

**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 219, DE 2015**

Altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências, para obrigar as empresas aéreas que possuem rampas de acesso ou mecanismos acessórios para auxiliar no embarque e desembarque de pessoas com deficiência.

**EMENDA SUBSTITUTIVA**

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 219, de 2015, a seguinte redação:

“Art. 16.....

§ 1º O embarque e o desembarque de passageiro portador de deficiência ou com mobilidade reduzida no transporte aéreo deve ser realizado preferencialmente por ponte de embarque, podendo também ser realizado por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

§ 2º Os equipamentos referidos no parágrafo anterior devem ser disponibilizados e operados pelo operador aeroportuário.

§ 3º O operador aéreo não pode limitar a quantidade de passageiros portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida a bordo.

§ 4º Os passageiros com deficiência ou com mobilidade reduzida devem ser embarcados nas aeronaves com prioridade em relação aos outros passageiros, devendo ser desembarcados logo após o desembarque dos demais, exceto quando em voo de conexão o tempo disponível ou outra circunstância justifique a priorização.

§ 5º O não cumprimento do disposto neste artigo sujeita o infrator à penalidade de multa prevista no art. 299 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

§ 6º O disposto neste artigo será regulamentado pela autoridade de aviação civil.”

**JUSTIFICAÇÃO**

No transporte aéreo, quando tratamos de procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial, o tema torna-se mais relevante e complexo, tendo em vista as especificidades requeridas para o atendimento adequado deste tipo de passageiros.

Em 2014, no Brasil, o setor realizou mais de duzentos e vinte milhões de embarque e desembarque de passageiros, incluindo uma parcela relevante de passageiros com



necessidades especiais. A realização destes procedimentos de maneira adequada deve-se a um elevado grau de coordenação e profissionalismo de todos os envolvidos e a evolução da legislação sobre o tema.

Atualmente, a Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, estabelece os procedimentos relativos ao atendimento e à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial no transporte aéreo, abrangendo pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, além de idosos com idade igual ou superior a sessenta anos, gestantes, lactantes, pessoas acompanhadas por criança de colo ou qualquer outra pessoa que por alguma condição específica tenha limitação na sua autonomia como passageiro.

O art. 20 da Resolução ANAC nº 280, de 2013, determina que o embarque e desembarque de passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE), entre eles os cadeirantes, seja realizado preferencialmente por pontes de embarque, podendo também ser realizados por equipamentos de ascenso e descenso ou rampa disponibilizados e operados pelo operador aeroportuário.

A atribuição, pela ANAC, da responsabilidade de disponibilização e operação dos referidos equipamentos ao operador aeroportuário é crucial, uma vez que o papel central desempenhado pelo mesmo assegura a adequada gestão e otimização do uso desses equipamentos, em função de ganhos de escala e produtividade e da melhor coordenação das múltiplas operações aeroportuárias que envolvem o embarque e o desembarque de passageiros portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Além disto, a existência de condições minimamente adequadas para o embarque e o desembarque de PNAEs nos aeroportos facilita o atendimento nos casos de voos não regulares.

Em vista disto e considerando a crescente demanda do setor justifica-se, plenamente, a centralização na administração aeroportuária local dos meios necessários para o atendimento do PNAE, enquanto solução única que assegura um atendimento adequado e condizente com as necessidades especiais deste tipo de passageiros.

Qualquer outra opção certamente resultaria em uma prestação de serviço inadequado por parte dos diversos agentes envolvidos na prestação dos serviços, não só em razão da demanda crescente, mas também pela quantidade de equipamentos que teriam de ser disponibilizados e operados em áreas restritas dos aeroportos pelos diferentes agentes envolvidos, gerando uma provável falta de padronização de equipamentos, de processos e de procedimentos de embarque e desembarque de passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida.

Como exemplo, é ilustrativo o caso do Aeroporto de Guarulhos, que possui atualmente mais de 50 (cinquenta) empresas aéreas regulares operando regularmente em suas instalações, o que levaria à necessidade de disponibilização de grandes áreas restritas para a alocação e manutenção de equipamentos de ascenso e descenso dos diversos agentes que atuam no aeroporto, além dos próprios equipamentos da GRU Airport, parte deles comprometidos com o atendimento de voos extras e voos charters, não regulares.



Em vista disto e tendo presente a importância da adequada prestação de serviços ao PNAE e a urgência na implementação dos procedimentos de embarque e desembarque, a Agência Nacional de Aviação Civil estabeleceu no art. 42 da Resolução nº 280/2013 um cronograma para a disponibilização e operação pelos operadores aeroportuários de pontes de embarque e de equipamentos de ascenso e descenso e rampas, nos seguintes termos:

*“Art. 42. Os equipamentos referidos no art. 20 deverão ser disponibilizados pelo operador aeroportuário, nos termos do seu § 1º, obedecendo ao seguinte cronograma:*

*I - até dezembro de 2013: aeroportos que movimentaram 2.000.000 (dois milhões) de passageiros ou mais por ano;*

*II - até dezembro de 2014: aeroportos que movimentaram mais de 500.000 (quinhentos mil) e menos de 2.000.000 (dois milhões) de passageiros por ano; e*

*III - até dezembro de 2015: aeroportos que movimentaram 500.000 (quinhentos mil) passageiros ou menos por ano.”*

*§ 1º A quantidade de passageiros movimentados será calculada pela soma dos embarques, desembarques e conexões verificados no ano imediatamente anterior.*

*§ 2º Até o vencimento dos prazos mencionados neste artigo, permanece com o operador aéreo a responsabilidade pela disponibilização dos equipamentos referidos no § 1º do art. 20 desta Resolução.”*

Demais disto, no Anexo IV da mesma Resolução, a ANAC impõe pesadas multas aos operadores que descumprirem as normas de atendimento e acessibilidade dos PNAEs ao transporte aéreo.

Sugere-se, também, a adequação da redação do § 2º ao art. 16 da Lei nº 10.098/2000 (art. 1º do PLS), de modo a ficar claro que os operadores aéreos não podem limitar a quantidade de passageiros portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida à bordo das suas aeronaves.

Propõe-se, ainda, o aperfeiçoamento da redação ao § 3º, mantendo-se a prioridade para o embarque de passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida, porém sugerindo-se que o desembarque dos mesmos seja realizado imediatamente após o desembarque dos demais passageiros, tal como já previsto no art. 18 da Resolução ANAC nº 280/2013, de modo a evitar desnecessários constrangimentos aos passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida em face dos demais passageiros, atento a que na maior parte dos casos, os primeiros necessitam de equipamentos de suporte e cuidados especiais por ocasião do desembarque, além de salvaguardar as normas de segurança da aviação civil aplicáveis por ocasião dos desembarques.

Sobre a opção adotada para o desembarque dos PNAE é importante ressaltar que a norma regulamentar expedida pela ANAC (art. 18 da Resolução nº 280/2013) foi precedida de ampla consulta pública e de debates realizados em audiências que contaram com a participação de entidades que promovem a defesa dos interesses dos grupos que representam



as pessoas com deficiência, entre elas a Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência.

Sugere-se, também, a alteração da redação do § 4º acrescido ao art. 16 da Lei nº 10.098/2000 (art. 1º do PLS), de modo que a penalidade de multa pelo não cumprimento do disposto nos parágrafos anteriores do mesmo artigo seja aplicada em consonância e nos termos do art. 299 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

A emenda, neste último aspecto, a par de ensejar um agravamento da penalidade de multa em relação ao valor proposto no PLS, supre omissão no que se refere à inclusão da sanção administrativa proposta no rol das providências administrativas a serem adotadas pela autoridade de aviação civil (ANAC) em face de qualquer dos agentes responsáveis pela acessibilidade dos passageiros com deficiência ou com mobilidade reduzida ao transporte aéreo, sejam eles operadores aeroportuários, operadores aéreos ou empresas de prestação de serviços auxiliares.

Por fim, propõe-se a inclusão de mais um parágrafo ao artigo, que atribui à autoridade de aviação civil (Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC) a regulamentação das normas gerais propostas, de modo que os aspectos vinculados a processos e procedimentos técnicos e operacionais necessários à salvaguarda dos direitos assegurados aos passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida sejam observados.

Sala das Sessões,

Senador HÉLIO JOSÉ



SF/15902.87806-85