de atos normativos, dentre os quais, a elaboração de Análise de Impacto Regulatório - AIR contendo informações e dados sobre os possíveis efeitos advindos da proposta de revisão normativa.

16. O tema Acessibilidade no Transporte Aéreo tratado pela Resolução nº 280/2013 constitui um dos temas prioritários da Agenda Regulatória da ANAC, de modo que se encontra contemplado na respectiva Agenda para o biênio 2023-2024, com previsão de conclusão da fase de Análise de Impacto Regulatório para o 3º trimestre de 2023.

17. Por oportuno, esclarece-se que as datas das fases seguintes do processo normativo serão estabelecidas pela Diretoria após a aprovação da Análise de Impacto Regulatório. Assim, ainda não há previsão de data para a realização de consulta pública da nova proposta de Resolução.

18. Não obstante, esta Agência agradece o encaminhamento da Indicação nº 1.027/2023 e informa que a matéria em questão será considerada como subsídio ao Processo de Revisão Normativa em andamento e levada à área técnica responsável, que se encontra ciente da presente manifestação atinente à indicação que sugere a possibilidade de que pessoas entre 60 (sessenta) e 70 (setenta) anos possam utilizar os assentos de saída de emergência nas aeronaves.

19. Permanecemos à inteira disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que porventura se façam necessários.

Respeitosamente,

ILMA LIMA

Chefe da Assessoria Parlamentar

Notas de Rodapé

[1] Resolução ANAC nº. 280/2013

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. (Grifo nosso)



Documento assinado eletronicamente por **Ilma Ferreira Lima, Chefe da Assessoria Parlamentar**, em 11/09/2023, às 09:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **9020243** e o código CRC **BB53B860**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.048313/2023-88

SEI nº 9020243