



NOTA TÉCNICA Nº 1/2024/CNAD/SAS

Interessado: Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS)

Referência: 00058.050948/2021-83

Processos Relacionados: Processos nº 60800.174362/2011-11 / 00058.067647/2022-70

Ementa: Análise das contribuições recebidas das demais UORGs da ANAC referente ao Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS – Garantia da Assistência para Passageiros nos Serviços de Transporte Aéreo.

Palavras-chaves: Assistência, ajuda técnica, PNAE, informação prévia, acompanhante, equipamento de ascenso e descenso.

Versão: 1.4

SUMÁRIO

[ASSUNTO](#)

[REFERÊNCIAS](#)

[SUMÁRIO EXECUTIVO](#)

[ANÁLISE](#)

[Histórico](#)

[Objetivo](#)

[Lista das Contribuições Recebidas](#)

[Contribuições da Superintendência de Padrões Operacionais \(SPO\)](#)

[Despacho GTNO-GNOS \(9683270\)](#)

[Despacho SPO \(9718860\)](#)

[Contribuições da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária \(SIA\)](#)

[Nota Técnica 4 \(9708143\)](#)

[Contribuições da Superintendência de Aeronavegabilidade \(SAR\)](#)

[Despacho GTEN \(9654847\)](#)

[Contribuições da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos \(SRA\)](#)

[Despacho GERE \(9672327\)](#)

[Contribuições da Superintendência de Pessoal da Aviação Civil \(SPL\)](#)

[Despacho GTNO-SPL \(9652288\)](#)

[Parecer 18 \(9663638\)](#)

[Contribuições do Comitê de Equidade da Anac](#)

[Despacho CE \(9689065\)](#)

[Considerações da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos \(SAS\)](#)

[O tratamento da acessibilidade em aeródromos](#)

[Revisão do Problema Regulatório 4: Equipamentos de ascenso e descenso](#)

[Infrações e sanções aplicáveis](#)

[Questões para implementação da proposta de ato normativo e para sua revisão](#)

[CONCLUSÃO](#)

[ANEXOS](#)

[Anexo I – Proposta de ato normativo após as contribuições das UORGs](#)

[Anexo II – Quadro comparativo entre a proposta inicial e a proposta revisada de ato normativo após as contribuições das UORGs](#)

1. ASSUNTO

Trata-se da análise das contribuições recebidas pela SAS, feitas pelas Unidades Organizacionais (UORGs) da Anac relacionadas ao tema da acessibilidade no transporte aéreo, por meio de participação social interna, realizada após a apresentação do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS (SEI 8503951) – Garantia da Assistência para Passageiros nos Serviços de Transporte Aéreo, referente ao Tema nº 7 da Agenda Regulatória Anac nº 2021/2022 – Acessibilidade no Transporte Aéreo.

Além da análise das contribuições e proposições de atualização dos dispositivos normativos a serem propostos, foram realizadas considerações da própria SAS tratando da revisão do Problema Regulatório 4 do Relatório de AIR – Equipamentos de Ascenso e Descenso –, das infrações e sanções aplicáveis e de questões relacionadas à implementação da proposta de ato normativo.

Por fim, são apresentados como Anexos a atualização da proposta de ato normativo que substitui a atual Resolução Anac nº 280/2013, bem como o respectivo Quadro Comparativo das alterações propostas.

2. REFERÊNCIAS

Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS (SEI 8503951)

Documentos referidos no item 4.3 Lista das Contribuições analisadas nesta Nota Técnica.

3. SUMÁRIO EXECUTIVO

A presente Nota Técnica apresenta avaliação das contribuições das Unidades Organizacionais (UORGs) e do Comitê de Equidade, colhidas em processo de consulta interna, em especial, aquelas relacionadas às suas atribuições regimentais, no que se refere ao Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, aos Anexos apresentados e ao tema da acessibilidade no transporte aéreo como um todo.

Além da análise de todas as contribuições internas recebidas, foram aprofundados os exames de temáticas consideradas necessárias. Assim, esta Nota Técnica evoluiu em relação ao Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS nos seguintes aspectos que seguem abaixo de forma resumida:

- Todas as contribuições apresentadas pelas UORGs e pelo Comitê de Equidade foram transcritas, analisadas e, por último, respondidas com fundamentação acerca de sua incorporação ou não ao texto do Relatório de AIR e a proposta de ato normativo. A análise realizada permitiu ainda a elaboração de proposições de atualização de diversos dispositivos da proposta de ato normativo anteriormente elaborada, de forma a torná-la mais abrangente;
- Revisitou-se o Problema Regulatório 4: Equipamento de ascenso e descenso, tendo sido proposto uma nova distribuição de responsabilidades sobre o provimento e operação destes equipamentos, substituindo-se os critérios atuais – que aloca de forma dúbia a responsabilidade pelo seu provimento e considera o porte de aeronave engajada na operação – pelo critério de movimentação de passageiros. A nova proposta foi elaborada a partir da análise de contribuições das UORGs e de recomendação da Diretoria. Desta feita, mantendo como regra geral a atribuição de responsabilidade pelos equipamentos de ascenso e descenso aos operadores de aeródromo, a proposta isenta de tal responsabilidade os aeródromos que movimentem menos de 200.000 passageiros por ano e que não estejam sob o regime de concessão federal; e
- Foi desenvolvida uma proposta ampla referente às infrações, alinhada aos preceitos da regulação responsiva contidos no processo ainda em andamento de revisão da Resolução Anac nº 472/2018. A proposta inclui metodologia de cálculo de multas e rol atualizado de infrações previstas dispostas em novo formato de quadro com estruturação das infrações apresentadas;
- Por fim, são apresentadas considerações atualizadas para a implementação da proposta de ato normativo que deverá substituir a Resolução ANAC nº 280/2013, com foco sobre a criação do Comitê Técnico Temporário em Acessibilidade (CTTA), com novas atribuições, incluindo acerca de indicadores e mecanismos de governança regulatória.

4. ANÁLISE

4.1. Histórico

Em 05 de outubro de 2021 foi instaurado processo administrativo objetivando consolidar as atividades relacionadas aos estudos regulatórios para o atendimento de tema previsto na Agenda Regulatória para o biênio 2021/2022 denominado Tema nº 7 – Acessibilidade de Passageiros com Necessidade de Assistência Especial (PNAE) ao Transporte Aéreo, o qual foi atualizado para o biênio 2023-2024.

Dessa forma, a primeira versão do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS – Garantia da assistência para passageiros nos serviços de transporte aéreo foi concluída em dezembro de 2023. Por meio do Despacho SAS (9566869), a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) encaminhou o referido Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, contendo a minuta de proposta de ato normativo destinada à revisão da Resolução Anac nº 280/2013 e demais Anexos correspondentes, para avaliação pelo Comitê de Equidade da Anac e pelas seguintes UORGs:

- Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR);
- Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA);
- Superintendência de Padrões Operacionais (SPO);
- Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL); e
- Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA).

Esta proposta de ato normativo foi disponibilizada por meio do encaminhamento do Processo SEI nº 00058.050948/2021-83, que contém, dentre outros documentos, o Anexo I – Minuta de Novo Texto Regulatório Proposto (Resolução) ao Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS (8503951) e no Anexo II (9450273) – Quadro Comparativo entre a redação atual da Resolução Anac nº 280/2013 e a Proposta de Ato Normativo (Resolução).

O Despacho SAS supra solicitou às UORGs que avaliassem *“a proposta normativa em relação aos assuntos que possam impactar de alguma forma suas áreas de competência. Essa avaliação visa aprimorar a proposta, promovendo esclarecimentos e/ou adequações necessárias antes de submetê-la à apreciação da Diretoria”*.

4.2. Objetivo

Para fins da presente Nota Técnica, esta análise visa: a) o aprimoramento do Estudo em sua versão final; b) o alinhamento das considerações técnicas e regulatórias das UORGs frente à proposta de revisão do normativo; e c) a promoção de esclarecimentos e/ou eventuais adequações tidas como necessárias antes do encaminhamento do Estudo e respectiva proposta de ato normativo para apreciação pela Diretoria da Agência.

Objetivando auxiliar nesta avaliação pelas UORGs, fez-se a separação, apenas orientativa, dos temas conforme suas competências, a saber:

- **SPO:** Acesso ao Transporte Aéreo pelo PNAE (art. 12 e 13), Assistente de Segurança Operacional (art. 17 e 18), Restrição ao Embarque por Motivo de Saúde (art. 29) e Designação de Assentos e Mecanismos de Contenção (art. 39 a 42);
- **SIA:** Possibilidade de acompanhante de PNAE acessar a área restrita do aeroporto[1] (art. 16 § 3º), Treinamento e controle de qualidade (art. 43 a 45), Retirada da isenção prevista no Art. 20 § 4º da Resolução 280/2013, e Possibilidade de solicitação de prazo adicional para entrada em vigor da Resolução para caso específico (art. 48);
- **SRA:** Embarque e desembarque de PNAE (art. 28, §3º), Retirada da isenção prevista no Art. 20 § 4º da Resolução 280/2013 e Possibilidade de solicitação de prazo adicional para entrada em vigor da Resolução para caso específico (art. 48);
- **SAR:** Designação de Assentos e Mecanismos de Contenção (art. 39 a 42); e
- **SPL:** Treinamento e controle de qualidade (art. 43 a 45).

Em relação ao Comitê de Equidade, a solicitação foi para apresentação de contribuições para a melhoria dos aspectos da norma com impacto sobre os passageiros com necessidade de assistência especial.

4.3. Lista das Contribuições Recebidas

Foram recebidas as seguintes contribuições, organizadas por UORG:

- SPO:
 - Despacho SPO (9607525): Distribuição pelo Superintendente de Padrões Operacionais à Gerência Técnica de Normas Operacionais (GTNO) para análise e à Gerência de Normas Operacionais e Suporte (GNOS) para conhecimento – Documento de âmbito administrativo;
 - **Despacho GTNO-GNOS (9683270): Resposta à GNOS pela GTNO sobre a consulta sobre contribuições à proposta de normativo sobre acessibilidade no transporte aéreo – Trata-se do principal documento técnico da SPO a ser analisado;**
 - Despacho GNOS (9714437): Resposta à SPO pela GNOS informando que as contribuições estão colocadas no Despacho GTNO-GNOS (9683270) que é encaminhado para apreciação e devolução à SAS – Documento cancelado no processo e substituído pelo Despacho GNOS (9718700)

- Despacho GNOS (9718700): Resposta à SPO pela GNOS informando que as contribuições estão colocadas no Despacho GTNO-GNOS (9683270) que é encaminhado para apreciação e devolução à SAS – Documento de âmbito administrativo;
- **Despacho SPO (9718860) Resposta à SAS pela SPO informando sobre as contribuições da SPO estão colocadas nos termos do Despacho GTNO-GNOS (9683270) e encaminha sugestões complementares; trata-se, assim, de documento técnico complementar ao Despacho GTNO-GNOS (9683270);**
- SIA:
 - Nota Técnica 2 (9679664): Resposta à SAS pela GTNO sobre a consulta de referente à proposta de ato normativo sobre Acessibilidade no Transporte Aéreo, identificando os temas que podem estar relacionados às competências da SIA – Documento cancelado no processo e substituído pela Nota Técnica nº 04/2024/GTNO-SIA/GNAD/SIA (9708143);
 - **Nota Técnica 4 (9708143): Resposta à SAS pela GTNO sobre a consulta de referente à proposta de ato normativo sobre Acessibilidade no Transporte Aéreo, onde identificaram-se temas que podem estar relacionados às competências da SIA – Trata-se do documento técnico da SIA a ser analisado;**
- SAR:
 - Despacho SAR (9576254): Distribuição pela Coordenadoria de Assessoramento à Gerência Técnica de Normas e Inovação (GTNI) para análise – Documento de âmbito administrativo;
 - Despacho GTNI (9617625): Distribuição pela Coordenadoria de Normas de Aeronavegabilidade (CNORMA) à Gerência de Certificação de Projeto de Produto Aeronáutico (GCPP) para análise – Documento de âmbito administrativo;
 - **Despacho GTEN (9654847): Resposta à GTNI/CNORMA pela Gerência Técnica de Engenharia de Produto (GTEN) ao Despacho GTNI (9617625) avaliando a proposta quanto a possíveis impactos nos assuntos de sua competência – Trata-se do principal documento técnico da SAR a ser analisado;**
 - Despacho GTNI (9669590): Resposta à SAR pela CNORMA informando que foi realizada análise pela GCPP/GTEN, estando os comentários no Despacho GTEN (9654847) – Documento de âmbito administrativo;
 - Despacho SAR (9670664): Resposta à SAS pela SAR informando que foi realizada análise pela GCPP/GTEN, estando os comentários no Despacho GTEN (9654847) – Documento de âmbito administrativo;
- SRA:
 - **Despacho GERE (9672327): Resposta à SRA pela Gerência de Regulação Econômica (GERE) com apresentação de suas Contribuições com avaliação do Relatório de AIR e da proposta de ato normativo quanto aos possíveis impactos nos assuntos de sua competência – Trata-se do documento técnico da SRA a ser analisado;**
 - Despacho SRA (9684224): Resposta à SAS pela SRA informando sobre o encaminhamento do Despacho GERE (9672327), com suas contribuições para a proposta em análise – Documento de âmbito administrativo;
- SPL:
 - Despacho Demandas – CJDE-SPL (9580167): Distribuição pela Coordenadoria de Julgamento e Demandas Externas (CJDE) à Gerência Técnica de Normas (GTNO) para análise – Documento de âmbito administrativo;
 - **Despacho GTNO-SPL (9652288): Resposta à CJDE pela GTNO com contribuições aos temas de Treinamento e Controle de Qualidade, como preliminarmente indicados pela SAS – Primeiro dos dois documentos técnicos da SPL a ser analisado;**
 - **Parecer 18 (9663638): Resposta à SPL pela CJDE como documento técnico complementar ao Despacho GTNO-SPL (9652288) – Segundo dos dois documentos técnicos da SPL a ser analisado;**
 - Despacho SPL (9671021): Resposta à SAS pela SPL informando sobre as contribuições da SPL estão colocadas nos termos do Parecer nº 18/2024/DEMANDAS-CJDE-SPL/GTAS-SPL/SPL (9663638); – Documento de âmbito administrativo;
- Comitê de Equidade:
 - **Despacho CE (9689065): Resposta à SAS pelo Comitê de Equidade informando sobre suas contribuições para a proposta em análise – Trata-se do documento técnico do CE a ser analisado.**

Estes documentos foram submetidos a análise em dois níveis. A mais simples, de primeiro nível, dirigida para aqueles notadamente administrativos, onde, após leitura, fez-se apenas o registro na Lista das Contribuições Recebidas. Na análise de segundo nível, aplicável àquelas de maior complexidade, que apresentam propostas e considerações, foram analisados mais detalhadamente em títulos específicos desta Nota Técnica, organizados por UORG. Após a leitura e análise de cada item da contribuição, são apresentados comentários em resposta da CNAD/SAS e a indicação de sua incorporação ou não ao Relatório de AIR e à minuta de ato normativo.

4.4. ***Contribuições da Superintendência de Padrões Operacionais (SPO)***

4.4.1. ***Despacho GTNO-GNOS (9683270)***

Abaixo apresenta-se o inteiro teor do Despacho GTNO-GNOS (9683270) – Resposta à GNOS pela GTNO sobre a consulta sobre contribuições à proposta de normativo sobre acessibilidade no transporte aéreo:

DESPACHO

À GNOS

Assunto: Consulta sobre Contribuições à Proposta de Normativo sobre Acessibilidade no Transporte Aéreo.

1. Trata o presente processo de um estudo de Análise de Impacto Regulatório (AIR) sobre a Acessibilidade no Transporte Aéreo, conduzido pela A (sic) Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS), conforme previsto na agenda regulatória 2023/2024. Como consequência desse estudo, foi desenvolvida uma proposta de resolução destinada à substituição da Resolução ANAC nº 280/2013.

2. Por meio do Despacho 9566869, a SAS consultou demais áreas da ANAC, incluindo a SPO, a respeito do resultado, solicitando que as contribuições sejam enviadas até 19/02/2024 - prazo que não pode ser cumprido, em razão da abrangência da análise. Em particular, para a SPO, indicou previamente alguns temas que podem ser relacionados às competências da SPO: “Acesso ao Transporte Aéreo pelo PNAE (art. 12 e 13), Assistente de Segurança Operacional (art. 17 e 18), Restrição ao Embarque por Motivo de Saúde (art. 29) e Designação de Assentos e Mecanismos de Contenção (art. 39 a 42)”. No entanto, conforme registrado nos autos, em análise preliminar da GTNO/SPL, por meio do Despacho 9652288, também se observa que os requisitos de treinamento de operadores aéreos, como proposto no art. 43 e Anexo III da Resolução, seriam de competência da SPO.

3. A respeito da AIR e da proposta, temos os seguintes comentários:

a) Na proposta de resolução: “Art. 2º. Esta Resolução aplica-se aos passageiros, operadores de aeródromos, transportadores aéreos e seus prepostos, nos serviços de transporte aéreo de passageiros doméstico ou internacional, com oferta pública de assentos.”

Nesse ponto, observamos que a SPO não considera, nos seus processos de certificação e acompanhamento de operadores aéreos, diretamente o parâmetro de oferta pública de assentos, de forma que não teríamos, na SPO, como determinar a aplicabilidade da resolução para um dado operador - diferentemente do que existe hoje, em que a regra menciona serviço de táxi aéreo, definido no Anexo à Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022, tendo a SPO informação de quais operadores se enquadram nesse critério. Apesar do comentário, consideramos que não haveria impeditivo para que a SAS defina esse critério para as regras sob sua competência, ciente de que caberá à SAS determinar quando tal operador ou tal voo deverá cumprir com a resolução.

b) No relatório de AIR (9450273), item 3.3.2, constam dois trechos sobre táxi aéreo “Por isso, a Resolução ANAC nº 280/2013 excluiu as operações de aeronaves regidas pelo RBAC nº 135, na época, denominadas operações complementares e por demanda, popularmente conhecidas como táxi-aéreo, que

ocorrem, em geral em aeronaves menores e com possibilidade de negociação das condições entre as partes contratantes e atualmente em aeronaves de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3400 kg.” e “ Ainda, o termo ‘táxi aéreo’ passou a não ser mais utilizado, embora ainda faça parte do vocabulário corrente da Aviação Civil, o qual costumava fazer referência às operações submetidas ao RBAC nº 135 e não aplicáveis pelo RBAC 121, portanto, não correspondendo com a terminologia atualmente prevista.”

No mesmo sentido do comentário anterior, destaca-se que o termo “táxi aéreo” se aplica somente para operações não regulares (ou seja, somente para o que era denominado de “operações por demanda”) - e não para as regulares (ou seja, ao que era denominado de “operações complementares”). O conceito vinha pelo menos desde o Código Brasileiro de Aeronáutica, que trazia a definição no art. 220. Mesmo com a sua revogação pela Medida Provisória nº 1089, de 2021 (depois convertida na Lei nº 14.368), ainda é utilizado no Anexo à Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022 (posterior à MP), onde é definido como “Táxi-aéreo, modalidade de serviço de transporte aéreo não regular, realizado por um operador sujeito a certificação operacional nos termos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 135”. Assim, entendemos que não é correto afirmar que a Resolução nº 280 vigente excluiu de sua aplicabilidade as operações sob o RBAC nº 135, mas tão somente as não regulares, ou seja, as de táxi aéreo.

Assim, sugere-se revisão destes trechos da AIR.

c) No relatório de AIR (9450273), item 3.3.2, consta o trecho “No caso, o intuito do normativo era abarcar as popularmente conhecidas como “operações regulares de transporte aéreo”, que passaram a ser, com as mudanças ocorridas nos regulamentos, os serviços prestados em aeronaves de maior porte, que transportam quantidades maiores de passageiros, quais sejam as operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg, os quais são submetidas ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121, Emenda 07).”

Entendo que parece haver confusão de conceitos, pois as operações regulares podem ocorrer com aeronaves de qualquer porte - e esse conceito não foi alterado nas emendas ao RBAC nº 119, 121 ou 135 (como dá a entender o trecho “...passaram a ser, com as mudanças ocorridas nos regulamentos...”. O porte da aeronave determina qual regulamento deverá ser observado, podendo haver operações regulares sob o RBAC nº 121 ou 135.

d) Na proposta de resolução: “Art. 1º. (...) § 3º O disposto no Anexo II desta Resolução aplica-se somente às aeronaves registradas no Brasil.”

Observamos que tem sido comum o uso de aeronaves de matrícula estrangeira sob regime de intercâmbio, em operações sob o RBAC nº 121, conforme permitido pelo parágrafo 121.153(d)(6) do RBAC nº 121. Entendemos ser uma informação relevante para a SAS considerar, a respeito do alcance da regra vigente (e mantida na proposta), considerando que o cenário somente passou a ser permitido no RBAC nº 121 em julho de 2014, ou seja, após a edição da Resolução nº 280. Estas aeronaves - embora incluídas nas Especificações Operativas de empresas brasileiras - não estariam abrangidas na aplicabilidade do Anexo II da resolução, o que pode representar, por um lado, que se deixe de atender a uma expectativa de acessibilidade e, por outro, um incentivo ao uso de aeronaves nesse modelo, uma vez que estariam sujeitas a menos requisitos.

e) Na justificativa da proposta de resolução (9450273), para o art. 2º, § 4º, consta: “Extensão da aplicabilidade às operações agendadas que acontecem conforme Resolução ANAC nº 576, de 04 de agosto de 2020, que dispõe sobre o alcance dos requisitos aplicáveis às empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135 e a Emenda 06 ao RBAC nº 135 quando aplicáveis e conforme restrições existentes. Ver item 3.3.2 Aplicabilidade (p. 67-72).”

Observa-se que a proposta abarcaria qualquer operação agendada/regular sob o RBAC nº 135 - que não se limitam às operações sob a Resolução nº 576. Desde antes da edição da Resolução nº 576 ou da Emenda nº 06 do RBAC nº 135, o RBAC nº 135 já permitia a realização de operações regulares, em número ilimitado, por operadores certificados para a realização de operações regulares. A alteração promovida pela Resolução nº 576 passou a permitir que os demais operadores (ou seja, os que não possuem certificação para realização de operações regulares) possam realizar, em volume limitado de até 15 voos por semana, operações agendadas/regulares. Portanto, sugerimos revisar a justificativa, para, de forma mais alinhada com a proposta de norma, mencionar qualquer operação agendada sob o RBAC nº 135, quando houver comercialização de assentos individuais ao público - seja sob a Resolução nº 576 ou não.

f) Na proposta de resolução, art. 6º: “§ 1º Pode haver restrições aos serviços prestados quando não houver condições para garantir a saúde e a segurança do PNAE ou dos demais passageiros, com base nas condições previstas em atos normativos da ANAC, no manual geral de operações ou nas especificações operativas do transportador aéreo.”

Em que pese o requisito já estar vigente, há alguns problemas em se admitir exceção com base em condições descritas no manual geral de operações (MGO): primeiramente não se tem publicidade do conteúdo do manual, de forma que os usuários do transporte aéreo não teriam uma fonte pública para consultar as restrições aplicáveis a um operador aéreo (enquanto as regras da ANAC são públicas, assim como as Especificações Operativas, em <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/especificacoes-operativas>).

Um segundo problema é que o manual não necessariamente é analisado e aprovado pela ANAC, podendo ser somente aceito, ou seja, colocado em prática sem a necessidade de um aval prévio da ANAC (vide IS nº 121-005 e 135-002). Isso poderia levar a restrições à acessibilidade que não passem previamente pelo crivo da ANAC.

Por fim, a análise do manual é feita somente pela SPO, considerando primariamente os aspectos de segurança operacional, enquanto esta regra busca proteger a acessibilidade dos passageiros, assunto que não está sob competência da SPO: assim, haveria o risco de a área técnica da SPO aceitar/aprovar um MGO sem a devida consideração do setor competente da ANAC sobre a garantia de acessibilidade.

Entende-se que estando em normas da ANAC ou nas EO (documento também emitido pela ANAC), há um maior controle sobre quais exceções podem ser admitidas - havendo, inclusive, possibilidade de envolvimento da SAS no processo de aprovação da EO, de forma a se garantir que a exceção contrabalanceou adequadamente os aspectos de segurança das operações e de acessibilidade.

Observa-se que o assunto foi levantado na reunião de 9/05/2023 sobre o tema, com participação da SAS, SAR e SPO.

Assim, propõe-se “§ 1º Pode haver restrições aos serviços prestados quando não houver condições para garantir a saúde e a segurança do PNAE ou dos demais passageiros, com base nas condições previstas em atos normativos da ANAC, no manual geral de operações ou nas especificações operativas do transportador aéreo.”

g) Na proposta de resolução, no art. 9º: “§ 1º As informações fornecidas pelo PNAE aos prestadores de serviços aéreos que dizem respeito à sua condição e necessidades de assistência especial são consideradas sensíveis e somente podem ser utilizadas para dar cumprimento às obrigações de assistência e demais providências relacionadas à presente Resolução.”; e no art. 19: “§ 3º As informações fornecidas pelo passageiro aos prestadores de serviços aéreos que dizem respeito à sua condição médica são consideradas sensíveis e somente podem ser utilizadas para dar cumprimento às obrigações de assistência e demais providências relacionadas à presente Resolução.”

Questiona-se se os “prestadores de serviços aéreos” se referem aos transportadores aéreos, considerando que o caput de ambos os artigos requer que o passageiro informe as condições ao transportador aéreo. Caso positivo, sugere-se harmonização dos termos.

h) Na proposta de resolução, art. 12: “O transportador aéreo não pode limitar a quantidade de PNAE a bordo.”

Novamente, em que pese a regra já estar vigente, entendemos que poderia haver potencial conflito com a proteção à segurança operacional. Em uma aeronave com mais pessoas com limitação de autonomia ou mobilidade, pode ser necessário maior tempo para que se complete uma evacuação de emergência - o que pode ser crucial num acidente, por exemplo, com risco de explosão por combustível. A situação é pouco provável em operações normais, cotidianas. Porém, pode chegar a ocorrer em eventos que concentrem maior movimentação de PNAEs, como convenções/encontros ou eventos esportivos paralímpicos.

Assim, sugerimos avaliar a inclusão de referência ao art. 6º, §1º, como: “O transportador aéreo não pode limitar a quantidade de PNAE a bordo, exceto como previsto no art. 6º, §1º.”

Essa nova proposta ainda exigiria que qualquer situação dessa passasse por critério da ANAC (ou via regra ou via EO), de forma que não se prevê um impacto direto aos regulados - o que dependeria de a ANAC aprovar tais exceções em casos concretos. Além disso, não parece excessivo haver essa possibilidade, considerando que o art. 6º já prevê a possibilidade de restrições: a diferença estaria entre a possibilidade de restringir as condições com base na condição intrínseca do PNAE (já previsto no art. 6º, §1º) e a possibilidade de restringir com base na combinação dos PNAEs a bordo, ou seja, o PNAE em si poderia ser transportado, mas não em conjunto com os demais PNAEs já presentes no voo (o que atualmente estaria limitada pelo art. 12).

i) Na proposta de resolução, art. 17: “§ 2º O transportador aéreo deve fornecer sua avaliação inicial sobre a aptidão do PNAE em viajar desacompanhado no prazo de até 48 (quarenta e oito) horas da informação prestada pelo PNAE que requiera assistência especial no momento da contratação.”

Como existe a possibilidade de o PNAE informar as assistências necessárias em momento posterior à contratação, no art. 9º, § 2º, entendo que não se justificaria, neste art. 17, limitar a obrigação do transportador aéreo de cumprir o prazo de 48 horas aos casos em que o PNAE tenha requerido assistência no momento da contratação. Afinal, pode ocorrer de a condição ser posterior à contratação, o PNAE cumprir o art. 9, § 2º, III, mas não receber resposta do operador tempestivamente, simplesmente porque o prazo aplicável ao transportador não se aplicaria nesta situação.

A sugestão seria:

“§ 2º O transportador aéreo deve fornecer sua avaliação inicial sobre a aptidão do PNAE em viajar desacompanhado no prazo de até 48 (quarenta e oito) horas da informação prestada pelo PNAE que requiera assistência especial.”

j) Na proposta de resolução, art. 17: “§ 4º No caso excepcional em que seja aplicada a restrição de segurança operacional no momento do embarque ao PNAE que solicitou assistência especial, o transportador aéreo deve, excepcionalmente, aplicar a isenção de custo do valor total da passagem aérea - incluindo de retorno, se aplicável - para pessoa que o PNAE indique como seu assistente de segurança operacional de modo a assegurar o transporte em curso do PNAE que não tinha conhecimento de sua condição sujeita à barreira de segurança operacional.”

Aqui, não fica claro qual situação se pretende tratar, pois temos claro que o PNAE solicitou assistência especial (supostamente, comunicando tudo que lhe é requerido), mas o PNAE chegaria ao momento de embarque sem conhecimento de que sua condição seria sujeita a barreira de segurança operacional. Considerando que o art. 17, § 2º impõe ao transportador a obrigação de fornecer avaliação ao PNAE sobre sua aptidão de viajar desacompanhado, entendo que se trata de caso em que o transportador não comunicou adequadamente sua avaliação (o que pode ocorrer por falha do próprio transportador ou por alguma indisponibilidade de acesso ao PNAE, ao não responder às tentativas de contato) ou não avaliou adequadamente.

Entendemos que a segurança operacional pode ser motivo para impedir o embarque; apenas observamos que, se somente no momento do embarque o PNAE for informado da restrição de segurança, dificilmente lhe seria possível indicar um assistente de segurança operacional que iria utilizar a isenção de custo da passagem (ou seja, uma pessoa que não iria viajar e, de última hora, sem malas prontas, seja chamada para fazer uma viagem como assistente de segurança operacional). Até pode ocorrer de o passageiro estar acompanhado de outra pessoa ou encontrar, entre os passageiros do voo, alguém que lhe preste o apoio como assistente de segurança operacional, mas esses já estariam com passagem comprada no momento do embarque. Ainda que o assunto fuja às competências desta superintendência (no sentido de o que deve ser feito com o passageiro, após o impedimento ao embarque motivado pela garantia de segurança operacional), uma solução possível seria garantir a possibilidade de remarcação, especialmente caso a falha tenha sido do transportador aéreo.

Como sugestão, sugere-se avaliar o uso, na regra, de “barreira de segurança operacional” (usada somente uma vez), considerando se é sinônimo da aplicação de “restrição de segurança operacional”, mencionada em outros trechos.

Por fim, neste mesmo item, no quadro comparativo 9450273, há uma pergunta “(qual?)”, que não nos ficou clara se foi intencional.

k) Na proposta de resolução, art. 19: “§ 1º As seguintes situações podem indicar a necessidade de avaliação médica a ser providenciada pelo passageiro e comunicada ao transportador aéreo:

I – gravidez;

II – cirurgia recente;

III – membro engessado;

IV – outras situações ou condições de saúde temporárias.

§ 2º É obrigatória a apresentação prévia de atestado médico, MEDIF ou outro documento médico atualizado com informações sobre suas condições de saúde pelo passageiro que:

(...)

IV – possa causar perigo ou desconforto a outros passageiros devido sua condição física ou comportamental;

V – seja considerado um risco potencial para a segurança operacional ou a pontualidade do voo, incluindo a possibilidade de desvio do voo ou de uma aterrissagem não programada;

(...)

§ 7º Em caso de necessidade de avaliação ou autorização médica, o passageiro deve informar ao transportador aéreo acerca de sua condição de saúde: (...)”

Observa-se, inicialmente, que o Capítulo IV proposto se aplicaria a todos os passageiros, mas ainda assim estaria na resolução cuja ementa é “Dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao serviço de transporte aéreo e dá outras providências”. Se o objetivo é ampliar o escopo para além dos passageiros com necessidade de assistência especial (entendido aqui que a necessidade de autorização médica não implica no enquadramento como “passageiro com necessidade de assistência especial”, como diz o art. 11 da proposta: “Art. 11. Para caso de exigência de liberação médica, o PNAE está sujeito às mesmas regras aplicáveis aos demais passageiros.”), talvez seja o caso de tratar do assunto em resolução específica, para evitar que o assunto fique intrinsecamente associado a PNAE e que, por outro lado, fique “escondido” na resolução sobre PNAE. Alternativamente, pode-se destacar o assunto na ementa da resolução proposta, para que não fique somente sob o “outras providências”.

Especificamente sobre os trechos destacados do art. 19, observa-se que fica a cargo do passageiro fazer a avaliação da situação e tomar a iniciativa de informar o transportador aéreo. Ocorre que o § 1º fornece somente um indicativo de situações que podem demandar avaliação médica (não são diretamente obrigações ao passageiro), e no § 2º há algumas avaliações subjetivas, e que seriam de difícil avaliação por parte do passageiro, como nos incisos IV e V. Assim, prevemos algum risco de que o passageiro deixe de informar uma situação e que, posteriormente, o transportador tome ciência, exigindo a documentação médica já com prazo insuficiente para que o passageiro a obtenha e/ou impedindo o embarque; ou ainda que o transportador também não tome ciência, o passageiro embarque e ocorra alguma situação indesejada, seja à saúde do passageiro, dos demais ou mesmo questões de segurança operacional ao voo. Nesse sentido, ainda que não se possa prever, neste momento, todas as situações que se enquadram, por exemplo, nos incisos IV e VI do § 2º, seria relevante buscar esclarecer mais precisamente que condições se considera enquadradas nesses incisos. Entende-se que a orientação poderia constar em material infraregulamentar, como página da ANAC de orientação aos passageiros.

l) Na proposta de resolução, art 39, parágrafo único “II - sistema de contenção para PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave, se solicitado previamente, em conformidade com os requisitos técnicos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil –RBAC nº 121;”

Como a resolução se aplica a qualquer serviço de transporte aéreo com oferta pública de assentos, e estes não estão limitados às operações sob o RBAC nº 121, sugere-se incluir também referência ao RBAC nº 135, incluindo “conforme aplicável”.

m) Na justificativa da proposta de resolução (9450273), para a exclusão do art. 31, I (correspondente ao art. 39, parágrafo único da proposta), consta “Inciso atual parcialmente excluído, por seu teor já estar em regulamentação específica. A referência ao RBAC nº 121 foi transferida para o inciso II, do parágrafo único, do art. 39 da proposta.”

Observamos que a regra vigente na Resolução nº 280 prevê que o transportador deve “disponibilizar sistema de contenção para criança de colo ou permitir que o responsável pela criança o forneça, desde que em conformidade com os requisitos técnicos do parágrafo 121.311(b) do RBAC nº 121”, ou seja, não há obrigação de que disponibilize o sistema, desde que permita que o responsável pela criança o forneça. Cabe ao transportador decidir como pretende cumprir a regra.

Na proposta, passaria a constar obrigação do operador em disponibilizar: “O transportador aéreo deve disponibilizar: I - sistema de contenção para PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave, se solicitado previamente, em conformidade com os requisitos técnicos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil –RBAC nº 121”; e somente uma possibilidade de que o “PNAE poderá utilizar sistema de contenção de sua propriedade” - algo que fica a critério do PNAE.

Portanto, chama-se atenção que a alteração passaria a impor ao transportador a obrigação de disponibilizar o sistema de contenção.

Do ponto de vista da SPO, não há questão sobre quem, entre operador aéreo e responsável pela criança, fornece o sistema de contenção, desde que o sistema atenda aos requisitos de segurança operacional. Portanto, entendemos que cabe à SAS, somente, decidir sobre quais obrigações pretende estabelecer ao transportador aéreo, para garantia de acessibilidade.

n) Ainda no assunto de retenção de retenção, observa-se que não é requerido que uma criança de até 2 anos utilize qualquer sistema de contenção, podendo essa criança também ser segura por um adulto que esteja ocupando um assento ou leito aprovado, desde que a criança não ocupe ou use qualquer dispositivo de contenção (conforme RBAC 121.311(b)(1) ou 135.128(a)(1)). Essa é a condição mais comumente encontrada nos voos, mesmo porque, para utilizar o sistema de contenção, deve ser paga passagem para que a criança tenha assento disponível.

Caso se pretenda utilizar o sistema de contenção, os RBAC 121.311(b) e 135.128(a) requerem que ele seja aprovado somente para as movimentações na superfície, decolagens e pousos. Nas demais etapas, não há impedimento, pela regra operacional, de que se utilizem outros tipos de sistemas (não aprovados), de forma que, em tese, um passageiro poderia comprar um assento para a criança de até 2 anos e, por não levar um sistema de contenção certificado, levar a criança no colo durante as movimentações na superfície, decolagens e pousos; e utilizar o sistema de contenção não aprovado nas demais etapas. Está em elaboração, pela SAR, em conjunto com a SPO, uma IS sobre o assunto, que esclareceria que - embora não conste regra específica nos RBAC - caberia ao operador aéreo a prerrogativa de estabelecer se tais sistemas não aprovados para uso aeronáutico poderiam ou não ser utilizados nas demais fases do voo.

Assim, entendo que, se essa criança de até 2 anos for considerada um “PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave” (caso mais comum com bebês de menos de 1 ano), deve haver regras particulares para essa criança, pois:

- não se aplicaria a obrigação do transportador aéreo de disponibilizar sistema de contenção, quando a criança viajar no colo e não possuir assento próprio (art. 39, II);

- não se aplicaria a essa criança a obrigação de informar previamente a necessidade de utilização de sistema de contenção, implicando na possibilidade de ser impedida de embarcar por razões de segurança operacional (art. 39, II, a); e

- a exigência de autorização da ANAC (ou, de forma mais ampla, de que o sistema seja reconhecido pela ANAC como aceitável) não deveria - pela regra operacional - ser cobrado de todos os casos, mas somente se houver intenção de utilizá-lo para as movimentações na superfície, decolagens e pousos.

o) Na proposta de resolução, art. 39, II: “b. O PNAE poderá utilizar sistema de contenção de sua propriedade, devendo, neste caso, protocolar solicitação de autorização à ANAC com antecedência mínima de 20 (vinte) dias da data do embarque.” e “c. Uma vez que um determinado sistema de contenção de sua propriedade tenha sido autorizado pela ANAC, o PNAE fica dispensado de solicitar a autorização para sua utilização em outras viagens, bastando apresentar ao transportador aéreo, no momento do embarque, a autorização correspondente, desde que a autorização esteja dentro da sua validade, se aplicável”

O texto proposto, assim como o vigente, prioriza o caso em que o passageiro deveria solicitar autorização da ANAC para seu sistema de contenção específico - embora isso, se necessário, somente ocorreria uma vez para todos os usuários do mesmo sistema.

Sugerimos deixar como regra somente referência à necessidade de cumprir o regulamento operacional aplicável - que não requer, necessariamente, uma autorização emitida pela ANAC, após solicitação de algum passageiro (em linha com o Despacho 9654847, considerando que a SAR é a responsável por estabelecer quais sistemas são aprovados para uso). Se for o caso de colocar um prazo ou uma forma de o usuário obter aprovação da ANAC para um sistema de contenção ainda não aprovado, sugerimos que o texto seja alinhado com a SAR, responsável pelo processo.

p) Na proposta de resolução, art. 40: “Caso o PNAE apresente limitação que exija manter a posição de seu assento com encosto na posição reclinada em todas as fases do voo, inclusive pouso e decolagem, fica impedida a ocupação do assento localizado imediatamente atrás e dos assentos que tenham acesso ao(s) corredor(es) da aeronave obstruídos pelo assento com encosto na posição reclinada.”

O assunto já é tratado no RBAC 121.311(e)(2), entendendo-se desnecessário, do ponto de vista de segurança operacional, mantê-lo na resolução. Observa-se que não consta no RBAC nº 135 um requisito equivalente (em razão de também não haver equivalente na norma de referência, o 14 CFR Part 135, do FAA), o que, a priori, não é considerado crítico em razão do porte reduzido das aeronaves. Entendemos que, caso seja considerado necessário também para essas aeronaves, o local mais adequado para o requisito seria o RBAC nº 135 - e não a resolução -, pois os requisitos de segurança operacional vigentes não fazem distinção entre operações com oferta pública de assentos das demais.

q) Na proposta de resolução, art. 42: “O transportador 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.”

O RBAC 121.585(b) já estabelece os requisitos considerados necessários, do ponto de vista de segurança operacional, para que um passageiro possa ocupar os assentos de saída, lá definidos.

No caso de operações sob o RBAC nº 135, o 135.129(b) também estabelece requisito equivalente, aplicável somente para operações com helicópteros de mais de 19 assentos para passageiros ou operações regulares com aeronaves com mais de 10 assentos. Novamente, se considera que se for considerado necessário o requisito para as demais aeronaves sob o RBAC nº 135, o local mais adequado para o requisito seria o RBAC nº 135 - e não a resolução.

r) Na proposta de resolução, art. 43: “Os transportadores aéreos e operadores de aeródromo devem estabelecer programa de treinamento para suas equipes de terra e de bordo que realizem atendimento a passageiros e para o responsável por acessibilidade previsto no art. 46, com o objetivo de capacitá-los para o adequado atendimento ao PNAE, devendo disponibilizar a documentação comprobatória quando solicitado pela ANAC.”; e Anexo III.

No que se refere a programa de treinamento de operadores aéreos, observamos que a SPO somente possui requisitos em RBAC para programa de treinamento operacional de tripulantes e, no caso de operações sob o RBAC nº 121, despachantes operacionais de voo. Desses, entende-se que a única função que realizaria atendimento a passageiros é a de comissários de voo. A IS nº 121-011, ao detalhar os aspectos de treinamento relevantes para a segurança operacional, menciona os PNAEs na parte de políticas e procedimentos, como parte do treinamento básico (cobrado somente no treinamento inicial); principalmente nas emergências; e nas especificidades do atendimento em cada aeronave da frota (toilettes acessíveis, rotas de fuga, operação com cadeiras de rodas, etc), sendo os dois últimos casos cobrados também no treinamento periódico. Ainda que a IS não aborde especificamente os assuntos requeridos pelo Anexo III da Resolução nº 280, é prática dos operadores aéreos incluir no programa de treinamento operacional de comissários submetido para análise da SPO um segmento de currículo sobre o assunto, como é feito para outros treinamentos requeridos por outros regulamentos, que não o RBAC nº 121 (por exemplo, o AvSec) - ainda que a competência sobre o assunto não seja da SPO.

No entanto, para funcionários de solo, não há previsão explícita em RBAC para que a ANAC aprove um programa de treinamento. Assim, o assunto é tratado de forma mais ampla na IS nº 121-013, que trata de “Estações de linha para operações segundo o RBAC nº 121”. Menciona-se que o treinamento deve abranger “proteção e trato de passageiros”, porém é um programa que não é aprovado pela ANAC, mas somente pelo próprio operador. Costuma-se verificar em alto nível, nas inspeções de estações de linha, se os operadores possuem controle dos treinamentos aplicáveis e se o controle aponta que os funcionários estão cumprindo o programa aplicável - ainda que nem todos os treinamentos listados sejam de competência da SPO.

Nas operações sob o RBAC nº 135, em que não é requerido comissário (somente seria no caso de helicópteros com mais de 19 assentos para passageiros - que não existe operando sob o RBAC nº 135), pode ocorrer de o piloto ou outra pessoa em solo fazer esse atendimento aos passageiros. Esse caso também não é coberto pelos programas de treinamento aprovados pela ANAC

s) No Relatório de AIR (8503951), consta o trecho “Não obstante a temática da acessibilidade arquitetônica não estar no escopo regulatório da Agência, considerando o tratamento do tema por meio do presente Relatório e sua grande relevância pública e social, especialmente para as pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, sugere-se recomendar às Superintendências da Agência com interface sobre operadores de aeródromos e padrões de aeronaves que insiram ou reforcem, de forma prioritária, os aspectos pertinentes de acessibilidade, de modo a se assegurar as melhores práticas de padrões de acessibilidade em aeroportos e aeronaves em território brasileiro, em convergência com a padronização internacional recomendada pela OACI e pela IATA sobre a matéria.”

Entendo que deveria ficar mais clara a questão de o tema estar ou não no escopo regulatório da ANAC. Uma vez que há atualmente o Anexo II à Resolução nº 280 e que se propõe mantê-lo, com alterações, entendo que isso somente poderia ocorrer se houver competência da ANAC para regular o assunto, ou seja, se ele estiver no escopo regulatório da Agência.

Considerando a recomendação a outras superintendências, observo que atualmente já consta no checklist de vistoria de aeronaves utilizado pela GTVA/GCAC/SPO item sobre acessibilidade com referência à resolução nº 280. No entanto, ainda que seja possível que a SPO verifique o cumprimento dessa regra, pelo know how e em aproveitamento a atividades já realizadas por outras atribuições da SPO referentes a aeronaves (como a atividade de vistoria), é importante destacar que a responsabilidade pelo requisito continuaria sendo da SAS.

Na proposta de resolução, no Anexo II: “As aeronaves que entrarão em serviço pela primeira vez ou que tenham que realizar uma remodelação de vulto deverão ser adequadas...”

Considerando que a nova resolução revogaria a Resolução nº 280, a manutenção do texto “As aeronaves que entrarão em serviço pela primeira vez...” na nova resolução faria com que somente se aplicariam as regras do Anexo II às aeronaves que ainda entrarão em serviço pela primeira vez após a vigência da nova resolução - o que significaria desobrigar do cumprimento as aeronaves que já eram obrigadas a cumprir o Anexo desde a vigência da Resolução nº 280.

Sugere-se incluir explicitamente a data de vigência da Resolução nº 280: “As aeronaves que entraram em serviço pela primeira vez após [16/07/2013+180 dias] ou que tiveram que realizar uma remodelação de vulto após [16/07/2013+180 dias] devem cumprir com as normas...”

Isso é especialmente relevante dependendo do que se considera “entrar em serviço pela primeira vez”: se está se referindo ao primeiro voo da aeronave (ou seja, determinado número de série), independentemente de onde ele ocorra; ou se se refere somente à entrada em serviço no Brasil, em operações de empresa brasileira (sob o RBAC nº 119) em voo sujeito às regras da Resolução nº 280. É importante que se tenha claro o que se pretende com a norma, considerando que o texto proposto pode ser adequado de forma que melhor reflita essa intenção.

4. Encaminha-se o processo para a GNOS, para aprovação, recomendando o encaminhamento para a SPO e desta para a SAS.

5. Informamos que estamos à disposição para esclarecimentos que se fizerem necessários.

Respeitosamente,

Ednei Ramthum do Amaral
Gerente Técnico de Normas Operacionais

4.4.1.1. Análise das contribuições do Despacho GTNO-GNOS (9683270)

Quanto à análise das contribuições feitas pelo Despacho GTNO-GNOS (9683270), tem-se nos itens 1 e 2 breve resumo dos processuais, aos quais não se faz necessário tecer considerações adicionais pela equipe de projeto normativo.

1. Trata o presente processo de um estudo de Análise de Impacto Regulatório (AIR) sobre a Acessibilidade no Transporte Aéreo, conduzido pela A (sic) Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS), conforme previsto na agenda regulatória 2023/2024. Como consequência desse estudo, foi desenvolvida uma proposta de resolução destinada à substituição da Resolução ANAC nº 280/2013.

2. Por meio do Despacho 9566869, a SAS consultou demais áreas da ANAC, incluindo a SPO, a respeito do resultado, solicitando que as contribuições sejam enviadas até 19/02/2024 – prazo que não pode ser cumprido, em razão da abrangência da análise. Em particular, para a SPO, indicou previamente alguns temas que podem ser relacionados às competências da SPO: “Acesso ao Transporte Aéreo pelo PNAE (art. 12 e 13), Assistente de Segurança Operacional (art. 17 e 18), Restrição ao Embarque por Motivo de Saúde (art. 29) e Designação de Assentos e Mecanismos de Contenção (art. 39 a 42)”. No entanto, conforme registrado nos autos, em análise preliminar da GTNO/SPL, por meio do Despacho 9652288, também se observa que os requisitos de treinamento de operadores aéreos, como proposto no art. 43 e Anexo III da Resolução, seriam de competência da SPO.

Seguindo na análise, para o item 3.a), referente a aplicabilidade do regulamento, – art. 2º da proposta de ato normativo:

3. A respeito da AIR e da proposta, temos os seguintes comentários:

a) Na proposta de resolução: “Art. 2º. Esta Resolução aplica-se aos passageiros, operadores de aeródromos, transportadores aéreos e seus prepostos, nos serviços de transporte aéreo de passageiros doméstico ou internacional, com oferta pública de assentos.”

Nesse ponto, observamos que a SPO não considera, nos seus processos de certificação e acompanhamento de operadores aéreos, diretamente o parâmetro de oferta pública de assentos, de forma que não teríamos, na SPO, como determinar a aplicabilidade da resolução para um dado operador –diferentemente do que existe hoje, em que a regra menciona serviço de táxi aéreo, definido no Anexo à Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022, tendo a SPO informação de quais operadores se enquadram nesse critério. Apesar do comentário, consideramos que não haveria impeditivo para que a SAS defina esse critério para as regras sob sua competência, ciente de que caberá à SAS determinar quando tal operador ou tal voo deverá cumprir com a resolução. (Grifos nossos)

Neste item 3.a) a SPO informa sobre as particularidades do seu processo de certificação de transportadores aéreos e que não é feito o acompanhamento se a oferta pública de assentos, devendo a SAS ficar a cargo desta atividade. Seguindo a análise para os itens 3.b) e 3.c), tem-se:

b) No relatório de AIR (9450273), item 3.3.2, constam dois trechos sobre táxi aéreo “Por isso, a Resolução ANAC nº 280/2013 excluiu as operações de aeronaves regidas pelo RBAC nº 135, na época, denominadas operações complementares e por demanda, popularmente conhecidas como táxi-aéreo, que ocorrem, em geral em aeronaves menores e com possibilidade de negociação das condições entre as partes contratantes e atualmente em aeronaves de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3400 kg.” e “ Ainda, o termo ‘táxi aéreo’ passou a não ser mais utilizado, embora ainda faça parte do vocabulário corrente da Aviação Civil, o qual costumava fazer referência às operações submetidas ao RBAC nº 135 e não aplicáveis pelo RBAC 121, portanto, não correspondendo com a terminologia atualmente prevista.”

No mesmo sentido do comentário anterior, destaca-se que o termo “táxi aéreo” se aplica somente para operações não regulares (ou seja, somente para o que era denominado de “operações por demanda”) - e não para as regulares (ou seja, ao que era denominado de “operações complementares”). O conceito vinha pelo menos desde o Código Brasileiro de Aeronáutica, que trazia a definição no art. 220. Mesmo com a sua revogação pela Medida Provisória nº 1089, de 2021 (depois convertida na Lei nº 14.368), ainda é utilizado no Anexo à Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022 (posterior à MP), onde é definido como “Táxi-aéreo, modalidade de serviço de transporte aéreo não regular, realizado por um operador sujeito a certificação operacional nos termos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 135”. Assim, entendemos que não é correto afirmar que a Resolução nº 280 vigente excluiu de sua aplicabilidade as operações sob o RBAC nº 135, mas tão somente as não regulares, ou seja, as de táxi aéreo.

Assim, sugere-se revisão destes trechos da AIR.

c) No relatório de AIR (9450273), item 3.3.2, consta o trecho “No caso, o intuito do normativo era abarcar as popularmente conhecidas como “operações regulares de transporte aéreo”, que passaram a ser, com as mudanças ocorridas nos regulamentos, os serviços prestados em aeronaves de maior porte, que transportam quantidades maiores de passageiros, quais sejam as operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg, os quais são submetidas ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121, Emenda 07).”

Entendo que parece haver confusão de conceitos, pois as operações regulares podem ocorrer com aeronaves de qualquer porte - e esse conceito não foi alterado nas emendas ao RBAC nº 119, 121 ou 135 (como dá a entender o trecho “...passaram a ser, com as mudanças ocorridas nos regulamentos...”. O porte da aeronave determina qual regulamento deverá ser observado, podendo haver operações regulares sob o RBAC nº 121 ou 135.

Considerando a argumentação apresentada no segundo trecho do item 3.b) e no item 3.c) reitera-se que os estudos que levaram à elaboração da proposta foram guiados pelos resultados do Projeto Prioritário: Remodelagem de Serviços Aéreos. Projeto este que visou aprimorar o modelo conceitual referente aos serviços de transporte aéreo no Brasil em decorrência da progressiva desregulamentação setorial, em razão de mudanças na legislação nacional, em especial as promovidas pela Lei nº 14.368/2022 na Lei nº 7.565/1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica –, onde a abordagem econômica sobre os serviços aéreos de transporte aéreo deixou de ser serviços públicos dependentes de prévia concessão, passando a ser atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil.

A esta abordagem inicial, somam-se as definições constantes no RBAC nº 01, atualmente na Emenda 16, que dispõe sobre definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da Anac, onde tem-se:

– **Características de certificação de operador** de serviço de transporte aéreo são aquelas associadas ao arranjo operacional descrito pelo operador a ser certificado conforme o desenho de suas operações indicando se serão **agendadas (regulares) e/ou não agendadas (não regulares)**, nacionais e/ou internacionais e se as aeronaves empregadas atendem a requisitos previstos no RBAC nº 135 ou 121, ou outras características que direcionam para a certificação do operador aéreo. (Redação dada pela Resolução nº 720, de 02.08.2023)

– **Operação não regular (ou não agendada)** significa uma operação de serviço de transporte aéreo que não se enquadra na definição de operação regular. (Redação dada pela Resolução nº 720, de 02.08.2023)

– **Operação regular (ou agendada)** significa uma operação de serviço de transporte aéreo na qual o horário de partida, o local de partida e o local de destino são definidos e ofertados previamente pelo detentor de certificado, seu representante ou operador comercial. (Redação dada pela Resolução nº 720, de 02.08.2023) (Grifos nosso)

Embora a definição dada pelo RBAC nº 01, “operação regular” seja sinônimo de “operação agendada”, ao se analisar as disposições colocadas pela Resolução Anac nº 576/2020, que dispõe sobre o alcance dos requisitos aplicáveis às empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135, considera como **operação regular aquelas operações que excedem o limite máximo de 15 (quinze) voos agendados por semana, determinando assim uma diferenciação entre operação regular e operação agendada**. Assim, da leitura da Resolução Anac nº 576/2020 conclui-se que, de fato, esta diferenciação aplica-se somente a critérios de certificação operacional do operador aéreo feita pela SPO, portanto fora do escopo desta proposta de ato normativo.

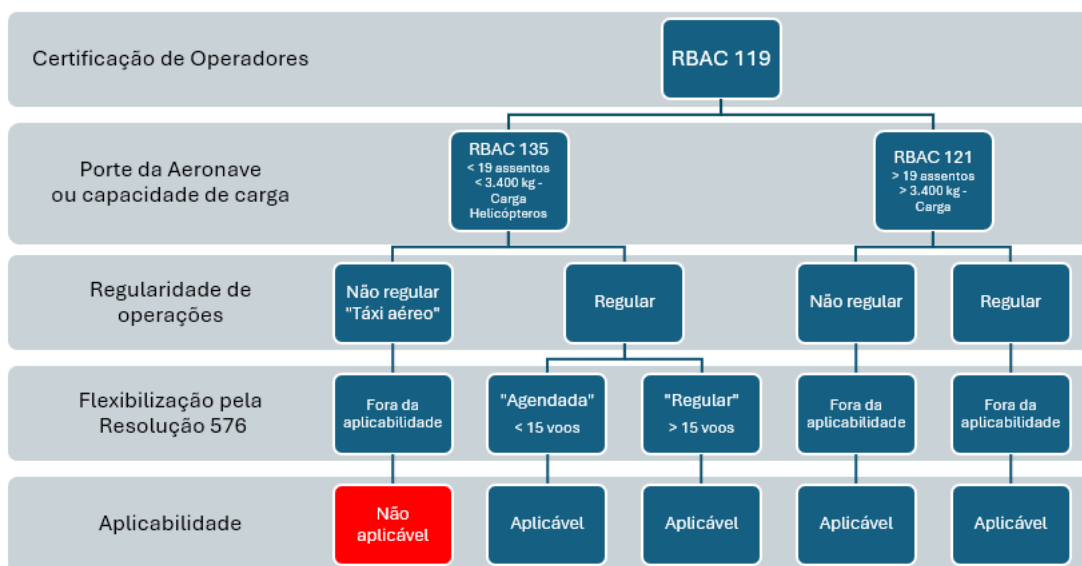


Figura 1: Modelos de oferta do serviço de transporte de passageiros

Elaboração: CNAD/SAS

Após a análise das considerações feitas pela SPO, identificou-se que a sua normatização considera o porte da aeronave, ou seja, conforme o RBAC nº 121, a partir da sua Emenda 07 – Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais de 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg (Título com redação dada pela Resolução nº 526, de 06.08.2019), atualmente na Emenda 20 ou operações realizadas sob RBAC nº 135, a partir da sua Emenda 06 – Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros (Título com redação dada pela Resolução nº 526, de 06.08.2019), atualmente na Emenda 13, sendo adicionados critérios quando se considera o tipo de operação, regular ou não regular.

Em reanálise quanto à aplicabilidade apresentada na proposta de ato normativo, esclarece-se que o intuito da proposta é exclusão da aplicabilidade apenas às operações realizadas de forma não regular, no modelo “Táxi aéreo”, como prevista no art. 1.1.1 do Anexo a Resolução Anac nº 659, de 02 de fevereiro de 2023, que regulamenta a exploração de serviços aéreos por empresas brasileiras e dá outras providências, conforme abaixo:

1.1.1 Táxi-aéreo, modalidade de serviço de transporte aéreo não regular, realizado por um operador sujeito a certificação operacional nos termos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 135.

As operações realizadas sob o modelo de táxi aéreo não foram contempladas nesta proposta de ato normativo em atendimento ao entendimento atual da SAS onde as partes envolvidas – transportador aéreo e contratante – por esta modalidade de serviço de transporte aéreo podem negociar as condições em que se dará a execução deste contrato de forma livre, em especial quanto ao nível de serviço a ser ofertado bem como quanto ao atendimento das necessidades específicas do contratante, entre outros.

Assim, de forma a incorporar esta mudança no entendimento, ao se considerar as contribuições da SPO e a simplificação regulatória, tem-se a seguinte alteração de texto na proposta de ato normativo:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 2º Esta Resolução aplica-se aos passageiros, operadores de aeródromos, transportadores aéreos e seus prepostos, nos serviços de transporte aéreo de passageiros doméstico ou internacional, com oferta pública de assentos.	Art. 2º Esta Resolução aplica-se aos passageiros, operadores de aeródromos, transportadores aéreos e seus prepostos, nos serviços de transporte aéreo de passageiros doméstico ou internacional, com oferta pública de assentos, exceto serviços de táxi aéreo.	Alterações em decorrência: a) padronização de terminologia; b) alinhamento com demais normas expedidas pela SAS, como a Resolução Anac nº 400/2016; e c) adequação ao arcabouço regulatório vigente. Inserção de exclusão expressa da aplicabilidade aos serviços de táxi aéreo, fundamentada na contribuição feita pela SPO.

Seguindo na análise, no item 3.d), que apresenta considerações sobre o parágrafo 3º do Art. 1º da proposta, sobre a aplicabilidade do Anexo II – Configuração de Aeronaves, tem-se:

d) Na proposta de resolução: “Art. 1º. (...) § 3º O disposto no Anexo II desta Resolução aplica-se somente às aeronaves registradas no Brasil.”

Observamos que tem sido comum o uso de aeronaves de matrícula estrangeira sob regime de intercâmbio, em operações sob o RBAC nº 121, conforme permitido pelo parágrafo 121.153(d)(6) do RBAC nº 121. Entendemos ser uma informação relevante para a SAS considerar, a respeito do alcance da regra vigente (e mantida na proposta), considerando que o cenário somente passou a ser permitido no RBAC nº 121 em julho de 2014, ou seja, após a edição da Resolução nº 280. Estas aeronaves - embora incluídas nas Especificações Operativas de empresas brasileiras - não estariam abrangidas na aplicabilidade do Anexo II da resolução, o que pode representar, por um lado, que se deixe de atender a uma expectativa de acessibilidade e, por outro, um incentivo ao uso de aeronaves nesse modelo, uma vez que estariam sujeitas a menos requisitos.

Assim, de forma a incorporar as contribuições da SPO, as considerações sobre as alterações regulatórias ocorridas após a publicação da Resolução Anac nº 280/2013 e a simplificação regulatória, tem-se a seguinte alteração de texto na proposta de ato normativo:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 2º (...) § 3º O disposto no Anexo II desta Resolução aplica-se somente às aeronaves registradas no Brasil.	Art. 2º (...) § 3º O disposto no Anexo II desta Resolução se aplica-se somente às aeronaves registradas no Brasil e às aeronaves de matrícula estrangeira que constem nas Especificações Operativas dos transportadores aéreos brasileiros.	Neste contexto, o Anexo II a que se refere é sobre a Configuração de Aeronaves. Padronização e simplificação textual. Alteração fundamentada na contribuição feita pela SPO e outras alterações regulatórias ocorridas após a publicação da Resolução Anac nº 280/2013.

Para o item 3.e), sobre a extensão da aplicabilidade às operações agendadas que ocorrem conforme Resolução Anac nº 576, de 04 de agosto de 2020, tem-se:

e) Na justificativa da proposta de resolução (9450273), para o art. 2º, § 4º, consta: “Extensão da aplicabilidade às operações agendadas que acontecem conforme Resolução ANAC nº 576, de 04 de agosto de 2020, que dispõe sobre o alcance dos requisitos aplicáveis às empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135 e a Emenda 06 ao RBAC nº 135 quando aplicáveis e conforme restrições existentes. Ver item 3.3.2 Aplicabilidade (p. 67-72).”

Observa-se que a proposta abarcaria qualquer operação agendada/regular sob o RBAC nº 135 - que não se limitam às operações sob a Resolução nº 576. Desde antes da edição da Resolução nº 576 ou da Emenda nº 06 do RBAC nº 135, o RBAC nº 135 já permitia a realização de operações regulares, em número ilimitado, por operadores certificados para a realização de operações regulares. A alteração promovida pela Resolução nº 576 passou a permitir que os demais operadores (ou seja, os que não possuem certificação para realização de operações regulares) possam realizar, em volume limitado de até 15 voos por semana, operações agendadas/regulares. Portanto, sugerimos revisar a justificativa, para, de forma mais alinhada com a proposta de norma, mencionar qualquer operação agendada sob o RBAC nº 135, quando houver comercialização de assentos individuais ao público - seja sob a Resolução nº 576 ou não.

Assim, de forma a incorporar as contribuições da SPO, em especial as mudanças de entendimento apresentadas quando da análise dos itens 3.b. e 3.c. do Despacho GTNO-GNOS (SEI 9683270) referentes à mudança no entendimento sobre a aplicabilidade prevista nesta proposta de ato normativo e a simplificação regulatória, tem-se a seguinte alteração:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 2º (...) § 4º O disposto nesta Resolução se aplica às operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135 quando houver comercialização de assentos individuais ao público, atendendo às adaptações e restrições existentes, incluindo a possibilidade de restrição ao embarque caso as dimensões da aeronave ou das suas portas tornem fisicamente impossível o embarque ou o transporte do PNAE.	Art. 2º (...) § 4º O disposto nesta Resolução se aplica às operações com oferta pública de assentos no âmbito do RBAC nº 135, com a possibilidade de restrição ao embarque caso as dimensões da aeronave ou das suas portas tornem fisicamente impossível o embarque ou o transporte do PNAE.	Vide revisão da justificativa abaixo.

De:	Para:	Justificativa:
De: Justificativa: Extensão da aplicabilidade às operações agendadas que acontecem conforme Resolução Anac nº 576, de 04 de agosto de 2020, que dispõe sobre o alcance dos requisitos aplicáveis às empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135 e a Emenda 06 ao RBAC nº 135 quando aplicáveis e conforme restrições existentes. Ver item 3.3.2 Aplicabilidade (p. 67-72).		Para: Justificativa: Alteração fundamentada na contribuição feita pela SPO após revisão da aplicabilidade prevista anteriormente na proposta de ato normativo. Decorrente destas limitações relacionadas as dimensões da aeronave engajada na operação, faz-se necessário que o transportador aéreo dê publicidade a eventuais restrições ao embarque, já no momento da oferta do serviço, caso as dimensões da aeronave ou das suas portas tornem fisicamente impossível o embarque ou o transporte do PNAE. Ver item 3.3.2 Aplicabilidade.

A partir da análise mais ampla do tema da aplicabilidade, propõem-se duas alterações, uma relacionada à comercialização e outra às operações em código compartilhado.

A Resolução Anac nº 400/2016, que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo, traz em seu art. 5º, § 1º, o seguinte dispositivo:

§ 1º Para os fins desta Resolução, considera-se processo de comercialização aquele realizado no território nacional ou por meio eletrônico direcionado ao mercado brasileiro.

Como a atual Resolução Anac nº 280/2013 não possui dispositivo semelhante, entendeu-se ser cabível, com objetivo de uniformizar os entendimentos e sanar recorrentes questionamentos a respeito do alcance das previsões constantes nesta Resolução, fazer a inserção de previsão equivalente no art. 2º da proposta de ato normativo, sobre o procedimento de comercialização por qualquer meio, seja ele eletrônico, presencial, telefônico ou qualquer outro.

Por seu turno, no que se refere à aplicabilidade do normativo em relação a operações em código compartilhado, buscou-se os parâmetros trazidos pela Resolução Anac nº 692/2022, que estabelece as regras para a exploração do serviço de transporte aéreo internacional por empresas estrangeiras e as condições para operações em código compartilhado para empresas brasileiras e estrangeiras.

Dessa forma, propõe-se o acréscimo de novo parágrafo ao art. 2º da proposta de ato normativo, de forma semelhante à alteração proposta em relação ao processo de comercialização e sanar constantes questionamentos a respeito do alcance das previsões constantes na Resolução, contemplando a aplicabilidade da Resolução em relação à comercialização e às operações em código compartilhado, conforme segue:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 2º (...)	Art. 2º (...)	Apenas para contextualização – Sem alteração.
(Novo)	§5º O disposto nesta Resolução se aplica:	A partir da análise mais ampla do tema da aplicabilidade, insere-se novo parágrafo acerca dos procedimentos de comercialização e das operações em código compartilhado.
(Novo)	I – Ao processo de comercialização realizado no território nacional ou a ele direcionado, qualquer que seja a forma de comercialização; e	Inserção de inciso para aplicabilidade em consonância com o disposto na Resolução Anac nº 400/2016 acerca do âmbito da comercialização.
(Novo)	II – Às operações em código compartilhado realizado entre transportadores aéreos brasileiros e estrangeiros.	Inserção de inciso com previsão as condições para operações em código compartilhado para empresas brasileiras e estrangeiras com base na Resolução Anac nº 692/2022.

No item 3.f) são apresentadas considerações sobre eventuais restrições a prestação do serviço quando não houver condições para garantir a saúde e a segurança do PNAE ou dos demais passageiros:

f) Na proposta de resolução, art. 6º: “§ 1º Pode haver restrições aos serviços prestados quando não houver condições para garantir a saúde e a segurança do PNAE ou dos demais passageiros, com base nas condições previstas em atos normativos da ANAC, no manual geral de operações ou nas especificações operativas do transportador aéreo.”

Em que pese o requisito já estar vigente, há alguns problemas em se admitir exceção com base em condições descritas no manual geral de operações (MGO): primeiramente não se tem publicidade do conteúdo do manual, de forma que os usuários do transporte aéreo não teriam uma fonte pública para consultar as restrições aplicáveis a um operador aéreo (enquanto as regras da ANAC são públicas, assim como as Especificações Operativas, em <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/especificacoes-operativas>).

Um segundo problema é que o manual não necessariamente é analisado e aprovado pela ANAC, podendo ser somente aceito, ou seja, colocado em prática sem a necessidade de um aval prévio da ANAC (vide IS nº 121-005 e 135-002). Isso poderia levar a restrições à acessibilidade que não passem previamente pelo crivo da ANAC.

Por fim, a análise do manual é feita somente pela SPO, considerando primariamente os aspectos de segurança operacional, enquanto esta regra busca proteger a acessibilidade dos passageiros, assunto que não está sob competência da SPO: assim, haveria o risco de a área técnica da SPO aceitar/aprovar um MGO sem a devida consideração do setor competente da ANAC sobre a garantia de acessibilidade.

Entende-se que estando em normas da ANAC ou nas EO (documento também emitido pela ANAC), há um maior controle sobre quais exceções podem ser admitidas - havendo, inclusive, possibilidade de envolvimento da SAS no processo de aprovação da EO, de forma a se garantir que a exceção contrabalanceou adequadamente os aspectos de segurança das operações e de acessibilidade.

Observa-se que o assunto foi levantado na reunião de 9/05/2023 sobre o tema, com participação da SAS, SAR e SPO.

Assim, propõe-se “§ 1º Pode haver restrições aos serviços prestados quando não houver condições para garantir a saúde e a segurança do PNAE ou dos demais passageiros, com base nas condições previstas em atos normativos da ANAC, no manual geral de operações ou nas especificações operativas do transportador aéreo.”

Considerando o princípio da informação adequada e as contribuições da SPO, em síntese, tem-se:

- O conteúdo do Manual Geral de Operações (MGO) não é público, de forma que não é possível que os passageiros, em especial os PNAE consultem previamente quanto a eventuais restrições;
- O MGO não é necessariamente aprovado pela Anac, podendo ser somente aceito, – procedimento mais simples de validação documental –, elevando o potencial para que o transportador aéreo liste restrições que não foram analisadas e aprovadas pela Agência; e

- Há necessidade haver balanceamento entre a análise de aspectos de segurança operacional feita pela SPO e a devida proteção da acessibilidade dos passageiros, competência da SAS, elevando o risco de ser aceito ou aprovado um MGO sem a devida garantia de acessibilidade.

Desse modo, foi aceita a sugestão da SPO para retirar o “manual geral de operações” do §1º do art. 6º da proposta de ato normativo, passando a ser:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 6º (...) § 1º Pode haver restrições aos serviços prestados quando não houver condições para garantir a saúde e a segurança do PNAE ou dos demais passageiros, com base nas condições previstas em atos normativos da Anac, no manual geral de operações ou nas especificações operativas do transportador aéreo.	Art. 6º (...) § 1º Pode haver restrições aos serviços prestados quando não houver condições para garantir a saúde e a segurança do PNAE ou dos demais passageiros, com base nas condições previstas em atos normativos da Anac, no manual geral de operações ou nas especificações operativas do transportador aéreo.	Padronização da terminologia com as demais regulações SAS. A exclusão do trecho referente ao manual geral de operações (MGO) público por sugestão da SPO visa ao atendimento dos princípios da transparência e da informação, dado o MGO não ser um documento disponibilizado público.

Para o item 3.g), sobre a proteção de informações sensíveis relacionadas à sua condição e às suas necessidades de assistência.

g) Na proposta de resolução, no art. 9º: “§ 1º As informações fornecidas pelo PNAE aos prestadores de serviços aéreos que dizem respeito à sua condição e necessidades de assistência especial são consideradas sensíveis e somente podem ser utilizadas para dar cumprimento às obrigações de assistência e demais providências relacionadas à presente Resolução.”; e no art. 19: “§ 3º As informações fornecidas pelo passageiro aos prestadores de serviços aéreos que dizem respeito à sua condição médica são consideradas sensíveis e somente podem ser utilizadas para dar cumprimento às obrigações de assistência e demais providências relacionadas à presente Resolução.”

Questiona-se se os “prestadores de serviços aéreos” se referem aos transportadores aéreos, considerando que o caput de ambos os artigos requer que o passageiro informe as condições ao transportador aéreo. Caso positivo, sugere-se harmonização dos termos.

Conforme consta no § 1º do art. 9º e no § 3º do art. 19 da proposta, imputa-se a responsabilidade ao PNAE de prover informações sobre sua necessidade de assistência especial cabendo ao transportador aéreo a responsabilidade de recolher as informações providas pelo PNAE. No entanto, é necessário que estas informações sejam compartilhadas entre aqueles que realizam o atendimento do PNAE, que inclui os operadores de aeródromos e prestadores de serviço, – estando sob ordens dos operadores de aeródromo ou do transportador aéreo –, para tornar o atendimento deste passageiro possível. Assim, a utilização do termo “prestadores de serviços aéreos” objetiva dar uma proteção mais ampla.

A harmonização sugerida pela SPO tornaria o texto mais harmônico. No entanto, caso adotada, alocaria a responsabilidade pela proteção dos dados integralmente ao transportador aéreo. Como há uma necessidade intrínseca desta informação ser compartilhada entre transportador aéreo, operadores de aeródromo e prepostos, não cabe imputar toda a responsabilidade sobre sua proteção somente ao transportador aéreo como sugerido, porque há possibilidade desta informação ser tornada pública por qualquer um dos demais prestadores de serviços. Assim, a equipe do projeto normativo mantém a redação original da proposta de ato normativo, mas adiciona o inciso V ao parágrafo único do art. 5º, com a seguinte redação:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 5º Os operadores de aeródromo, transportadores aéreos, seus prepostos e empresas por eles contratadas são responsáveis pela prestação da assistência especial cabível, em seu âmbito de atribuição.	Apenas para contextualização	Apenas para contextualização – Sem alteração.
Parágrafo Único. Para cumprimento do caput, os operadores de aeródromo, transportadores aéreos, seus prepostos e empresas por eles contratadas devem:	Apenas para contextualização	Apenas para contextualização – Sem alteração.
(...)	-	-
(Novo)	V – realizar o tratamento adequado das informações consideradas sensíveis e somente utilizá-las para fins de assistência especial e demais providências relacionadas à presente Resolução.	Deixar clara a responsabilidades dos prestadores de serviços aéreos constantes no caput do art. 5º quanto à proteção das informações sensíveis fornecidas pelos passageiros.

Para o item 3.h), sobre a quantidade de PNAE a bordo das aeronaves, a SPO relata:

h) Na proposta de resolução, art. 12: “O transportador aéreo não pode limitar a quantidade de PNAE a bordo.”

Novamente, em que pese a regra já estar vigente, entendemos que poderia haver potencial conflito com a proteção à segurança operacional. Em uma aeronave com mais pessoas com limitação de autonomia ou mobilidade, **pode ser necessário maior tempo para que se complete uma evacuação de emergência - o que pode ser crucial num acidente, por exemplo, com risco de explosão por combustível.** A situação é pouco provável em operações normais, cotidianas. Porém, pode chegar a ocorrer em eventos que concentrem maior movimentação de PNAEs, como convenções/encontros ou eventos esportivos paralímpicos.

Assim, sugerimos avaliar a inclusão de referência ao art. 6º, §1º, como: “O transportador aéreo não pode limitar a quantidade de PNAE a bordo, exceto como previsto no art. 6º, §1º, (sic)” (Grifo nosso)

Essa nova proposta ainda exigiria que qualquer situação dessa passasse por critério da ANAC (ou via regra ou via EO), de forma que não se prevê um impacto direto aos regulados - o que dependeria de a ANAC aprovar tais exceções em casos concretos. Além disso, não parece excessivo haver essa possibilidade, considerando que o art. 6º já prevê a possibilidade de restrições: a diferença estaria entre a possibilidade de restringir as condições com base na condição intrínseca do PNAE (já previsto no art. 6º, §1º) e a possibilidade de restringir com base na combinação dos PNAEs a bordo, ou seja, o PNAE em si poderia ser transportado, mas não em conjunto com os demais PNAEs já presentes no voo (o que atualmente estaria limitada pelo art. 12).

O Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS traz, no item 3.2.2.1.5., a análise detalhada quanto à motivação para a SAS não ter alterado a atual redação da Resolução Anac nº 280/2013 no que se refere a uma eventual limitação no número de PNAE a bordo:

3.2.2.1.5 Limitação no número de passageiros com necessidade de assistência especial a bordo

A limitação referida constitui um dos temas abarcados pela Resolução ANAC nº 280/2013, estando regulada de forma adequada e atualizada como será apresentado a seguir.

No âmbito da regulação da aviação civil, a temática da segurança operacional perpassa toda a regulação existente – incluindo a temática de acessibilidade – por ser um princípio primordial e orientador de todo o transporte aéreo, constituindo-se prioridade máxima da ANAC: assegurar o cumprimento dos requisitos técnicos e padrões de segurança operacional (Safety) para os regulados, passageiros e tripulação.

Para manter a harmonia do princípio da segurança operacional com o princípio da não discriminação – o qual também é um dos princípios orientadores das normas dos EUA e da União Europeia –, a Resolução ANAC nº 280/2013 apresentou os casos em que o PNAE pode ser impedido de ser transportado, como uma regulação de caso

a caso, sem, entretanto, ser permitido a limitação da quantidade de PNAE a bordo:

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.

§ 1º **Pode haver restrições aos serviços prestados quando não houver condições para garantir a saúde e a segurança do PNAE ou dos demais passageiros, com base nas condições previstas em atos normativos da ANAC, no manual geral de operações ou nas especificações operativas do operador aéreo.**

(...)

Art. 11. **A recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE deve ser justificada** por escrito no prazo de 10 (dez) dias, exclusivamente com base nas condições previstas no § 1º do art. 6º.

Parágrafo único. O eventual desconforto ou inconveniente causado a outros passageiros ou tripulantes não constitui justificativa para recusa da prestação do serviço de transporte aéreo.

Art. 12. **O operador aéreo não pode limitar a quantidade de PNAE a bordo.** (Grifos nosso)

Observa-se, assim, que a norma atual traz a previsão para impedimento de acesso do PNAE ao transporte aéreo somente para questão de segurança operacional devidamente justificada.

Considerando ser um dos objetivos da regulação da acessibilidade na aviação civil justamente a ampliação e a facilitação do acesso, de modo a se ampliar o número de PNAE que viagem e a se reduzir o número de negativas de embarque, entende-se que a atual regulação está adequada em relação à legislação nacional sobre acessibilidade, além de alinhada às melhores práticas e padrões internacionais.

Assim, observa-se que o § 1º do art. 6º já permite que o transportador aéreo considere as condições previstas em outros atos normativos da Anac ou nas suas especificações operativas. Desta feita, a alteração proposta pela SPO no art. 12 será atendida como a introdução de remissão ao §1º do art. 6º, ressaltando o princípio da segurança operacional, não tendo sido identificados impactos adicionais ocasionados por esta alteração, dado que tal previsão já se encontra na atual regulação.

De:	Para:	Justificativa:
Art. 12. O operador aéreo não pode limitar a quantidade de PNAE a bordo.	Art. 12. O operador aéreo não pode limitar a quantidade de PNAE a bordo, exceto se constatadas as restrições previstas no art. 6º, §1º.	Alteração fundamentada na contribuição feita pela SPO no sentido de tornar mais clara a remissão as previsões constantes no art. 6º, §1º.

Para o item 3.i), sobre o prazo para o transportador aéreo fornecer sua avaliação inicial quanto à aptidão do PNAE em viajar sozinho, tem-se:

i) Na proposta de resolução, art. 17: “§ 2º O transportador aéreo deve fornecer sua avaliação inicial sobre a aptidão do PNAE em viajar desacompanhado no prazo de até 48 (quarenta e oito) horas da informação prestada pelo PNAE que requeira assistência especial no momento da contratação.”

Como existe a possibilidade de o PNAE informar as assistências necessárias em momento posterior à contratação, no art. 9º, § 2º, entendo que não se justificaria, neste art. 17, limitar a obrigação do transportador aéreo de cumprir o prazo de 48 horas aos casos em que o PNAE tenha requerido assistência no momento da contratação. Afinal, pode ocorrer de a condição ser posterior à contratação, o PNAE cumprir o art. 9, § 2º, III, mas não receber resposta do operador tempestivamente, simplesmente porque o prazo aplicável ao transportador não se aplicaria nesta situação.

A sugestão seria:

“§ 2º O transportador aéreo deve fornecer sua avaliação inicial sobre a aptidão do PNAE em viajar desacompanhado no prazo de até 48 (quarenta e oito) horas da informação prestada pelo PNAE que requeira assistência especial.”

Sobre esta contribuição, cabe informar que o art. 17 trata do assistente de segurança operacional. No §2º do art. 17 fixa-se o prazo para que o transportador aéreo forneça sua avaliação inicial quanto à necessidade do assistente dado tratar-se de exceção ao princípio da autonomia do PNAE em viajar desacompanhado.

Como há possibilidade de o PNAE informar em outros momentos que não exclusivamente no da contratação, é factível que aconteça o descumprimento da norma quando o informe ocorrer em momento que já exceda o limite previsto no §2º do art. 17 ainda antes da realização da avaliação pelo transportador aéreo.

Outro ponto a ser destacado passa pela necessidade de se fixar um prazo mínimo antes do horário da partida do voo para que o PNAE informe sobre sua condição e este prazo deve ser compatível com as necessidades do transportador aéreo para fazer as devidas avaliações devendo, dentro deste mesmo prazo informar o PNAE sobre o resultado destas avaliações. Por outro lado, é salutar que haja um prazo para o transportador aéreo proceda a análise e resposta ao solicitante, atendendo aos princípios da informação e transparência.

Conclui-se assim pela necessidade de inserir a devida regulação acerca de um prazo viável para que o PNAE informe se viajará desacompanhado e para que o transportador aéreo avalie a aptidão do PNAE para tanto, bem como envie a resposta ao PNAE antes do horário da partida do voo. Nesse sentido, propõe-se acrescentar o trecho “ou, no máximo, em até 72 (setenta e duas) horas do horário previsto de partida do voo” ao final do parágrafo, conforme quadro abaixo:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 17. (...) § 2º O transportador aéreo deve fornecer sua avaliação inicial sobre a aptidão do PNAE em viajar desacompanhado no prazo de até 48 (quarenta e oito) horas da informação prestada pelo PNAE que requeira assistência especial no momento da contratação.	Art. 17. (...) § 2º O transportador aéreo deve fornecer sua avaliação inicial sobre a aptidão do PNAE em viajar desacompanhado no prazo de até 48 (quarenta e oito) horas da informação prestada pelo PNAE nos termos do art. 9º, § 2º.	Alteração fundamentada na contribuição feita pela SPO acerca da necessidade de adequação de prazo para informação do PNAE se viajará desacompanhado. A proposição refere então os prazos previstos no art. 9º, § 2º, para que o PNAE informe se estará desacompanhado, de modo a permitir ao transportador aéreo avalie a aptidão do PNAE em viajar desacompanhado. Ver item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial.

Para o item 3.j), sobre os procedimentos referentes à exigência do assistente de segurança operacional no momento do check-in, tem-se:

j) Na proposta de resolução, art. 17: “§ 4º No caso excepcional em que seja aplicada a restrição de segurança operacional no momento do embarque ao PNAE que solicitou assistência especial, o transportador aéreo deve, excepcionalmente, aplicar a isenção de custo do valor total da passagem aérea – incluindo de retorno, se aplicável – para pessoa que o PNAE indique como seu assistente de segurança operacional de modo a assegurar o transporte em curso do PNAE que não tinha conhecimento de sua condição sujeita à barreira de segurança operacional.”

Aqui, não fica claro qual situação se pretende tratar, pois temos claro que o PNAE solicitou assistência especial (supostamente, comunicando tudo que lhe é requerido), mas o PNAE chegaria ao momento de embarque sem conhecimento de que sua condição seria sujeita a barreira de segurança operacional. Considerando que o art. 17, § 2º impõe ao transportador a obrigação de fornecer avaliação ao PNAE sobre sua aptidão de viajar desacompanhado, entendo que se trata de caso em que o transportador

não comunicou adequadamente sua avaliação (o que pode ocorrer por falha do próprio transportador ou por alguma indisponibilidade de acesso ao PNAE, ao não responder às tentativas de contato) ou não avaliou adequadamente.

Entendemos que a segurança operacional pode ser motivo para impedir o embarque; apenas observamos que, se somente no momento do embarque o PNAE for informado da restrição de segurança, dificilmente lhe seria possível indicar um assistente de segurança operacional que iria utilizar a isenção de custo da passagem (ou seja, uma pessoa que não iria viajar e, de última hora, sem malas prontas, seja chamada para fazer uma viagem como assistente de segurança operacional). Até pode ocorrer de o passageiro estar acompanhado de outra pessoa ou encontrar, entre os passageiros do voo, alguém que lhe preste o apoio como assistente de segurança operacional, mas esses já estariam com passagem comprada no momento do embarque. Ainda que o assunto fuja às competências desta superintendência (no sentido de o que deve ser feito com o passageiro, após o impedimento ao embarque motivado pela garantia de segurança operacional), uma solução possível seria garantir a possibilidade de remarcação, especialmente caso a falha tenha sido do transportador aéreo.

Como sugestão, sugere-se avaliar o uso, na regra, de “barreira de segurança operacional” (usada somente uma vez), considerando se é sinônimo da aplicação de “restrição de segurança operacional”, mencionada em outros trechos.

Por fim, neste mesmo item, no quadro comparativo 9450273, há uma pergunta “(qual?)”, que não nos ficou clara se foi intencional.

O § 4º do art. 17 refere-se à possibilidade de vedação de embarque por restrição de segurança operacional devido à falta de informações prévia sobre a condição do PNAE. A informação prévia é premissa desta revisão regulatória, assim, o PNAE deve informar previamente as assistências especiais as quais necessita, no entanto, esta premissa nem sempre será observada, seja pelo PNAE ou pelo transportador aéreo.

Busca-se dar proteção normativa à situação em que o PNAE fica ciente da sua inaptidão para viajar desacompanhado no momento mais crítico, ou seja, quando já se encontra iniciando os procedimentos de viagem, seja no check-in presencial, conforme previsão atual da Resolução Anac nº 280/2013 demarcando o início da prestação de assistência ao PNAE, ou, de forma ainda mais crítica, já no portão de embarque, prestes a embarcar na aeronave.

Esta previsão normativa é inspirada na norma norte-americana, com o importante diferencial de que nos Estados Unidos é proibida qualquer solicitação de informação prévia pelo transportador aéreo por parte do passageiro. Destarte, a atual proposta de ato normativo será aperfeiçoada, conforme sugestão da SPO, para prever também a possibilidade de “remarcação” ou “reembolso”.

Por fim, em atenção à sugestão da SPO para substituição do termo “barreira de segurança operacional” se for considerado que este termo é sinônimo de aplicação de “restrição de segurança operacional”, – que é justamente o caso –, concorda-se com a substituição sugerida em prol da padronização textual.

Em relação à pergunta (qual?) no quadro comparativo, trata-se de falha no preenchimento, devidamente corrigida.

Para melhor compreensão do acompanhamento do PNAE e dos casos em que a aplicação do assistente de segurança operacional pode se fazer necessária, seguem as Figuras 2 e 3 abaixo.

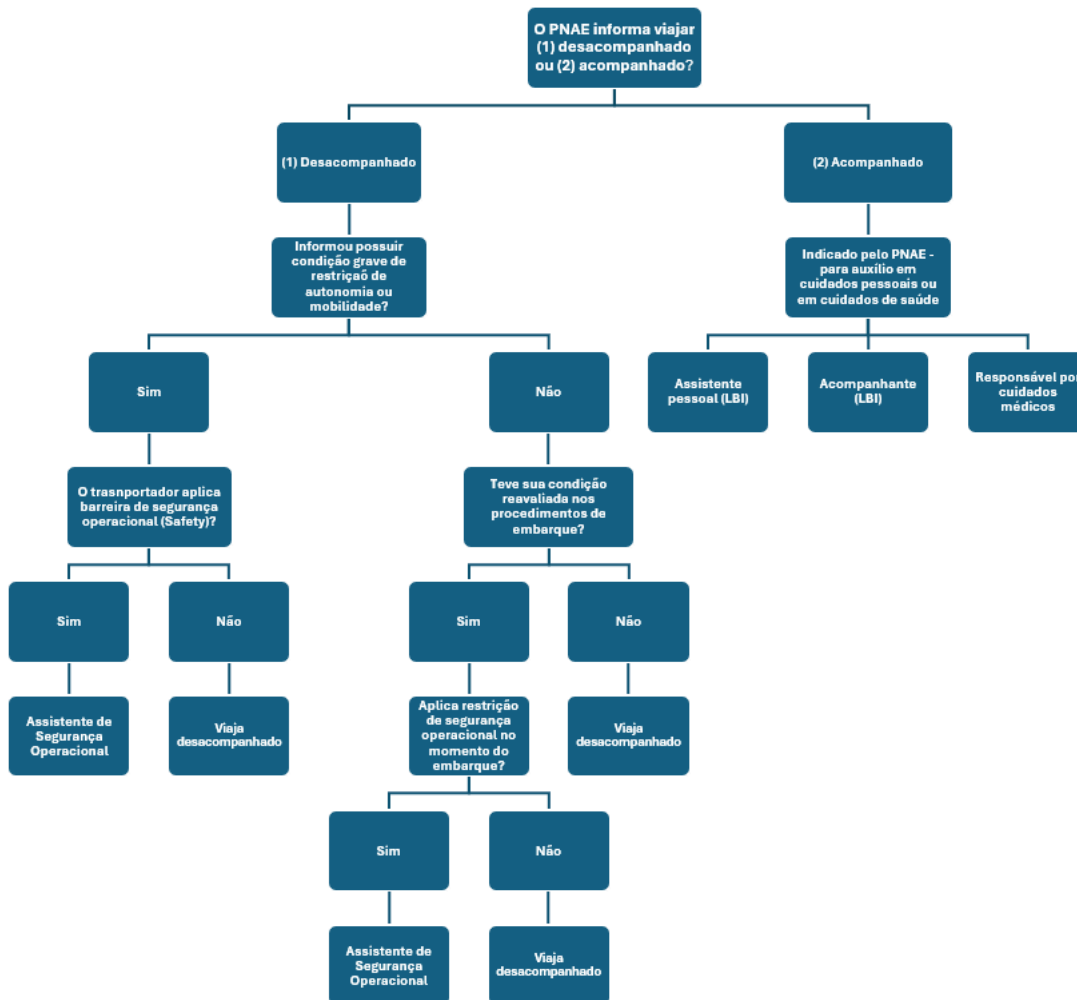


Figura 2: Fluxo do passageiro que acompanha o PNAE

Elaboração: CNAD/SAS

Nota: Refere-se a todos os casos de acompanhamento aplicáveis quando o PNAE informa previamente se viajará acompanhado ou desacompanhado.



Figura 3: Fluxo da aplicação de restrição de segurança operacional ao PNAE desacompanhado com condição grave de restrição de mobilidade ou autonomia

Elaboração: CNAD/SAS

Dessa forma, são sugeridas as seguintes alterações aos §§ 1º e 4º do Art. 17, e a inclusão de dois novos parágrafos (§§ 7º e 8º), conforme abaixo:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 17. O PNAE com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade é impedido de viajar desacompanhado sempre que:	Apenas para contextualização	Apenas para contextualização – Sem alteração.
(...)	(...)	(...)
§ 1º Nos casos previstos nos incisos I a III deste artigo, ao determinar a aplicação da restrição de segurança operacional ao PNAE, o transportador aéreo deve lhe indicar a possibilidade de isenção de custo do valor total da passagem aérea para pessoa apta a atuar como seu assistente de segurança operacional.	§ 1º Nos casos previstos nos incisos I a III do <i>caput</i> deste artigo, ao determinar a aplicação da restrição de segurança operacional ao PNAE, o transportador aéreo deve: a. Registrar a ocorrência no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE conforme o art. 45; e b. Aplicar a isenção de custo do valor total da passagem aérea excluídos os valores referentes às tarifas aeroportuárias para a pessoa apta a atuar como seu assistente de segurança operacional.	O valor total da passagem aérea considera a definição dada pela Resolução Anac nº 400/2016, conforme o §1º do art. 4º. Desta feita cabe ao transportador aéreo arcar com o valor dos serviços de transporte aéreo bem como aos valores devidos a entes governamentais a serem pagos pelo adquirente da passagem aérea e arrecadados por intermédio do transportador. Alteração fundamentada na contribuição feita pela SPO em relação à aplicação de “restrição de segurança operacional” para o PNAE que somente passe a ter ciência no momento do check-in.
(...)	(...)	(...)
§ 4º No caso excepcional em que seja aplicada a restrição de segurança operacional no momento do embarque ao PNAE que solicitou assistência especial, o transportador aéreo deve, excepcionalmente, aplicar a isenção de custo do valor total da passagem aérea – incluindo de retorno, se aplicável – para pessoa que o PNAE indique como seu assistente de segurança operacional de modo a assegurar o transporte em curso do PNAE que não tinha conhecimento de sua condição sujeita à barreira de segurança operacional.	§ 4º Caso o PNAE tenha como resultado da avaliação inicial prevista no §2º posicionamento favorável a viajar desacompanhado, mas, no momento da apresentação para o check-in ou do embarque, o transportador aéreo lhe aplique restrição de segurança operacional prevista nos incisos I a III do <i>caput</i> deste artigo, aplicam-se as seguintes alternativas:	Alteração fundamentada na contribuição feita pela SPO quanto à “restrição de segurança operacional”, para o caso em que o PNAE que somente passe a ter ciência desta restrição e seja impedido de viajar desacompanhado já no aeródromo. Ver item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial.

De:	Para:	Justificativa:
(Novo)	I – Com auxílio do transportador aéreo, o PNAE deverá indicar outro passageiro que se voluntarie para atuar como seu assistente de segurança operacional;	É inserida a possibilidade de o PNAE indicar outro passageiro no mesmo voo como seu assistente de segurança operacional antes da finalização do embarque.
(Novo)	II – Caso não atrase o embarque, o PNAE poderá indicar outra pessoa como seu assistente de segurança operacional, nos termos do § 1º, b, deste artigo;	É inserida a possibilidade de o PNAE indicar outra pessoa como seu assistente de segurança operacional antes da finalização do embarque.
(Novo)	III – Caso não se faça possível o embarque, o transportador aéreo deverá proceder a remarcação sem ônus adicional, para um dos próximos horários disponíveis e viáveis das passagens correspondentes para a viagem do PNAE e do seu assistente de segurança operacional nos termos do § 1º, b, deste artigo ou o reembolso integral da passagem aérea adquirida pelo PNAE.	É inserida a possibilidade de remarcação ou reembolso integral no caso aplicação de restrição de safety no momento do check-in ou do embarque do PNAE antes da finalização do embarque.
(...)	(...)	(...)
(Novo)	§ 7º A isenção de custo ao assistente de segurança operacional referida no § 1º, b), deste artigo não é aplicável em caso da indicação pelo PNAE de passageiro com passagem aérea já comprada.	O novo parágrafo traz dispositivo que deixa mais clara a não aplicação da isenção de custo como assistente de segurança operacional ao passageiro que já tenha passagem aérea.
(Novo)	§ 8º O transportador aéreo pode oferecer compensações para incentivo ao passageiro voluntário atuar como assistente de segurança operacional tal como previsto no § 4º, I, deste artigo.	O novo parágrafo traz dispositivo para incentivo por meio de compensações pelo transportador aéreo para o passageiro voluntário, com passagem já comprada, participar como assistente de segurança operacional do PNAE.

Ademais da análise da contribuição da SPO acerca da necessidade de maior adequação dos parágrafos constantes do art. 17, advém a necessidade de aprimoramento de dois dos critérios para aplicação de barreira de safety, quais sejam: a) a inserção, no *caput* da previsão expressa da avaliação pelo transportador aéreo; e b) o reforço do caráter da severidade da limitação de autonomia que corresponde ao critério do inciso I, relacionado à falta de compreensão das instruções de segurança de voo.

Assim, a equipe técnica do projeto normativo propõe: a) destaque no *caput* para deixar claro se tratar de atribuição do transportador aéreo; e b) adequação do inciso I para reforçar que PNAE com restrição severa de natureza mental ou intelectual não seja impedido de viajar desacompanhado, caso possa compreender as instruções de segurança de voo.

Por fim, cabe ressaltar que o transportador aéreo deve buscar os meios adequados e não discriminatórios para realizar a avaliação da condição do PNAE em relação à aplicação da barreira de *safety*.

Dessa forma, são sugeridas as seguintes alterações ao inciso do Art. 17, conforme abaixo:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 17. O PNAE com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade é impedido de viajar desacompanhado sempre que:	Art. 17. O PNAE com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade é impedido de viajar desacompanhado por avaliação do transportador aéreo sempre que:	Inserção da necessidade de avaliação pelo transportador aéreo visando alocar a responsabilidade pela avaliação necessária para a aplicação, ou não, da barreira de safety diretamente pelo transportador, incluindo autonomia para determinar os critérios pertinentes. Ressalta-se que somente podem ser utilizados meios adequados e não discriminatórios para a realização da avaliação pertinente.
I – em virtude de limitação de natureza mental ou intelectual, não possa compreender as instruções de segurança de voo;	I – em virtude de limitação severa de natureza mental ou intelectual, não possa compreender as instruções de segurança de voo;	A alteração proposta assegura a autodeterminação do PNAE, mesmo com condição severa de limitação de autonomia, a viajar desacompanhado, desde que atenda aos critérios definidos previamente e avaliados de forma individualizada pelo transportador aéreo. Ressalta-se que somente podem ser utilizados meios adequados e não discriminatórios para a realização desta avaliação, sendo vedada, por exemplo, a aplicação de questionário para resposta do PNAE. Assim, o transportador aéreo deverá adotar, sempre que possível, explicação

De:	Para:	Justificativa:
		<p>individualizada em linguagem simples para avaliar a adequação ou não da compreensão do PNAE ou de sua capacidade de resposta apropriada às instruções de segurança.</p> <p>Não obstante, caso a limitação de natureza mental ou intelectual seja tão severa a ponto de impedir o PNAE de compreender as instruções de segurança de voo, deverá ser aplicada a barreira de segurança operacional.</p>

Para o item 3.k), sobre a avaliação médica tem-se:

k) Na proposta de resolução, art. 19: “§ 1º As seguintes situações podem indicar a necessidade de avaliação médica a ser providenciada pelo passageiro e comunicada ao transportador aéreo:

I – gravidez;

II– cirurgia recente;

III– membro engessado;

IV– outras situações ou condições de saúde temporárias.

§ 2º É obrigatória a apresentação prévia de atestado médico, MEDIF ou outro documento médico atualizado com informações sobre suas condições de saúde pelo passageiro que:

(...)

IV – possa causar perigo ou desconforto a outros passageiros devido sua condição física ou comportamental;

V – seja considerado um risco potencial para a segurança operacional ou a pontualidade do voo, incluindo a possibilidade de desvio do voo ou de uma aterrissagem não programada;

(...)

§ 7º Em caso de necessidade de avaliação ou autorização médica, o passageiro deve informar ao transportador aéreo acerca de sua condição de saúde: (...)”

Observa-se, inicialmente, que o Capítulo IV proposto se aplicaria a todos os passageiros, mas ainda assim estaria na resolução cuja ementa é “Dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao serviço de transporte aéreo e dá outras providências”. Se o objetivo é ampliar o escopo para além dos passageiros com necessidade de assistência especial (entendido aqui que a necessidade de autorização médica não implica no enquadramento como “passageiro com necessidade de assistência especial”, como diz o art. 11 da proposta: “Art. 11. Para caso de exigência de liberação médica, o PNAE está sujeito às mesmas regras aplicáveis aos demais passageiros.”), talvez seja o caso de tratar do assunto em resolução específica, para evitar que o assunto fique intrinsecamente associado a PNAE e que, por outro lado, fique “escondido” na resolução sobre PNAE. Alternativamente, pode-se destacar o assunto na ementa da resolução proposta, para que não fique somente sob o “outras providências”.

Especificamente sobre os trechos destacados do art. 19, observa-se que fica a cargo do passageiro fazer a avaliação da situação e tomar a iniciativa de informar o transportador aéreo. Ocorre que o § 1º fornece somente um indicativo de situações que podem demandar avaliação médica (não são diretamente obrigações ao passageiro), e no § 2º há algumas avaliações subjetivas, e que seriam de difícil avaliação por parte do passageiro, como nos incisos IV e V. Assim, prevemos algum risco de que o passageiro deixe de informar uma situação e que, posteriormente, o transportador tome ciência, exigindo a documentação médica já com prazo insuficiente para que o passageiro a obtenha e/ou impedindo o embarque; ou ainda que o transportador também não tome ciência, o passageiro embarque e ocorra alguma situação indesejada, seja à saúde do passageiro, dos demais ou mesmo questões de segurança operacional ao voo. Nesse sentido, ainda que não se possa prever, neste momento, todas as situações que se enquadram, por exemplo, nos incisos IV e VI do § 2º, seria relevante buscar esclarecer mais precisamente que condições se considera enquadradas nesses incisos. Entende-se que a orientação poderia constar em material infrarregulamentar, como página da ANAC de orientação aos passageiros.

Preliminarmente, é importante destacar que os temas PNAE e autorização médica são interligados, embora a maioria das condições listadas na literatura médica, a avaliação médica para PNAE, em termos de transporte aéreo, seja dispensável e é desejável que permaneça desta forma, devendo ser requerida apenas para aquelas condições listadas no Manual Médico da IATA.

Inicialmente destaca-se a definição atual de PNAE:

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.

Enquanto a definição proposta para PNAE passa a ser:

Art. 3º Para efeito desta Resolução, o passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao serviço de transporte aéreo é entendido como qualquer pessoa que, por alguma condição específica, tenha limitação na sua autonomia ou mobilidade como passageiro e que requeira assistência especial.

§ 1º O PNAE tem direito a uma atenção adequada e à adaptação do serviço disponibilizado a todos os passageiros às suas necessidades específicas de acordo com o grau de limitação de sua autonomia ou mobilidade devido a qualquer impedimento ou dificuldade, permanente ou temporária, física, mental, intelectual, locomotora ou sensorial, ou a qualquer outra causa de limitação.

§ 2º Ao PNAE é assegurado o direito à autonomia e ao livre arbítrio no acesso em condições de igualdade aos demais passageiros ao serviço de transporte aéreo.

§ 3º Equipara-se ao PNAE o passageiro com necessidade de assistência especial incapaz ou relativamente incapaz representado pelo seu responsável legal ou autorizado a viajar desacompanhado conforme a legislação e regulamentação aplicáveis.

Observa-se aqui a evolução na conceituação de PNAE, com a redefinição do escopo e direcionando as obrigações relacionadas a prestação de assistência especial pelos transportadores aéreos e operadores de aeródromo somente àqueles passageiros que efetivamente precisam e solicitam assistência, diferentemente do amplo espectro como atualmente consta no normativo que traz categorias obrigatórias pré-definidas de PNAE, ainda que parte destes passageiros não necessitem ou requeiram assistência especial.

De forma a não incorrer em infração ao princípio da não-discriminação, como regra geral, o tratamento a ser dispensado pelo transportador aéreo ao passageiro que necessita de autorização médica deve ser realizado de forma própria e separada ao tratamento voltado ao PNAE. Isto posto, foram avaliadas cada uma das contribuições principais da SPO neste tema, resumidas nos seguintes pontos:

- Incluir o tema da autorização médica na ementa da proposta de ato normativo;
- Ampliar a lista de condições as quais a avaliação médica é requerida;
- Interrelação entre a informação prévia e o prazo para a avaliação médica; e
- Possibilidade de ocorrência de intercorrências a bordo da aeronave devido à não realização de avaliação médica.

Quanto à sugestão de incluir o tema da autorização médica na ementa da proposta de ato normativo, tem-se:

(...)

Observa-se, inicialmente, que o Capítulo IV proposto se aplicaria a todos os passageiros, mas ainda assim estaria na resolução cuja ementa é “Dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao serviço de transporte aéreo e dá outras providências”. Se o objetivo é ampliar o escopo para além dos passageiros com necessidade de assistência especial (entendido aqui que a necessidade de autorização médica não implica no

enquadramento como “passageiro com necessidade de assistência especial”, como diz o art. 11 da proposta: “Art. 11. Para caso de exigência de liberação médica, o PNAE está sujeito às mesmas regras aplicáveis aos demais passageiros.”), talvez seja o caso de tratar do assunto em resolução específica, para evitar que o assunto fique intrinsecamente associado a PNAE e que, por outro lado, fique “escondido” na resolução sobre PNAE. Alternativamente, pode-se destacar o assunto na ementa da resolução proposta, para que não fique somente sob o “outras providências”. (Grifo nosso)

A ementa da proposta de ato normativo – “Dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao serviço de transporte aéreo e dá outras providências” – possui caráter mais geral e amplo, abarcando, assim, também os casos de passageiros que, em decorrência de sua condição de saúde, venham a necessitar também de assistência especial, tornando-se PNAE para os fins da regulação.

Por isso é importante manter a atual redação da ementa. Assim, a sugestão da SPO para inserção do tema da autorização médica na ementa da proposta de ato normativo não se faz necessária e poderia vincular a temática ao PNAE, tendo como consequência não desejada que os PNAE somente poderiam viajar sob autorização médica.

Já em relação à sugestão para uma regulação da avaliação médica em separado e talvez de forma mais abrangente, a equipe do projeto normativo entende não ser a alternativa mais adequada no atual estágio de evolução regulatória. De fato, apresentam-se pelo menos quatro razões que justificam a manutenção da atual proposta para tratamento de aspectos indicativos e também aspectos obrigatórios a serem considerados na autorização médica na mesma regulação voltada ao PNAE, quais sejam: a) para assegurar o tratamento não-discriminatório ao PNAE no que se refere à autorização médica; b) para aplicar a assistência especial prevista na proposta normativa aos casos dos passageiros que a necessitam por se tornarem PNAE em decorrência de sua condição de saúde avaliada por meio de autorização médica; c) para diferenciar as assistências especiais gratuitas voltadas às condições de restrição de autonomia e de mobilidade em contraste aquelas assistências decorrentes de cuidados relacionados à assistência médica – “prestação dos recursos ou serviços que se façam necessários” (art. 19, § 8º, da proposta de ato normativo) – que podem vir a ser cobrados – como os casos de necessidade de utilização de maca ou incubadora (art. 19, § 2º, I); d) para reforçar a autonomia técnica do transportador aéreo ao aplicar os critérios pertinentes para sua avaliação médica da aptidão do passageiro em viajar, a partir de critérios indicativos e obrigatórios – conforme padronização internacional existente – apresentados na regulação proposta.

Destarte, cabe ressaltar que os dispositivos referentes à autorização médica na proposta de ato normativo são voltados à interseção do tema com a assistência especial ao PNAE. Por isso, o foco da proposta de regulação da autorização médica é voltado aos critérios indicativos e obrigatórios relativos às informações necessárias à autorização médica, ao acompanhamento médico do passageiro e às restrições ao embarque por motivo de saúde.

O próximo ponto abordado é a lista de condições do passageiro para as quais a avaliação médica requerida deveria ser mais extensa ou mais detalhada, a saber:

k) Na proposta de resolução, art. 19: “§ 1º As seguintes situações podem indicar a necessidade de avaliação médica a ser providenciada pelo passageiro e comunicada ao transportador aéreo:

I – gravidez;

II – cirurgia recente;

III – membro engessado;

IV – outras situações ou condições de saúde temporárias.

§ 2º É obrigatória a apresentação prévia de atestado médico, MEDIF ou outro documento médico atualizado com informações sobre suas condições de saúde pelo passageiro que:

(...)

IV – possa causar perigo ou desconforto a outros passageiros devido sua condição física ou comportamental;

V – seja considerado um risco potencial para a segurança operacional ou a pontualidade do voo, incluindo a possibilidade de desvio do voo ou de uma aterrissagem não programada;

(...)

§ 7º Em caso de necessidade de avaliação ou autorização médica, o passageiro deve informar ao transportador aéreo acerca de sua condição de saúde: (...)”

(...)

Especificamente sobre os trechos destacados do art. 19, observa-se que fica a cargo do passageiro fazer a avaliação da situação e tomar a iniciativa de informar o transportador aéreo. Ocorre que o § 1º fornece somente um indicativo de situações que podem demandar avaliação médica (não são diretamente obrigações ao passageiro), e no § 2º há algumas avaliações subjetivas, e que seriam de difícil avaliação por parte do passageiro, como nos incisos IV e V.

(...)

Nesse sentido, ainda que não se possa prever, neste momento, todas as situações que se enquadram, por exemplo, nos incisos IV e VI do § 2º, seria relevante buscar esclarecer mais precisamente que condições se considera enquadradas nesses incisos. Entende-se que a orientação poderia constar em material infrarregulamentar, como página da ANAC de orientação aos passageiros.

Primeiramente, é fundamental se observar o objetivo inicial constante do *caput* do art. 19 da proposta de ato normativo que destaca a responsabilidade primária do passageiro em informar previamente “ao transportador aéreo acerca de sua aptidão e saúde física e mental para realização de voo”. **Dessa forma, resta claro que, independentemente da gravidade da situação médica a ser avaliada, a responsabilidade inicial de informar pertence ao passageiro**, restando ao transportador aéreo a obrigação de colher as informações necessárias e realizar o procedimento de autorização médica para a viagem, adotando as medidas necessárias.

Assim, a afirmação da SPO de que o “§ 1º fornece somente um indicativo de situações que podem demandar avaliação médica (não são diretamente obrigações ao passageiro)” não procede, pois qualquer que seja a situação ou a condição de saúde do passageiro, será sempre responsabilidade primária do passageiro informar, de modo que correspondem sim a obrigações diretas do passageiro.

A questão a ser considerada é que o art. 19 traz os dispositivos em ordem crescente de gravidade – desde condições ou situações possíveis ou recomendadas para avaliação médica até condições ou situações em que seja obrigatória a apresentação de documentação médica mais completa, incluindo o MEDIF. No caso das situações constantes dos incisos do § 1º, estas correspondem a situações de menor gravidade, mas que podem exigir a avaliação médica do passageiro.

Ademais, a lista de situações apresentadas nos incisos do referido § 1º é exemplificativa e atende, de forma resumida, as prescrições já constantes no Manual Médico da IATA, trazendo situações que podem exigir autorização médica, lembrando que a responsabilidade primária de informar sobre sua condição é do passageiro, podendo ser exigidas pelo transportador aéreo conforme sua avaliação sobre cada caso concreto.

Na sequência do art. 19, seu § 2º já apresenta condições mais graves de saúde que exigem documentação formal de autorização médica – incluindo para MEDIF – e podem até mesmo impedir o embarque do passageiro. A SPO alega haver no § 2º “algumas avaliações subjetivas, e que seriam de difícil avaliação por parte do passageiro, como nos incisos IV e V”. Entretanto, o objetivo do § 2º é destacar a obrigação do transportador de, em identificando alguma das situações ou condições gerais de saúde previstas nos incisos de I a VII mesmo sem a informação prévia do passageiro, exigir a apresentação da documentação médica pertinente justamente para que seu serviço médico possa avaliar a condição para voar do passageiro, de forma individualizada.

Cabe, novamente, referir à finalidade do Capítulo proposto sobre a Autorização Médica, cujo foco de regulação é direcionado à sua interseção com a temática de assistência especial e, por isso, voltado às informações necessárias à autorização médica, ao acompanhamento e às restrições ao embarque por motivo de saúde.

Dessa forma, os incisos IV e V do § 2º do art. 19 listados como exemplos, não constituem avaliações subjetivas como colocado pela SPO, mas se referem a diretrizes gerais de autorização médica que dizem respeito a determinadas condições severas de restrição saúde a serem verificadas no caso concreto pelo transportador aéreo por meio da exigência concreta de documento médico apropriado: “§2º É obrigatória a apresentação prévia de atestado médico, MEDIF ou outro documento médico atualizado com informações sobre suas condições de saúde pelo passageiro que:” (*caput* do art. 19 proposto).

De fato, tais condições referidas nos incisos I a VII correspondem, em quase sua totalidade, às condições constantes do próprio Manual Médico da IATA referido no projeto normativo, justamente por não ser cabível se exigir requisitos ou especificações técnicas em uma proposta de regulação mais ampla, ainda mais ao se tratar da autorização médica que exige a análise de cada caso concreto, conforme as condições específicas do passageiro.

Entende-se, assim, que a regulação como proposta está adequada e aderente à sua finalidade e que a preocupação da SPO, embora relevante, não será acolhida por desconsiderar a exigência regulatória de avaliação individualizada pelo transportador aéreo, justamente para verificar e identificar a condição existente e se será

autorizado o embarque do passageiro com base nas avaliações realizadas.

A partir do questionamento feito pela SPO, torna-se necessário se referir a Seção II proposta que trata do acompanhamento para cuidados de saúde:

Seção II

Acompanhamento para Cuidados de Saúde

Art. 20. Caso haja necessidade de auxílio para utilização de equipamento médico ou para cuidados médicos do passageiro, este deve indicar previamente os dados da pessoa responsável.

Parágrafo único. A pessoa responsável pelos cuidados médicos do passageiro durante a viagem deve ser apta para a função e deve viajar na mesma classe e em assento adjacente ao do passageiro que esteja assistindo em cuidados médicos, devendo ainda prestar auxílio nas assistências necessárias ao PNAE, inclusive as previstas no art. 22.

Conforme se observa do art. 20 proposto, cabe ao passageiro que necessita de cuidados médicos providenciar, por sua conta, pessoa responsável por auxiliá-lo em tais cuidados. Essa pessoa responsável também deverá prestar, caso necessário, ao passageiro que assiste, orientação acerca das instruções de segurança de voo, bem como apoio físico para evacuação da aeronave em caso de emergência. Dessa forma, propõe-se a complementação de seu rol de atribuições, conforme proposição abaixo:

De:	Para:	Justificativa:
Seção II Acompanhamento para Cuidados de Saúde	Apenas para contextualização	Apenas para contextualização – Sem alteração.
Art. 20. Caso haja necessidade de auxílio para utilização de equipamento médico ou para cuidados médicos do passageiro, este deve indicar previamente os dados da pessoa responsável.	Art. 20. Caso haja necessidade de auxílio para utilização de equipamento médico ou para seus cuidados médicos, o passageiro este deve indicar previamente os dados da pessoa responsável.	Alteração com objetivo de clarificar a responsabilidade sobre a indicação da pessoa responsável pela utilização de equipamento médico ou seus cuidados médicos.
Parágrafo único. A pessoa responsável pelos cuidados médicos do passageiro durante a viagem deve ser apta para a função e deve viajar na mesma classe e em assento adjacente ao do passageiro que esteja assistindo em cuidados médicos, devendo ainda prestar auxílio nas assistências necessárias ao PNAE, inclusive as previstas no art. 22.	Parágrafo único. A pessoa responsável pelos cuidados médicos do passageiro durante a viagem deve ser apta para a função e deve viajar na mesma classe e em assento adjacente ao do passageiro que esteja assistindo em cuidados médicos, devendo ainda prestar auxílio nas assistências necessárias ao PNAE, inclusive as previstas no art. 22, e auxiliar a compreensão das instruções de segurança de voo e a evacuação da aeronave em caso de emergência.	A alteração é resultado da análise geral da contribuição feita pela SPO em relação às providências cabíveis ao passageiro com necessidade de cuidados médicos e autorização médica para viagem. O novo trecho visa tornar mais clara a abrangência das atribuições do responsável pelos cuidados médicos do passageiro, as quais passam a incluir, expressamente, funções que correspondem ao do assistente de segurança operacional.

Sobre a interrelação da informação prévia incompleta e o prazo para a avaliação médica tem-se:

(...)

Assim, prevemos algum risco de que o passageiro deixe de informar uma situação e que, posteriormente, o transportador tome ciência, exigindo a documentação médica já com prazo insuficiente para que o passageiro a obtenha e/ou impedindo o embarque;

(...)

A SPO apresenta preocupação quanto as implicações sobre os prazos previsto nos incisos do § 7º do art. 19 proposto; ou ainda que o transportador também não tome ciência das condições do passageiro, que este passageiro embarque e ocorra alguma situação indesejada, seja à saúde do passageiro, dos demais ou mesmo questões de segurança operacional ao voo.

Seguem os dispositivos pertinentes constantes na proposta de ato normativo:

§ 2º É obrigatória a apresentação prévia de atestado médico, MEDIF ou outro documento médico atualizado com informações sobre suas condições de saúde pelo passageiro que:

(...)

§ 7º Em caso de necessidade de avaliação ou autorização médica, o passageiro deve informar ao transportador aéreo acerca de sua condição de saúde:

- I – como regra, no momento da contratação do serviço de transporte aéreo, cabendo ao transportador aéreo confirmar o recebimento da informação em até 24 (vinte e quatro) horas;
- II – em não sendo possível no momento da contratação mediante justificativa, com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas do horário previsto de partida do voo; ou
- III – em decorrência de condição de restrição de saúde adquirida após a contratação e devidamente comprovada, com a máxima brevidade possível de seu conhecimento.

Observa-se tratar de regulação de prazo semelhante à aplicável à prestação de informação prévia pelo PNAE. Tanto no caso do PNAE quanto no caso do passageiro que necessita de autorização médica, há restrições no caso de não apresentação dentro do prazo cabível ou adequado à avaliação pelo transportador aéreo. No caso do PNAE, a principal restrição aplicável é ser atendido somente com as assistências especiais disponíveis. No caso do passageiro com necessidade de autorização médica, a principal restrição poderá ser, de fato o impedimento de seu embarque por motivo de saúde, conforme propõe o art. 21:

Art. 21. Não será permitido o embarque de passageiro que apresente condições de saúde que possam resultar em risco para si ou para os demais passageiros considerados não aceitáveis pelo transportador aéreo no caso de realização de viagem aérea, com base nas condições previstas no § 1º do art. 6º e nos padrões nacionais e internacionais de condições sanitárias, de saúde e de segurança operacional.

Parágrafo único. A recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao passageiro por motivo de saúde deve ser justificada por escrito em até 48 (quarenta e oito) horas da informação pelo passageiro.

Caso o passageiro não tenha conhecimento sobre a sua condição, seja ela preexistente ou não, ou omita informação relevante sobre seu estado de saúde, de fato, o transportador aéreo pouco pode fazer para antecipar esta situação devido à falta de informações que lhe permitam realizar a avaliação médica pertinente. No entanto, caso o transportador aéreo venha a identificar a necessidade de que seja feita a obrigatória avaliação médica antes do embarque, consultando, por exemplo os registros no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE ou no Cadastro-Inclusão, o transportador deverá dispender os esforços necessários para aplicar sua avaliação médica, podendo, no limite, restringir o embarque deste passageiro se considerar necessário.

Caso haja intercorrência derivada de situação indesejada durante o voo derivada de condição de saúde não informada pelo passageiro, como o transportador aéreo não detém, preliminarmente, o conhecimento das condições de saúde individualizadas de todos os passageiros a bordo, este passageiro permanece como principal responsável pela omissão de informação.

Em consequência, embora a regulação proposta apresente critérios cabíveis para a autorização médica, não há como evitar seu descumprimento, o qual pode ocorrer pela não prestação das informações prévias sobre sua saúde pelo passageiro ou pela ausência ou dispensa de avaliação médica pelo transportador aéreo. Nesses casos, cabe ao transportador aéreo, tão logo tenha conhecimento de condição de saúde exigir a avaliação médica necessária mas não informada pelo passageiro, adotando as providências que considerar cabíveis, incluindo restrição ao embarque, retirada da aeronave, ou outras, visando atender às condições previstas em atos normativos da Anac ou às especificações operativas do transportador aéreo, aos padrões nacionais e internacionais de condições sanitárias, de saúde e de segurança operacional.

Por fim, quanto à possibilidade de ocorrência de intercorrências a bordo da aeronave devido à não realização de avaliação médica, a SPO coloca:

(...)

Assim, prevemos algum risco de que o passageiro deixe de informar uma situação e que, posteriormente, o transportador tome ciência, exigindo a documentação médica já com prazo insuficiente para que o passageiro a obtenha e/ou impedindo o embarque; ou **ainda que o transportador também não tome ciência, o passageiro embarque e ocorra alguma situação indesejada, seja à saúde do passageiro, dos demais ou mesmo questões de segurança operacional ao voo.** Nesse sentido, ainda que não se possa prever, neste momento, todas as situações que se enquadram, por exemplo, nos incisos IV e VI do § 2º, seria relevante buscar esclarecer mais precisamente que condições se considera enquadradas nesses incisos. Entende-se que a orientação poderia constar em material infrarregulamentar, como página da Anac de orientação aos passageiros. (Grifo nossos)

De fato, quando se trata das condições de saúde das pessoas, a assimetria de informações é um ponto relevante e incontornável sem a colaboração do próprio passageiro, dado que somente o passageiro tem conhecimento, ainda assim aproximado, sobre suas reais condições de saúde. Portanto, é factível considerar que todos a bordo de aeronaves, sejam passageiros ou tripulação, estão sujeitos a intercorrências relacionadas à saúde. Desta forma, uma maneira de minorar o risco de um passageiro, seja PNAE ou não-PNAE, sofrer uma intercorrência a bordo seria exigir avaliação médica de todos os passageiros, o que não seria razoável sob nenhuma ótica, incluindo em termos de gestão de riscos.

Decorrente da não razoabilidade ou justificação para uma hipotética exigência de avaliação médica de todos os passageiros, devido a multiplicidade de problemas de saúde possíveis e de condições médicas existentes que podem, ou não, exigir a realização do procedimento de autorização médica pelo transportador aéreo pressupõe que os casos sejam avaliados de forma individualizada por sua área médica responsável somente quando necessário.

A estes fatos, adicionam-se, como fator complicador, as diferenças normativas existentes entre países aos quais os transportadores aéreos nacionais atendem. Cabe citar, como exemplo, os países da América do Sul que utilizam tempos transcorridos distintos de gravidez para a exigência de autorização médica, como colocado no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.

Em relação à orientação aos passageiros, em regra, a disponibilização do correspondente material informativo tende a reduzir o déficit informacional existente, sendo, portanto, de interesse tanto dos passageiros, quanto dos transportadores aéreos. De todo modo, no que lhe é cabível, a regulação constante do § 1º permanece alinhada e adequada em relação à sua finalidade normativa.

Por fim, concorda-se com a sugestão da SPO quanto à elaboração e divulgação de material infrarregulamentar de orientação, sempre de fundamental importância para os temas de aviação civil e informações dos passageiros, incluindo em relação à temática de autorização médica. Neste sentido, a sugestão pode vir a constar entre as temáticas do proposto Comitê Técnico Temporário (CTT) para tratar da implementação da proposta de ato normativo.

Para o item 3.l), sobre a questões relacionadas a sistemas de contenção tem-se:

l) Na proposta de resolução, art 39, parágrafo único “II - sistema de contenção para PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave, se solicitado previamente, em conformidade com os requisitos técnicos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil –RBAC nº 121;”

Como a resolução se aplica a qualquer serviço de transporte aéreo com oferta pública de assentos, e estes não estão limitados às operações sob o RBAC nº 121, sugere-se incluir também referência ao RBAC nº 135, incluindo “conforme aplicável”.

Assim, de forma a incorporar a sugestão acima de adequação ao se considerar as contribuições da SPO e a padronização regulatória, tem-se a seguinte alteração de texto na proposta de ato normativo:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 39. (...) Parágrafo único. (...) II – sistema de contenção para PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave, se solicitado previamente, em conformidade com os requisitos técnicos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 121;	Art. 39. (...) Parágrafo único. (...) II – sistema de contenção para PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave, se solicitado previamente, em conformidade com os requisitos técnicos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 121, e, conforme aplicável, do RBAC nº 135;	Alteração fundamentada na contribuição feita pela SPO pela inclusão de referência ao RBAC nº 135, incluindo “conforme aplicável”.

Continuando no item 3.m), ainda no tema dos sistemas de contenção, tem-se:

m) Na justificativa da proposta de resolução (9450273), para a exclusão do art. 31, I (correspondente ao art. 39, parágrafo único da proposta), consta “Inciso atual parcialmente excluído, por seu teor já estar em regulamentação específica. A referência ao RBAC nº 121 foi transferida para o inciso II, do parágrafo único, do art. 39 da proposta.”

Observamos que a regra vigente na Resolução nº 280 prevê que o transportador deve “disponibilizar sistema de contenção para criança de colo ou permitir que o responsável pela criança o forneça, desde que em conformidade com os requisitos técnicos do parágrafo 121.311(b) do RBAC nº 121”, ou seja, não há obrigação de que disponibilize o sistema, desde que permita que o responsável pela criança o forneça. **Cabe ao transportador decidir como pretende cumprir a regra.**

Na proposta, passaria a constar obrigação do operador em disponibilizar: “O transportador aéreo deve disponibilizar: I - sistema de contenção para PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave, se solicitado previamente, em conformidade com os requisitos técnicos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil –RBAC nº 121”; e somente uma possibilidade de que o “PNAE poderá utilizar sistema de contenção de sua propriedade” - algo que fica a critério do PNAE.

Portanto, chama-se atenção que a alteração passaria a impor ao transportador a obrigação de disponibilizar o sistema de contenção.

Do ponto de vista da SPO, não há questão sobre quem, entre operador aéreo e responsável pela criança, fornece o sistema de contenção, desde que o sistema atenda aos requisitos de segurança operacional. Portanto, entendemos que cabe à SAS, somente, decidir sobre quais obrigações pretende estabelecer ao transportador aéreo, para garantia de acessibilidade. (Grifos nosso)

Segundo a interpretação da SPO, pela regulação atual, o transportador aéreo não teria obrigação de disponibilizar o sistema de contenção para criança de colo, pois a Resolução Anac nº 280/2013 permitiria ao transportador aéreo decidir se disponibilizaria diretamente o sistema de contenção para criança de colo ou se permitiria que o responsável pela criança o fornecesse conquanto que este sistema de contenção atenda aos requisitos do RBAC nº 121.

No entanto, a equipe do projeto normativo discorda da interpretação dada pela SPO, trata-se, de fato, de reforçar obrigação, já presente na Resolução Anac nº 280/2013, de o transportador aéreo disponibilizar o referido sistema, sendo facultado ao PNAE utilizar o seu próprio sistema de contenção caso autorizado pelo transportador aéreo nos termos da regulação técnica. Assim, trata-se de obrigação do transportador aéreo disponibilizar o sistema como regra geral e de faculdade do PNAE de utilizar seu próprio sistema, desde que devidamente autorizado, sendo que as mudanças feitas na redação atual do artigo são no sentido de reforçar a necessidade de informação prévia pelo PNAE.

Assim, na proposta de ato normativo, não seria alterada a obrigação geral do transportador aéreo em disponibilizar o sistema de contenção – que passaria a referir somente o PNAE e não mais a criança de colo, ampliando o alcance da medida –, permanecendo, como faculdade do PNAE, a possibilidade de utilização de sistema próprio devidamente autorizado.

Em conclusão, não foi recepcionada a observação da SPO, uma vez que não houve alteração de obrigações do transportador aéreo em relação à regra atual no que se refere ao PNAE, apenas o aprimoramento redacional objetivando sua clarificação.

Continuando nos itens 3.n) e 3.o), ainda no tema dos sistemas de contenção, tem-se:

n) Ainda no assunto de sistemas de retenção, **observa-se que não é requerido que uma criança de até 2 anos utilize qualquer sistema de contenção, podendo essa criança também ser segurada por um adulto** que esteja ocupando um assento ou leito aprovado, desde que a criança não ocupe ou use qualquer dispositivo de contenção (conforme RBAC 121.311(b)(1) ou 135.128(a)(1)). Essa é a condição mais comumente encontrada nos voos, mesmo porque, para utilizar o sistema de contenção, deve ser paga passagem para que a criança tenha assento disponível.

Caso se pretenda utilizar o sistema de contenção, os RBAC 121.311(b) e 135.128(a) requerem que ele seja aprovado somente para as movimentações na superfície, decolagens e pousos. Nas demais etapas, não há impedimento, pela regra operacional, de que se utilizem outros tipos de sistemas (não aprovados), de forma que, em tese, um passageiro poderia comprar um assento para a criança de até 2 anos e, por não levar um sistema de contenção certificado, levar a criança no colo durante as movimentações na superfície, decolagens e pousos; e utilizar o sistema de contenção não aprovado nas demais etapas. **Está em elaboração, pela SAR, em conjunto com a SPO, uma IS sobre o assunto, que esclareceria que - embora não conste regra específica nos RBAC - caberia ao operador aéreo a prerrogativa de estabelecer se tais sistemas não aprovados para uso aeronáutico poderiam ou não ser utilizados nas demais fases do voo.**

Assim, entendo que, se essa criança de até 2 anos for considerada um “PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave” (caso mais comum com bebês de menos de 1 ano), deve haver regras particulares para essa criança, pois:

- não se aplicaria a obrigação do transportador aéreo de disponibilizar sistema de contenção, quando a criança viajar no colo e não possuir assento próprio (art. 39, II);
- não se aplicaria a essa criança a obrigação de informar previamente a necessidade de utilização de sistema de contenção, implicando na possibilidade de ser impedida de embarcar por razões de segurança operacional (art. 39, II, a); e
- a exigência de autorização da ANAC (ou, de forma mais ampla, de que o sistema seja reconhecido pela ANAC como aceitável) não deveria - pela regra operacional - ser cobrado de todos os casos, mas somente se houver intenção de utilizá-lo para as movimentações na superfície, decolagens e pousos.

Em atenção aos comentários da SPO acerca da regulação de sistemas de contenção para crianças de colo, **é importante ressaltar que a proposta de ato normativo não trata de especificação ou requisitos técnicos para sistemas de contenção para crianças, crianças de colo ou mesmo adultos, mas estritamente nas necessidades de assistência especial do PNAE**, conforme destacado em sua ementa. Justamente por essa razão foi retirado o dispositivo referente a sistema de contenção para criança de colo, ressaltando-se que, em regra, criança não é entendida como PNAE dotado de autonomia, mas sim equiparada a PNAE e sujeita à legislação ou regulação específica voltada a menores no que seja aplicável.

Por outro lado, em relação à exigência de autorização da Anac, foi acolhida a sugestão da SPO que indica ser possível a utilização de dispositivo de contenção (por exemplo cadeirinha de criança aprovada para uso em voo) sem necessidade de autorização recorrente da Anac.

Neste caso, cumpre observar, nesta Nota Técnica, o novo texto proposto para alteração normativa sobre este tópico, conforme consta do item 3.6.1 Despacho GTEN (9654847).

O item 3.o) trata especificamente dos procedimentos para autorização e utilização de sistema de contenção de propriedade do PNAE:

o) Na proposta de resolução, art. 39, II: “b. O PNAE poderá utilizar sistema de contenção de sua propriedade, devendo, neste caso, protocolar solicitação de autorização à ANAC com antecedência mínima de 20 (vinte) dias da data do embarque.” e “c. Uma vez que um determinado sistema de contenção de sua propriedade tenha sido autorizado pela ANAC, o PNAE fica dispensado de solicitar a autorização para sua utilização em outras viagens, bastando apresentar ao transportador aéreo, no momento do embarque, a autorização correspondente, desde que a autorização esteja dentro da sua validade, se aplicável”

O texto proposto, assim como o vigente, prioriza o caso em que o passageiro deveria solicitar autorização da ANAC para seu sistema de contenção específico - embora isso, se necessário, somente ocorreria uma vez para todos os usuários do mesmo sistema.

Sugerimos deixar como regra somente referência à necessidade de cumprir o regulamento operacional aplicável - que não requer, necessariamente, uma autorização emitida pela ANAC, após solicitação de algum passageiro (em linha com o Despacho 9654847, considerando que a SAR é a responsável por estabelecer quais sistemas são aprovados para uso). Se for o caso de colocar um prazo ou uma forma de o usuário obter aprovação da ANAC para um sistema de contenção ainda não aprovado, sugerimos que o texto seja alinhado com a SAR, responsável pelo processo.

Considerando as contribuições da SPO e a informações apresentadas, que levarão à mudança no procedimento atualmente previsto na Resolução Anac nº 280/2013, procedeu-se às seguintes alterações na minuta de ato normativo, no parágrafo único do art. 39, em conformidade também com a sugestão apresentada pela SAR no item 3.6.3 Despacho GTEN (9654847):

- a) Exclusão do trecho “neste caso, protocolar solicitação de autorização à Anac com antecedência mínima de 20 (vinte) dias da data do embarque” e inclusão do trecho “cumprir o regulamento operacional aplicável.” no inciso b; e
- b) Exclusão total do inciso c;

De:	Para:	Justificativa:
Art. 39. (...) Parágrafo único. (...) II (...) b. O PNAE poderá utilizar sistema de contenção de sua propriedade, devendo, neste caso, protocolar solicitação de autorização à ANAC com antecedência mínima de 20 (vinte) dias da data do embarque.	Art. 39. (...) Parágrafo único. (...) II (...) b. O PNAE poderá utilizar sistema de contenção de sua propriedade, devendo, neste caso, protocolar solicitação de autorização à ANAC com antecedência mínima de 20 (vinte) dias da data do embarque, cumprir o regulamento operacional aplicável.	Alteração fundamentada na contribuição feita pela SPO considerando a mudança no procedimento atualmente previsto na Resolução ANAC nº 280/2013, de forma a se remeter a utilização de sistema de contenção de propriedade do PNAE ao regramento técnico pertinente.
c. Uma vez que um determinado sistema de contenção de sua propriedade tenha sido autorizado pela ANAC, o PNAE fica dispensado de solicitar a autorização para sua utilização em outras viagens, bastando apresentar ao transportador aéreo, no momento do embarque, a autorização correspondente, desde que a autorização esteja dentro da sua validade, se aplicável.	e. Uma vez que um determinado sistema de contenção de sua propriedade tenha sido autorizado pela ANAC, o PNAE fica dispensado de solicitar a autorização para sua utilização em outras viagens, bastando apresentar ao transportador aéreo, no momento do embarque, a autorização correspondente, desde que a autorização esteja dentro da sua validade, se aplicável.	Alínea c) excluída devido à contribuição da SPO. A atual redação impõe obrigação do PNAE de solicitar autorização individual para utilização de seu próprio sistema de contenção. Com a revisão dos processos na SPO e SAR, estes sistemas passaram a ser aprovados de acordo com seu fabricante e modelo, não havendo mais a necessidade desta solicitação individual por parte do PNAE. Ver também o item 3.6.3 Despacho GTEN (9654847), referente ao acolhimento da proposta da SAR.

Seguindo na análise dos itens 3.p) e 3.q), sobre a ocupação de assentos que tenham acesso ao(s) corredor(es) da aeronave obstruídos pelo assento com encosto na posição reclinada, tem-se:

p) Na proposta de resolução, art. 40: “Caso o PNAE apresente limitação que exija manter a posição de seu assento com encosto na posição reclinada em todas as fases do voo, inclusive pouso e decolagem, fica impedida a ocupação do assento localizado imediatamente atrás e dos assentos que tenham acesso ao(s) corredor(es) da aeronave obstruídos pelo assento com encosto na posição reclinada.”

O assunto já é tratado no RBAC 121.311(e)(2), entendendo-se desnecessário, do ponto de vista de segurança operacional, mantê-lo na resolução. Observa-se que não consta no RBAC nº 135 um requisito equivalente (em razão de também não haver equivalente na norma de referência, o 14 CFR Part 135, do FAA), o que, a priori, não é considerado crítico em razão do porte reduzido das aeronaves. Entendemos que, caso seja considerado necessário também para essas aeronaves, o local mais adequado para o requisito seria o RBAC nº 135 - e não a resolução -, pois os requisitos de segurança operacional vigentes não fazem distinção entre operações com oferta pública de assentos das demais.

Inicia-se a análise pela citação ao RBAC 121.311(e)(2):

(e) Exceto como previsto nos parágrafos (e)(1) até (e)(3) desta seção, **nenhum detentor de certificado pode autorizar o pouso e decolagem de um avião, a menos que cada assento de passageiros esteja com seu encosto na posição vertical.** Cada passageiro deve atender as instruções dadas por um tripulante, objetivando o cumprimento deste parágrafo.

(...)

(2) **este parágrafo não se aplica para assentos nos quais são transportadas cargas ou pessoas que não podem sentar-se na posição ereta por razões médicas e que estejam sendo transportadas de acordo com os procedimentos estabelecidos no manual do detentor de certificado, desde que o encosto do assento não obstrua nenhum acesso de passageiros aos corredores ou a qualquer saída de emergência.** (Grifos nosso)

No art. 32, *caput*, da Resolução Anac nº 280/2013 tem-se:

Art. 32. Caso o PNAE apresente limitação que exija manter a posição de seu assento com encosto na posição reclinada em todas as fases do voo, inclusive pouso e decolagem, fica impedida a ocupação do assento localizado imediatamente atrás e dos assentos que tenham acesso ao(s) corredor(es) da aeronave obstruídos pelo assento com encosto na posição reclinada.

No art. 40, *caput*, da proposta de ato normativo, diferindo apenas na numeração, tem-se:

Art. 40. Caso o PNAE apresente limitação que exija manter a posição de seu assento com encosto na posição reclinada em todas as fases do voo, inclusive pouso e decolagem, fica impedida a ocupação do assento localizado imediatamente atrás e dos assentos que tenham acesso ao(s) corredor(es) da aeronave obstruídos pelo assento com encosto na posição reclinada.

A despeito da redação do RBAC 121.311(e)(2) diferir na forma do art. 40, *caput* da proposta de ato normativo, o objeto que se pretende alcançar é o mesmo, garantir a segurança das operações a bordo das aeronaves em caso de necessidade de evacuação de emergência pelo impedimento à ocupação de assentos cujo procedimento de evacuação seja prejudicado por haver assento em posição reclinada.

Por outro lado, a temática de ocupação de assentos, em especial os com maior espaço para as pernas, é de alta repercussão política e social junto ao Ministério Público, a outras instituições e à sociedade como um todo, bem como quando da aplicação de restrições à ocupação de certos assentos nas aeronaves por entenderem que estas restrições são impostas por razões exclusivamente econômicas, desconsiderando que estas restrições são colocadas por razões de segurança nas operações e positivadas por meio de regulamento operacional específico.

Outra solicitação recorrente é no sentido de que sejam estabelecidos critérios técnicos objetivos para a marcação de assentos prioritários, que, em geral, não pode ser atendida por invadir o direito de autodeterminação e escolhas do PNAE ao se impor certos locais específicos nas aeronaves para acomodação destes passageiros, sem considerar a variedade de configurações de interior existentes para as diferentes aeronaves ou mesmo dentro do mesmo modelo de aeronave, dependendo das características do voo na qual está engajada.

Diante destas razões, a equipe do projeto normativo entende ser cabível incluir parte da sugestão feita pela SPO para os artigos 40 e 41, reportando ao regulamento operacional específico sem superposição de regulamentação:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 40. Caso o PNAE apresente limitação que exija manter a posição de seu assento com encosto na posição reclinada em todas as fases do voo, inclusive pouso e decolagem, fica impedida a ocupação do assento localizado imediatamente atrás e dos assentos que tenham acesso ao(s) corredor(es) da aeronave obstruídos pelo assento com encosto na posição reclinada.	Art. 40. Caso o PNAE apresente limitação que exija manter a posição de seu assento com encosto na posição reclinada em todas as fases do voo, inclusive pouso e decolagem, fica impedida a ocupação do assento localizado imediatamente atrás e dos assentos que tenham acesso ao(s) corredor(es) da aeronave obstruídos pelo assento com encosto na posição reclinada, devendo cumprir as previsões do regulamento operacional aplicável.	Aprimoramento fundamentado na contribuição feita pela SPO.
Art. 41. O PNAE que dependa de assistência do tipo WCHR, WCHS ou WCHC, o PNAE acompanhado de cão-guia e o PNAE cuja articulação do joelho não permita a manutenção da perna flexionada devem ser alocados pelo transportador aéreo em fileiras com espaços extras ou assentos dotados de dispositivos específicos, se disponíveis, para atender às suas necessidades, em local compatível com a classe escolhida e o bilhete aéreo adquirido.	Art. 41. O PNAE que dependa de assistência do tipo WCHR, WCHS ou WCHC, o PNAE acompanhado de cão-guia e o PNAE cuja articulação do joelho não permita a manutenção da perna flexionada devem ser alocados pelo transportador aéreo em fileiras com espaços extras ou assentos dotados de dispositivos específicos, se disponíveis, para atender às suas necessidades, em local compatível com a classe escolhida e o bilhete aéreo adquirido, bem como deve cumprir as previsões do regulamento operacional aplicável.	Aprimoramento fundamentado na contribuição feita pela SPO.

Para o item 3.q) do despacho da SPO trata da acomodação do PNAE em assento adjacente a uma saída de emergência ou de maneira que promova obstrução total ou parcial do corredor da aeronave:

q) Na proposta de resolução, art. 42: “O transportador 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.”

O RBAC 121.585(b) já estabelece os requisitos considerados necessários, do ponto de vista de segurança operacional, para que um passageiro possa ocupar os assentos de saída, lá definidos.

No caso de operações sob o RBAC nº 135, o 135.129(b) também estabelece requisito equivalente, aplicável somente para operações com helicópteros de mais de 19 assentos para passageiros ou operações regulares com aeronaves com mais de 10 assentos. Novamente, se considera que se for considerado necessário o requisito para as demais aeronaves sob o RBAC nº 135, o local mais adequado para o requisito seria o RBAC nº 135 - e não a resolução.

A SPO indica não ser necessário a existência de dispositivo específico acerca da ocupação dos assentos de saída voltado especificamente para PNAE, uma vez que o “*RBAC 121.585(b) já estabelece os requisitos considerados necessários, do ponto de vista de segurança operacional, para que um passageiro possa ocupar os assentos de saída, lá definidos*”, de forma semelhante às contribuições aos artigos 40 e 41, analisados anteriormente.

Nesse caso, considerando a competência regimental da SPO em segurança operacional e a existência de regulamento operacional específico acerca da ocupação dos assentos de saída para todos os passageiros, acolhe-se parte da proposição da SPO, alterando a proposta de ato normativo incluindo remissão ao regulamento específico.

Não obstante esta vedação constar em regulamento operacional específico, devido à sua grande repercussão, ainda que já presente na Resolução Anac nº 280/2013, recomenda-se a elaboração pela Anac de material de orientação, didático e abrangente, acerca da ocupação de assentos, sejam os de saída como os demais que apresentam alguma restrição de uso, aplicável a todos os passageiros e com destaque para o PNAE. Como sugestão complementar, esta temática poderá ser incluída para desenvolvimento no Comitê Técnico Temporário (CTT) de implementação da proposta de ato normativo.

Segue abaixo a proposta de exclusão do atual dispositivo do texto da proposta de Resolução:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 42. O transportador 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.	Art. 42. O transportador aéreo deve aplicar ao PNAE as mesmas restrições para a ocupação de assentos de saída aplicáveis aos demais passageiros, em conformidade com a regulamentação operacional aplicável.	A nova proposição deixa mais clara a obrigação do transportador aéreo em realizar acomodação do PNAE conforme os requisitos prescritos nos RBAC nº 121 e RBAC nº 135 que regulamentam a ocupação dos assentos a bordo das aeronaves para os passageiros, como destacado pela SPO. O art. 34 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 42 na proposta, com alterações em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS.

No item 3.r), sobre o programa de treinamento dos responsáveis pelo atendimento do PNAE, tem-se:

r) Na proposta de resolução, art. 43: “Os transportadores aéreos e operadores de aeródromo devem estabelecer programa de treinamento para suas equipes de terra e de bordo que realizem atendimento a passageiros e para o responsável por acessibilidade previsto no art. 46, com o objetivo de capacitá-los para o adequado atendimento ao PNAE, devendo disponibilizar a documentação comprobatória quando solicitado pela ANAC.”; e Anexo III.

No que se refere a programa de treinamento de operadores aéreos, observamos que a SPO somente possui requisitos em RBAC para programa de treinamento operacional de tripulantes e, no caso de operações sob o RBAC nº 121, despachantes operacionais de voo. **Desses, entende-se que a única função que realizaria atendimento a passageiros é a de comissários de voo. A IS nº 121-011, ao detalhar os aspectos de treinamento relevantes para a segurança operacional, menciona os PNAEs na parte de políticas e procedimentos, como parte do doutrinamento básico (cobrado somente no treinamento inicial); principalmente nas emergências; e nas especificidades do atendimento em cada aeronave da frota (toaletes acessíveis, rotas de fuga, operação com cadeiras de rodas, etc), sendo os dois últimos casos cobrados também no treinamento periódico. Ainda que a IS não aborde especificamente os assuntos requeridos pelo Anexo III da Resolução nº 280, é prática dos operadores aéreos incluir no programa de treinamento operacional de comissários submetido para análise da SPO um segmento de currículo sobre o assunto, como é feito para outros treinamentos requeridos por outros regulamentos, que não o RBAC nº 121 (por exemplo, o AvSec) - ainda que a competência sobre o assunto não seja da SPO.**

No entanto, **para funcionários de solo, não há previsão explícita em RBAC para que a ANAC aprove um programa de treinamento.** Assim, o assunto é tratado de forma mais ampla na IS nº 121-013, que trata de “Estações de linha para operações segundo o RBAC nº 121”. Menciona-se que o treinamento deve abranger “proteção e trato de passageiros”, porém é um programa que não é aprovado pela ANAC, mas somente pelo próprio operador. Costuma-se verificar em alto nível, nas inspeções de estação de linha, se os operadores possuem controle dos treinamentos aplicáveis e se o controle aponta que os funcionários estão cumprindo o programa aplicável - ainda que nem todos os treinamentos listados sejam de competência da SPO.

Nas operações sob o RBAC nº 135, em que não é requerido comissário (somente seria no caso de helicópteros com mais de 19 assentos para passageiros - que não existe operando sob o RBAC nº 135), pode ocorrer de o piloto ou outra pessoa em solo fazer esse atendimento aos passageiros. Esse caso também não é coberto pelos programas de treinamento aprovados pela ANAC. (Grifos nosso)

As contribuições da SPO são para esclarecer onde, nos normativos de competência daquela Superintendência, são apresentados requisitos de treinamento relacionados à tripulação envolvida no “atendimento” de passageiros.

Derivando da contribuição feita pela SPO, a equipe do projeto normativo concluiu que está desatualizado como escopo de treinamento este ser voltado para o “atendimento ao PNAE”. Ocorre que treinamento em acessibilidade é bem mais amplo que somente o atendimento, envolvendo a assistência especial prestada em sentido mais abrangente.

O Documento 9984 – Manual de Acesso ao Transporte Aéreo a Pessoas com Deficiência da OACI, em seu Capítulo 2 – Treinamento, apresenta o público-alvo do treinamento de forma mais ampla, referindo “assistência”:

WHO SHOULD BE TRAINED?

2.2 Training should be provided to airport and aircraft operator personnel, including contracted personnel, who provide assistance to the travelling public, including persons with disabilities.

Em tradução livre:

QUEM DEVE SER TREINADO?

2.2 Deve ser fornecido treinamento ao pessoal do aeroporto e dos operadores de aeronaves, incluindo pessoal contratado, que presta assistência ao público que viaja, incluindo pessoas com deficiência.

Nesse sentido, a partir da avaliação das contribuições da SPO acerca do tópico de treinamento, é apresentado o ajuste abaixo na proposta de ato normativo para referir também a “prestação de assistência especial” além de “atendimento”, ademais, insere-se a atribuição do novo responsável por acessibilidade em nível gerencial ou de supervisão em relação ao treinamento:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 43. Os transportadores aéreos e operadores de aeródromo devem estabelecer programa de treinamento para	Art. 43. Os transportadores aéreos e operadores de aeródromo devem estabelecer programa de treinamento, sob a	O art. 35 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 43 na proposta, com alterações em

<p>suas equipes de terra e de bordo que realizem atendimento a passageiros e para o responsável por acessibilidade previsto no art. 46, com o objetivo de capacitá-los para o adequado atendimento ao PNAE, devendo disponibilizar a documentação comprobatória quando solicitado pela Anac.</p>	<p>gestão ou supervisão do responsável por acessibilidade previsto no art. 46, para suas equipes de terra e de bordo, incluindo pessoal contratado, que presta atendimento ou assistência especial direta ou indiretamente aos PNAE, com o objetivo de capacitá-los em acessibilidade e assistência especial ao serviço de transporte aéreo, devendo disponibilizar a documentação comprobatória quando solicitado pela Anac.</p>	<p>decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS e aprimorado conforme as sugestões da SPO. São realizados ajustes para referir também a assistência especial no treinamento, bem como indicar a atribuição de sua gestão ou supervisão pelo responsável por acessibilidade.</p>
--	---	---

Quanto a contribuição técnica final da SPO referente ao item 3.s), sobre a acessibilidade arquitetônica, tem-se:

s) No Relatório de AIR (8503951), consta o trecho “Não obstante a temática da acessibilidade arquitetônica não estar no escopo regulatório da Agência, considerando o tratamento do tema por meio do presente Relatório e sua grande relevância pública e social, especialmente para as pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, sugere-se recomendar às Superintendências da Agência com interface sobre operadores de aeródromos e padrões de aeronaves que insiram ou reforcem, de forma prioritária, os aspectos pertinentes de acessibilidade, de modo a se assegurar as melhores práticas de padrões de acessibilidade em aeroportos e aeronaves em território brasileiro, em convergência com a padronização internacional recomendada pela OACI e pela IATA sobre a matéria.”

Entendo que deveria ficar mais clara a questão de o tema estar ou não no escopo regulatório da ANAC. Uma vez que há atualmente o Anexo II à Resolução nº 280 e que se propõe mantê-lo, com alterações, entendo que isso somente poderia ocorrer se houver competência da ANAC para regular o assunto, ou seja, se ele estiver no escopo regulatório da Agência.

Considerando a recomendação a outras superintendências, observo que atualmente já consta no checklist de vistoria de aeronaves utilizado pela GTVA/GCAC/SPO item sobre acessibilidade com referência à resolução nº 280. No entanto, ainda que seja possível que a SPO verifique o cumprimento dessa regra, pelo know how e em aproveitamento a atividades já realizadas por outras atribuições da SPO referentes a aeronaves (como a atividade de vistoria), é importante destacar que a responsabilidade pelo requisito continuaria sendo da SAS.

Na proposta de resolução, no Anexo II: “As aeronaves que entrarão em serviço pela primeira vez ou que tenham que realizar uma remodelação de vulto deverão ser adequadas...”

Considerando que a nova resolução revogaria a Resolução nº 280, a manutenção do texto “As aeronaves que entrarão em serviço pela primeira vez...” na nova resolução faria com que somente se aplicariam as regras do Anexo II às aeronaves que ainda entrarão em serviço pela primeira vez após a vigência da nova resolução - o que significaria desobrigar do cumprimento as aeronaves que já eram obrigadas a cumprir o Anexo desde a vigência da Resolução nº 280.

Sugere-se incluir explicitamente a data de vigência da Resolução nº 280: “As aeronaves que entraram em serviço pela primeira vez após [16/07/2013+180 dias] ou que tiveram que realizar uma remodelação de vulto após [16/07/2013+180 dias] devem cumprir com as normas...”

Isso é especialmente relevante dependendo do que se considera “entrar em serviço pela primeira vez”: se está se referindo ao primeiro voo da aeronave (ou seja, determinado número de série), independentemente de onde ele ocorra; ou se se refere somente à entrada em serviço no Brasil, em operações de empresa brasileira (sob o RBAC nº 119) em voo sujeito às regras da Resolução nº 280. É importante que se tenha claro o que se pretende com a norma, considerando que o texto proposto pode ser adequado de forma que melhor reflita essa intenção.

A análise desta contribuição sobre a acessibilidade arquitetônica está separada em duas: a) acessibilidade arquitetônica em aeroportos; e b) acessibilidade arquitetônica em aeronaves. A acessibilidade arquitetônica em aeroportos, embora não seja objeto de regulação da Anac, é recorrente objeto de questionamento de órgãos de controle, especialmente sobre quais ações fiscalizatórias são tomadas pela Agência no sentido de atendimento de prescrições de caráter geral, como, por exemplo, reserva de vagas em estacionamento. Também se tem conhecimento que há casos em que a legislação municipal, de forma errônea, estabelece que devem ser obedecidos os critérios definidos pela Anac.

Quanto à acessibilidade arquitetônica em aeronaves, em parte regulada pela Anac, no entanto, fora das atribuições desta SAS, deverão ser mantidas as previsões atualmente constantes no Anexo II da Resolução Anac nº 280/2013, tendo sido feitas mínimas alterações necessárias à adequação da terminologia, à padronização textual e aquelas decorrentes da proposta de revogação por substituição da Resolução pela publicação do ato normativo como proposto pelo Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS:

De:	Para:	Justificativa:
ANEXO II A RESOLUÇÃO Nº XXX, DE DD DE MMM DE AAAA.	ANEXO II A RESOLUÇÃO Nº XXX, DE DD DE MMM DE AAAA.	Sem alteração
CONFIGURAÇÃO DE AERONAVES	CONFIGURAÇÃO DE AERONAVES	Sem alteração
Nota: O disposto nesse anexo aplica-se somente às aeronaves registradas no Brasil.	Nota: O disposto neste anexo desta Resolução, aplica-se somente às aeronaves registradas no Brasil e às aeronaves de matrícula estrangeira que constem nas Especificações Operativas dos transportadores aéreos brasileiros.	Alteração em razão de contribuição da SPO e outras alterações regulatórias ocorridas após a publicação da Resolução Anac nº 280/2013.
1. As aeronaves que entrarão em serviço pela primeira vez ou que tenham que realizar uma remodelação de vulto deverão ser adequadas em conformidade com as normas de acessibilidade da ABNT ou de entidade nacional ou internacional de padronização reconhecida, no que se refere à localização preferencial dos assentos reservados a passageiros em cadeira de rodas, equipamentos de bordo, incluindo assentos com braços móveis (removíveis ou escamoteáveis), cadeiras de rodas de bordo (especialmente com relação à sua adequação à configuração da aeronave), lavatório, iluminação e sinalização adequados, exceto quando a adequação for julgada impraticável pela entidade	1. As aeronaves que entraram em serviço pela primeira vez após 12/01/2014 ou que realizaram uma remodelação de vulto após 12/01/2014 devem cumprir com os documentos técnicos de acessibilidade da ABNT ou de entidade nacional ou internacional de padronização de acessibilidade reconhecida, no que se refere à localização preferencial dos assentos reservados a passageiros em cadeira de rodas, equipamentos de bordo, incluindo assentos com braços móveis (removíveis ou escamoteáveis), cadeiras de rodas de bordo (especialmente com relação à sua adequação à configuração da aeronave), lavatório, iluminação e sinalização adequados, exceto quando a adequação for julgada	Alteração fundamentada na contribuição feita pela SPO e outras alterações regulatórias ocorridas após a publicação da Resolução Anac nº 280/2013, bem como de possível revogação da Resolução Anac nº 280/2013 por sua substituição pelo ato normativo proposto. Em relação aos documentos técnicos de acessibilidade, devem ser referidos de forma a não se confundirem com normas legais ou regulações.

De:	Para:	Justificativa:
certificadora nacional ou internacional.	impraticável pela entidade certificadora nacional ou internacional.	

Por fim, os itens 4. e 5. tratam dos encaminhamentos meramente administrativos, sem considerações adicionais a serem prestadas pela equipe do projeto normativo.

4. Encaminha-se o processo para a GNOS, para aprovação, recomendando o encaminhamento para a SPO e desta para a SAS.
5. Informamos que estamos à disposição para esclarecimentos que se fizerem necessários.

Conclui-se assim a análise das contribuições do Despacho GTNO-GNOS (9683270).

4.4.2. Despacho SPO (9718860)

Abaixo apresenta-se o inteiro teor do Despacho SPO (9718860), que constitui documento técnico complementar ao Despacho GTNO-GNOS (9683270):

DESPACHO

À SAS

Assunto: Consulta sobre Contribuições à Proposta de Normativo sobre Acessibilidade no Transporte Aéreo.

1. Em atenção ao que se solicita por meio do Despacho SAS (9566869), seguem, nos termos do Despacho GTNO-GNOS (9683270), as considerações desta SPO.
2. Em complemento as informações dispostas no despacho citado acima, encaminho as seguintes sugestões:
 - 2.1 Sempre que for necessário mencionar as empresas aéreas, caracterizar pelo regulamento aplicável e pelo tipo de operação: Operadores regidos pelo RBAC nº 121 ou Operadores Regidos pelo RBAC nº 135, com operação doméstica, internacional, regular e não regular.
 - 2.2. Considerando o porte das aeronaves operadas pelas empresas regidas pelo RBAC nº 135, bem como as características (sic) dos aeródromos e dos passageiros atendidos por esse segmento, sugiro que a aplicabilidade (sic) da Resolução nº 280 seja adequada para que a resolução somente seja aplicável para operadores do RBAC nº 135 quando em operações com acordo operacional (code share, etc.) com operadores regidos do RBAC nº 121.
 - 2.3. Ressalto que mesmo a Resolução nº 280 se aplicando a operadores do RBAC 135 somente em operações compartilhadas, é preciso que haja alternativas (sic) e possibilidades de desvios, por motivos de segurança operacional e também por questões operacionais, para não inviabilizar a prestação do serviço por esses operadores.
3. Restituo o processo à SAS, para seguimento do feito. A Superintendência de Padrões Operacionais permanece à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

BRUNO DINIZ DEL BEL

Superintendente de Padrões Operacionais

4.4.2.1. Análise das contribuições do Despacho SPO (9718860)

Quanto à análise das contribuições feitas pelo Despacho SPO (9718860), tem-se, nos itens 1 e 2 um breve resumo do andamento do processo normativo.

1. Em atenção ao que se solicita por meio do Despacho SAS (9566869), seguem, nos termos do Despacho GTNO-GNOS (9683270), as considerações desta SPO.
2. Em complemento as informações dispostas no despacho citado acima, encaminho as seguintes sugestões:

No item 2.1, são tecidas considerações a respeito dos regulamentos aplicáveis e o tipo de operação realizada pelo transportador aéreo:

- 2.1 Sempre que for necessário mencionar as empresas aéreas, caracterizar pelo regulamento aplicável e pelo tipo de operação: Operadores regidos pelo RBAC nº 121 ou Operadores Regidos pelo RBAC nº 135, com operação doméstica, internacional, regular e não regular.

Conforme o entendimento da equipe de projeto normativo, as disposições constantes no ato normativo proposto aplicam-se, no caso geral, às operações regidas pelos RBAC nº 121 ou RBAC nº 135, em operações regulares ou não regulares, desde que haja oferta pública de assentos. Desta feita, a exceção é o serviço de táxi aéreo, devido às características inerentes ao contrato de transporte aéreo com igual capacidade de negociação entre partes contratante, e alguns pontos bastante específicos que demandaram uma particularização no tratamento.

De fato, a equipe do projeto normativo tomou como diretriz não regular novamente pontos que já se encontram devidamente regulados em outras normas da Anac, bem como o cuidado para que, quando for necessário fazer remissão a algum regulamento específico que seja feita a sua identificação (por exemplo, RBAC nº 121) ou ao título do regulamento, de forma que possíveis Emendas aos regulamentos não apontem para dispositivos desconhecidos ou que torne necessária a atualização frequente do normativo apenas para atualização de remissões.

Os itens 2.2 e 2.3. trazem considerações a respeito da compatibilização de operações, aeroportos e perfil dos usuários de aeronaves que operam sob o RBAC nº 135:

- 2.2. Considerando o porte das aeronaves operadas pelas empresas regidas pelo RBAC nº 135, bem como as características (sic) dos aeródromos e dos passageiros atendidos por esse segmento, sugiro que a aplicabilidade (sic) da Resolução nº 280 seja adequada para que a resolução somente seja aplicável para operadores do RBAC nº 135 quando em operações com acordo operacional (code share, etc.) com operadores regidos do RBAC nº 121.
- 2.3. Ressalto que mesmo a Resolução nº 280 se aplicando a operadores do RBAC 135 somente em operações compartilhadas, é preciso que haja alternativas (sic) e possibilidades de desvios, por motivos de segurança operacional e também por questões operacionais, para não inviabilizar a prestação do serviço por esses operadores.

Apesar de uma forma geral o regulamento imputar responsabilidades ao transportador aéreo e aos operadores de aeródromo, o § 1º do art. 6º abre a possibilidade de transportador aéreo aplicar restrições ao PNAE quando não houver condições seguras para seu atendimento. Ademais, deve ser assegurada pela regulação a aplicação do princípio da acessibilidade que permite ao PNAE o acesso em condições de igualdade aos demais passageiros, sempre em atendimento primordial ao princípio da segurança operacional:

Art. 6º O PNAE tem direito aos mesmos serviços que são prestados aos usuários em geral, porém em condições de atendimento prioritário, especialmente para os PNAE com condição mais grave de restrição de autonomia ou mobilidade, 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.

§ 1º Pode haver restrições aos serviços prestados quando não houver condições para garantir a saúde e a segurança do PNAE ou dos demais passageiros, com base nas condições previstas em atos normativos da ANAC ou nas especificações operativas do transportador aéreo. (Grifos nosso)

Desta feita, a sugestão de restringir a aplicabilidade da proposta de ato normativo referente aos operadores sob o RBAC nº 135 somente quando em operações com acordo operacional (*Code share*) com operadores regidos do RBAC nº 121 seria contrária a princípios e direitos relacionados ao PNAE, de modo que não foi recepcionada pela equipe do projeto normativo. Isso não impede, entretanto, que, caso entenda necessário, a SPO apresente proposta de alteração do texto da minuta de ato normativo nos aspectos que considere apropriados e que atenda aos princípios de segurança operacional, acessibilidade, não discriminação e padronização internacional de forma harmonizada.

Por fim, o item 3. trata dos encaminhamentos meramente administrativos, sem a necessidade de considerações adicionais.

3. Restituiu o processo à SAS, para seguimento do feito. A Superintendência de Padrões Operacionais permanece à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que se façam necessários.

(...)

Conclui-se assim a análise das contribuições do Despacho SPO (9718860) e, assim, da SPO.

4.5. **Contribuições da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA)**

4.5.1. **Nota Técnica 4 (9708143)**

Abaixo apresenta-se o inteiro teor da Nota Técnica 4 (9708143):

NOTA TÉCNICA Nº 4/2024/GTNO-SIA/GNAD/SIA

1. ASSUNTO

1.1. Consulta referente à Proposta de Normativo sobre Acessibilidade no Transporte Aéreo, no qual a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) identificou temas que podem estar relacionados às competências da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) (Possibilidade de acompanhante de PNAE acessar a área restrita do aeroporto (art 16 § 3º), Treinamento e controle de qualidade (art. 43 a 45), Retirada da isenção prevista no art. 20 § 4º da Resolução nº 280/2013, e Possibilidade de solicitação de prazo adicional para entrada em vigor da Resolução para caso específico(art. 48)).

2. INTRODUÇÃO

2.1. Inicialmente, cabe ressaltar que o tema foi tratado no contexto do processo SEI nº 00058.050948/2021-83, o qual, por intermédio do RELATÓRIO DE AIR Nº 1/2023/CNAD/SAS (SEI nº 8503951), apresentou a fundamentação para “o processo analítico de revisão da regulação dos procedimentos relativos à acessibilidade de passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao transporte aéreo estabelecidos pela Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013”.

2.2. Referido relatório apresentou “as coletas de dados, subsídios, e estudos realizados no âmbito da SAS com objetivo de identificar problemas regulatórios específicos relacionados à prestação de assistência às pessoas que requerem assistência especial no transporte aéreo de passageiros e propor alternativas para o seu equacionamento”.

2.3. Ocorre que, conforme tratou o Despacho SAS nº 9566869, devido à relevância e abrangência do tema em análise, foi solicitado a esta SIA que avaliasse a proposta normativa em relação aos assuntos que possam impactar de alguma forma sua área de competência. Visando, assim, aprimorar a proposta, promovendo esclarecimentos e/ou adequações necessárias antes de submetê-la à apreciação da Diretoria.

2.4. Nesse sentido, com o objetivo de auxiliar a avaliação por parte da SIA, foram identificados previamente pela SAS os temas relacionados à competência da SIA presentes na proposta de revisão normativa. Confira-se:

· SIA: Possibilidade de acompanhante de PNAE acessar a área restrita do aeroporto (art. 16 §3º), Treinamento e controle de qualidade (art. 43 a 45), Retirada da isenção prevista no Art. 20 § 4º da Resolução 280/2013, e Possibilidade de solicitação de prazo adicional para entrada em vigor da Resolução para caso específico (art. 48).

2.5. Ressalta-se que os temas relacionados são apenas orientativos, podendo a área apresentar contribuições sobre outros aspectos da norma que julgar conveniente.

2.6. Desse modo e conforme ordenado pela SIA, foi desenvolvido o presente estudo, que apresenta contribuições à proposta de revisão da regulação dos procedimentos relativos à acessibilidade de passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao transporte aéreo, estabelecidos pela Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013.

3. ANÁLISE

Identificação da base legal e competência da SIA

3.1. No âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a Lei de criação da Agência, conforme reza Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, prevê em seu art. 8º sua competência para a regulação sobre segurança da aviação civil e facilitação, bem como a expedição de regras sobre segurança em área aeroportuária:

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre **segurança em área aeroportuária** e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde; (grifo nosso)

3.2. No mesmo sentido, é o que estabelece o anexo ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da ANAC e aprova o seu regulamento:

Art. 4º Cabe à ANAC adotar medidas para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

X - regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil, ressalvadas as competências do Comando da Aeronáutica sobre as atividades de controle do espaço aéreo;

XI - expedir regras sobre **segurança em área aeroportuária** e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde; (grifo nosso)

3.3. Além disso, o Regulamento da ANAC, anexo ao referido Decreto, dispõe que constitui infraestrutura aeronáutica e aeroportuária o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo:

Art. 5º Constitui infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, para efeito de orientação, coordenação, regulação e fiscalização da ANAC, o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à aviação civil, para promover-lhe a segurança, a regularidade e a eficiência, compreendendo, nos termos do art. 25 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986:

(...)

IV - o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo;

3.4. Bem como, em seu art. 8º, prevê como finalidade de atuação da Agência, dentre outras, garantir a proteção das operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita:

Art. 9º No exercício de seu poder normativo e de coordenação, supervisão e fiscalização dos serviços aéreos e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, cabe à ANAC disciplinar, dentre outros aspectos, a outorga, a exploração, a administração e a utilização dos serviços aéreos e de infra-estrutura, com vistas a:

(...)

II - garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeroportos brasileiros, nacionais e internacionais, **protegendo as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita** cometidos no solo ou em voo; (grifo nosso)

3.5. Por fim, o art. 11 estabelece o acesso adequado à infraestrutura aeroportuária e a implementação dos padrões de segurança da aviação civil contra atos ilícitos como objetivos da regulação de exploração de infraestrutura aeroportuária:

Art. 11. Na regulação da exploração de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, a atuação da ANAC objetivará em especial:

(...)

II - buscar assegurar a todos os segmentos da aviação civil acesso adequado à infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica;

VIII - assegurar a implementação dos padrões de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos ilícitos; e

3.6. Quanto à competência normativa da SIA relacionada ao assunto, convém destacar a Resolução ANAC nº 381/2016, que trata do regimento interno da Agência, trazendo o seguinte conteúdo:

Art. 33. À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária compete:

I - submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre os assuntos de sua competência, que são:

(...)

c) proteção das operações de aviação civil contra atos de interferência ilícita, nos assuntos de competência da ANAC; e

(...)

XXIV - coordenar a representação da ANAC em discussões relativas à facilitação do transporte aéreo com as demais superintendências, envolvendo, mas não limitado à:

(...)

b) acessibilidade, ressalvada a competência da SAS relacionada à acessibilidade vinculada ao contrato de transporte;

3.7. Adentrando no tema em análise, o Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022, em seu Anexo (PNAVSEC), art. 49, §1º, estabelece que, na definição do acesso de pessoas à ARS (áreas restritas de segurança) e ACs (áreas controladas), a regulação da ANAC observará os aspectos relativos à necessidade de acesso, à facilitação do transporte aéreo e à segurança da aviação civil:

Art. 49. O operador do aeródromo estabelecerá o menor número de pontos de acesso às ARS e AC, objetivando maior controle da segurança e redução dos custos associados, e garantir que apenas o pessoal autorizado tenha acesso ao lado ar, conforme atos normativos da ANAC.

§ 1º Na definição do acesso de pessoas às ARS e ACs do aeroporto, a regulação da ANAC observará os aspectos relativos à necessidade do acesso, à facilitação do transporte aéreo e à segurança da aviação civil.

3.8. Em relação à segurança da aviação civil, o art. 52 do PNAVSEC, prevê a necessidade de que o acesso às ARS somente seja permitido após autorização e identificação, conforme os atos normativos da ANAC. Nesse sentido, é necessário que a regulamentação da ANAC preveja os procedimentos para identificação e autorização da pessoa que irá realizar o acompanhamento de passageiros:

Art. 52. O acesso às ARS somente será permitido após autorização, realizada por meio de identificação e inspeção de segurança, conforme os atos normativos da ANAC, sem prejuízo do disposto no art. 109.

3.9. Isto posto, o RBAC nº 107, que trata de AVSEC para operadores de aeródromo, dispõe no item 107.57(a)(1) que, para delimitação do lado ar do aeródromo, o operador de aeródromo deve avaliar o grau de risco prioritário. O acesso às áreas de embarque de passageiros, situadas entre o ponto de inspeção e a aeronave, devem ser classificadas como ARS, conforme o citado item:

107.57 Áreas Controladas e Áreas Restritas de Segurança

(a) As áreas delimitadas pelo perímetro operacional (lado ar) devem ser classificadas em Áreas Controladas (AC) ou Áreas Restritas de Segurança (ARS), de acordo com a avaliação de risco realizada pelo operador de aeródromo.

(1) As áreas do lado ar de um aeródromo, avaliadas com grau de risco prioritário, devem ser classificadas como ARS, devendo incluir, pelo menos, os pátios de aeronaves utilizados pela aviação comercial regular ou operação charter, áreas de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, áreas de manuseio e armazenamento de bagagens, áreas de manuseio e armazenamento de carga e mala postal conhecidos, de provisões, de materiais de limpeza ou de outros suprimentos a serem direcionados às aeronaves da aviação comercial regular ou operação charter.

(2) As demais áreas do lado ar, avaliadas com grau de risco não prioritário, devem ser classificadas como AC.

3.10. Para permissão de acesso desacompanhado à ARS, por outro lado, o item 107.105(c)(1)(vii) define que é necessário autorização de acesso válido às salas de embarque e desembarque, concedida pelo operador aéreo, para acompanhar passageiro menor em voos domésticos, de modo que é prevista, atualmente, a possibilidade de que pessoas autorizadas a acompanharem passageiro menor possam acessar às ARS de aeródromos públicos de forma desacompanhada:

107.105 Pontos de Acesso à Área Restrita de Segurança

(...)

(c) O operador de aeródromo deve garantir que apenas pessoas, veículos e equipamentos previamente identificados, autorizados e inspecionados tenham acesso à ARS através dos pontos de controle de acesso.

(1) O acesso desacompanhado à ARS é permitido:

(i) às pessoas que portem credencial aeroportuária permanente expedida pelo operador do aeródromo;

(ii) ao servidor designado pela ANAC e ao inspetor ou investigador credenciado pelo COMAER, no exercício de suas funções, que apresentem a identificação de servidor, inspetor ou investigador emitida pelos respectivos órgãos;

(Redação dada pela Resolução nº 500, de 12.12.2018)

(iii) ao tripulante militar, no exercício da função, que apresente a identificação funcional emitida pelo órgão das Forças Armadas;

(iv) ao tripulante dos operadores aéreos da aviação comercial, exceto de táxi aéreo, através da apresentação da CHT original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço;

(v) aos veículos que portem autorização de trânsito interno de veículos (ATIV) permanentes, expedida pelo operador do aeródromo;

(Redação dada pela Resolução nº 701, de 26.01.2023)

(vi) aos passageiros da aviação comercial de posse de cartão de embarque válido, no caso de acesso às salas de embarque; e

(Redação dada pela Resolução nº 701, de 26.01.2023)

(vii) à **pessoa portadora de autorização de acesso às salas de embarque e desembarque, concedida pelo operador aéreo, para acompanhar passageiro menor em voos domésticos.**

(Incluído pela Resolução nº 701, de 26.01.2023)

(A) O operador de aeródromo, em conjunto com o operador aéreo, define os meios de caracterização da autorização do acompanhante com o objetivo de garantir a sua devida leitura e evitar sua utilização indevida. (Incluído pela Resolução nº 701, de 26.01.2023) (grifo nosso)

3.11. Por sua vez, o RBAC nº 108, que trata de procedimentos AVSEC para operadores aéreos, dispõe sobre as medidas que devem ser adotadas pelo operador aéreo quanto ao despacho do passageiro e também prevê, atualmente, a possibilidade de autorização de pessoas para acompanhamento de passageiros menores nas salas de embarque e desembarque de aeródromos públicos brasileiros:

108.25 Processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão

(a) O operador aéreo deve informar ao passageiro, no ato da venda do bilhete aéreo, a documentação que poderá ser aceita como válida para o processo de despacho do passageiro.

(b) O operador aéreo deve no momento do processo de despacho do passageiro:

(1) informar ao passageiro sobre os materiais considerados proibidos na bagagem de mão e na bagagem despachada para embarque na aeronave; e

(2) orientar o passageiro a recusar o transporte de pacotes ou objetos recebidos de desconhecidos na bagagem de mão e na bagagem despachada.

(c) O operador aéreo deve fazer constar no contrato de transporte aéreo:

(1) as informações e orientações estabelecidas no parágrafo 108.25(b); e

(2) a informação de que será negado o acesso do passageiro à ARS, bem como o embarque na aeronave, no caso de recusa em submeter-se à inspeção de segurança da aviação civil sob responsabilidade do operador de aeródromo, ou caso esteja em posse de material considerado proibido.

(...)

(j) O operador aéreo pode conceder, após identificação, autorização de acesso às salas de embarque e desembarque de pessoa para acompanhar passageiro menor em voos domésticos, observadas a legislação e as regulamentações dos órgãos competentes.

(1) O operador aéreo deve informar à pessoa autorizada que se aplicam a ela as regras previstas para os passageiros, quanto aos procedimentos de inspeção de segurança.

(2) O operador aéreo, em conjunto com o operador de aeródromo, define os meios e características da autorização do acompanhante com o objetivo de garantir a sua devida leitura e evitar sua utilização indevida. (grifo nosso)

3.12. Diante do contexto apresentado, observa-se a existência de dispositivos normativos e legislativos que preveem a competência da SIA para regular o tema em apreço.

3.13. Assim, restou fixada a competência regulatória da SIA em definir o acesso à ARS e AC, observando os seguintes critérios:

- Necessidade de acesso;
- Facilitação do transporte aéreo; e
- Segurança da aviação civil.

3.14. Neste sentido, resta claro a competência da SIA acerca do tema. No entanto, ressalta-se as competências da SAS sobre o assunto tratado, conforme dispõe o Regimento Interno da ANAC:

Art. 32. À Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos compete:

I – submeter à Diretoria:

a) projetos de atos normativos relativos à exploração de serviços aéreos públicos, inclusive no que se refere a direitos e deveres dos usuários de serviços de transporte aéreo público e **condições de acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo, observadas as atribuições da SFI e da SIA**; (Redação dada pela Resolução nº 704, de 30.01.2023)

(...)

II – planejar, coordenar e executar a fiscalização da prestação de serviços aéreos públicos, inclusive das Condições Gerais de Transporte Aéreo e de **Acessibilidade no que tange às especificidades do transporte aéreo**, e adotar as decorrentes providências administrativas; (Redação dada pela Resolução nº 704, de 30.01.2023)

(...)

VII – promover a proteção e defesa coletiva dos direitos dos usuários dos serviços de transporte aéreo público;

(...)

Art. 33. À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária compete:

(...)

XXIV - coordenar a representação da ANAC em discussões relativas à facilitação do transporte aéreo com as demais superintendências, envolvendo, mas não limitado à:

(...)

b) acessibilidade, **ressalvada a competência da SAS relacionada à acessibilidade vinculada ao contrato de transporte**; (grifo nosso)

3.15. Desse modo, pode-se inferir que a questão levantada afeta competências coexistentes da SIA e SAS por tratar de aspectos da facilitação da infraestrutura aeroportuária e Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC), competências da SIA, e relações de consumo e acessibilidade vinculada ao contrato de transporte, competências da SAS.

Acompanhante ou atendente pessoal não viajante (art. 16, § 3º, da proposta)

3.16. Como já descrito no tópico da introdução, a SAS apresentou proposta normativa relativa à acessibilidade de passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao transporte aéreo estabelecidos pela Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013.

3.17. Dentre os temas abordados e afetos à esta SIA, consta na proposta normativa a introdução do art. 16, § 3º, que prevê a atuação do acompanhante ou atendente pessoal não viajante junto ao PNAE na ARS para auxiliá-lo em seu embarque ou desembarque.

Art. 16. (...)

§ 3º O acompanhante ou atendente pessoal não viajante poderá ser autorizado a acompanhar o PNAE desacompanhado até a área restrita de segurança para auxiliá-lo em seu embarque ou desembarque, conforme solicitação prévia junto ao transportador aéreo e em atenção à regulamentação vigente.

3.18. Neste ponto, vale destacar que o passageiro menor desacompanhado encontra-se abarcado por esse dispositivo, visto que aquele está sendo equiparado ao PNAE, conforme determinação do art. 3º, §3º:

Art. 3º (...)

§ 3º Equipara-se ao PNAE o passageiro com necessidade de assistência especial incapaz ou relativamente incapaz representado pelo seu responsável legal ou autorizado a viajar desacompanhado conforme a legislação e regulamentação aplicáveis.

3.19. Isto posto, conforme justificativa apresentada pela SAS no Quadro Comparativo (SEI nº 9450273), “o novo parágrafo prevê a atuação do acompanhante ou atendente pessoal não viajante junto ao PNAE na área restrita de segurança caso venha a haver regulação correspondente sobre a matéria. Por ser uma regulamentação fora do âmbito de atuação da SAS, não está contemplada nesta proposta”.

3.20. Portanto, a proposta apresentada estabelece uma perspectiva de regulação mais ampla que a existente, pois possibilita o acompanhamento de passageiro menor desacompanhado, bem como de PNAE, caso a regulação correspondente de competência da SIA sobre a matéria assim preveja tal cenário.

3.21. Dessa forma, não restam dúvidas que o art. 16, § 3º, da proposta da SAS, possuiu eficácia limitada, visto que para que possa produzir todos os efeitos (sic) pretendidos depende de regulação posterior pela SIA.

3.22. Entretanto, ressalta-se que o tema em pauta já foi estudado e tratado no âmbito do processo 00058.073098/2022-72, que propôs alterações normativas referentes à regulamentação da autorização de acesso às áreas restritas de segurança - ARS de aeroportos brasileiros para acompanhantes de passageiros motivada pela alteração do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC (Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022), de modo a prever que o acesso às ARS seja permitido após autorização, identificação e inspeção de segurança, de acordo com os atos normativos da ANAC, conforme artigo nº 52 do PNAVSEC.

3.23. Inicialmente, o RELATÓRIO DE AIR Nº 7/2022/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 8065618) propôs como alternativa regulatória “a inclusão de dispositivo no RBAC nº 107 que preveja a possibilidade de que pessoa de posse de documento apto a comprovar necessidade de acesso à ARS concedida pelo operador aéreo para acompanhar passageiro menor ou passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE). Bem como prevê a inclusão, no RBAC nº 108, de dispositivo que possibilite que o operar aéreo identifique e conceda esse documento que comprova necessidade de acesso à ARS de acompanhante de passageiro menor ou PNAE. Bem como prevê a inclusão, no RBAC nº 108, de dispositivo que possibilite que o operar aéreo identifique e conceda esse documento que comprova necessidade de acesso à ARS de acompanhante de passageiro menor ou PNAE”.

3.24. Ou seja, inicialmente, foi proposta a possibilidade de acesso às áreas restritas de segurança de forma ampla à pessoa portadora de autorização para acompanhar passageiro menor ou PNAE.

3.25. No entanto, após a Consulta Pública nº 17/2022 e tomada de subsídio junto aos operadores aéreos e de aeródromos, a área técnica, considerando a análise das diversas contribuições apresentadas e das respostas aos questionamentos realizados na tomada de subsídio, bem como a partir dos desafios de operacionalização mencionados na Reunião Participativa sobre o tema (SEI nº 8113539), optou por alterar a proposta, de modo a prever que o acesso de acompanhantes à sala de embarque e desembarque seja permitido somente nos casos de passageiros menores, não estando mais previsto o acesso do acompanhante de PNAE.

3.26. Desse modo, a principal alteração da proposta, pós Consulta Pública, diz respeito à restrição do acesso de acompanhantes somente às salas de embarque e desembarque e não de forma ampla como estava previsto anteriormente para as áreas restritas de segurança, além da opção pela restrição da possibilidade de acompanhamento somente aos casos de menores, excluindo os PNAE da proposta, nos termos dos parágrafos 107.105(c)(1)(vii) e 108.25(j):

107.105 Pontos de Acesso à Área Restrita de Segurança

(...)

(c) O operador de aeródromo deve garantir que apenas pessoas, veículos e equipamentos previamente identificados, autorizados e inspecionados tenham acesso à ARS através dos pontos de controle de acesso.

(1) O acesso desacompanhado à ARS é permitido:

(...)

(vii) à pessoa portadora de autorização de acesso às salas de embarque e desembarque, concedida pelo operador aéreo, para acompanhar passageiro menor em voos domésticos. (Incluído pela Resolução nº 701, de 26.01.2023)

(A) O operador de aeródromo, em conjunto com o operador aéreo, define os meios de caracterização da autorização do acompanhante com o objetivo de garantir a sua devida leitura e evitar sua utilização indevida. (Incluído pela Resolução nº 701, de 26.01.2023)

(grifo nosso)

108.25 Processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão

(...)

(j) O operador aéreo pode conceder, após identificação, **autorização de acesso às salas de embarque e desembarque de pessoa para acompanhar passageiro menor em voos domésticos**, observadas a legislação e as regulamentações dos órgãos competentes.

(1) O operador aéreo deve informar à pessoa autorizada que se aplicam a ela as regras previstas para os passageiros, quanto aos procedimentos de inspeção de segurança.

(2) O operador aéreo, em conjunto com o operador de aeródromo, define os meios e características da autorização do acompanhante com o objetivo de garantir a sua devida leitura e evitar sua utilização indevida. (grifo nosso)

3.27. Nesse cenário, os regulamentos da SIA, que é a área competente para regular o acesso à ARS e AC, observando os critérios de necessidade de acesso, facilitação do transporte aéreo e segurança da aviação civil, não preveem a possibilidade de acesso às áreas restritas de segurança de pessoa portadora de autorização para auxílio no embarque e desembarque de PNAE.

3.28. Importante observar que a hipótese de acesso de acompanhante não viajante regulamentada se dá, exclusivamente, para acompanhamento do menor até o Portão de Embarque, bem como no desembarque. Sendo que outras necessidades como assistência em voo, ou acompanhamento em conexão continuam a ser objeto de contrato de transporte, o que não é objeto de competência da SIA.

3.29. Assim, considerando as competências da SIA sobre o tema, o acesso às ARS deve seguir estritamente as possibilidades previstas na regulamentação vigente, em especial os RBACs n.ºs 107 e 108, havendo permissão para acompanhamento de passageiro menor em voos domésticos e não existindo a possibilidade de acesso às ARS de pessoa portadora de autorização para auxílio no embarque e desembarque de PNAE. Nesse sentido, propõe-se que seja excluída a redação do §3º do art. 16 da proposta.

3.30. Corroborando tal ponto, no sentido do assunto estar sendo tratado deslocado de seu local de discussão, remete-se ao processo nº 00058.073098/2022-72 – Decisão DIR-TP (8165326) que solicitou a inclusão:

"Quanto à possibilidade de inclusão futura dos acompanhantes dos PNAE à proposta, determino que a área técnica inclua este problema regulatório na Agenda Regulatória 2023-2024, em aproveitamento do atual Tema 18 da Agenda 2021-2022 (revisão dos RBAC 107 e 108), de forma a avaliar o andamento da iniciativa com os acompanhantes de menores, aprofundar os estudos relacionados a aplicabilidade da proposta aos grupos de PNAE, ou extensão da possibilidade a outros grupos não contemplados na proposta atual."

3.31. Por fim, caso a Diretoria entenda por um avanço sobre o entendimento esposto em 2023 quando da regulamentação do acesso de menor acompanhado no sentido de também se prever, neste momento, o acesso de acompanhante de PNAE, sugere-se que a SAS faça eventual ajuste no locus normativo adequado, a saber: RBAC 107 e 108 (podendo contar com o apoio desta Unidade para garantir a completude), sob pena de não apenas não trazer eficácia suficiente à alteração normativa, gerando frustração na parte destinatária da regra, como se criar um regime múltiplo de disposições sobre o tema de controle de acesso a áreas restritas, o que não traria benefícios à regulação.

Retirada da isenção prevista no art. 20, § 4º, da Resolução nº 280/2013, e Possibilidade de solicitação de prazo adicional para entrada em vigor da Resolução para caso específico (art. 48)

3.32. Neste tópico, a SAS propõe alteração normativa que trata da adequação da assistência de embarque e desembarque de PNAE provida por meio de equipamentos de ascenso e descenso, atualmente regulado pelo art. 20 da Resolução nº 280/2013.

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.

(...)

§ 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.

3.33. Conforme bem explanado no RELATÓRIO DE AIR Nº 1/2023/CNAD/SAS, "a regulação atualmente posta pela Resolução ANAC nº 280/2013, em termos de equipamento de ascenso e descenso se divide em duas. A primeira é aplicável às aeronaves com altura em relação ao solo superior à 1,60m, onde a disponibilização e operacionalização dos equipamentos é concorrente entre operador de aeródromo e transportador aéreo. Já em relação às aeronaves de menor porte, aquelas cuja altura em relação ao solo de até 1,60m, a atribuição é exclusiva dos transportadores aéreos".

3.34. Após robusta análise do problema por parte da SAS, a equipe responsável pelos estudos recomendou como alternativa regulatória "que a responsabilidade pelo provimento dos equipamentos de ascenso e descenso seja prioritariamente alocada ao operador de aeródromo, independentemente da altura máxima da parte inferior do vão da porta de acesso à cabine de passageiros em relação ao solo devido ao surgimento de uma alternativa para atendimento das aeronaves mais baixas, de baixo custo e que atende com mais conforto tanto PNAE cadeirantes como os demais passageiros, por meio das denominadas rampas de acessibilidade para aeronaves Ultra Narrow Body/Aeronaves mais baixas", conforme a seguinte proposta:

Art. 28. 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 equipamentos de ascenso e descenso.

§ 1º Os equipamentos de ascenso e descenso previstos no caput devem ser disponibilizados e operados pelo operador de aeródromo, podendo ser cobrado preço específico dos transportadores aéreos.

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

§ 3º A estipulação do preço específico deverá observar os princípios de transparência e compensação de custos.

§ 4º Na disponibilização de equipamento de ascenso e descenso, devem ser adotados aqueles mais apropriados em relação à situação da aeronave, do aeroporto e, principalmente, à condição do PNAE, assegurando-lhe sua maior segurança e dignidade.

Art. 29. O embarque ou desembarque do PNAE deve ser realizado de forma adequada à situação, por meios que assegurem sua segurança e dignidade.

§ 1º Carregar manualmente o PNAE consiste em sustentá-lo tocando diretamente em partes de seu corpo, com o efeito de elevá-lo ou abaixá-lo da aeronave ao nível necessário para embarcar ou desembarcar.

§ 2º É vedado carregar manualmente o PNAE para fins de embarque e desembarque, exceto nas situações que exijam a evacuação de emergência da aeronave.

§ 3º Transferir manualmente o PNAE consiste em sustentá-lo tocando diretamente em partes de seu corpo, com o efeito de deslocá-lo de sua ajuda técnica à cadeira de rodas ou vice-versa ou da ajuda técnica ou cadeira de rodas ao seu assento na aeronave ou vice-versa.

§ 4º O PNAE com condição severa de restrição de mobilidade pode ser transferido manualmente, de forma excepcional, nas seguintes condições:

I – Pelo passageiro que acompanha o PNAE e que possua condições para realizá-lo com segurança;

II – Caso não seja possível o inciso I e como último recurso em caso de haver permissão do PNAE, por funcionário com habilitação e em condições para sua realização em segurança.

§ 5º O operador de aeródromo e transportador aéreo responsáveis devem registrar o impedimento de embarque de PNAE que tenha informado previamente suas condições e necessidades especiais, em decorrência da ausência de pontes de embarque ou equipamentos de ascenso e descenso ou de funcionários habilitados.

3.35. Assim, no contexto normativo proposto, ocorreu a revogação da exceção prevista no art. 20, § 4º, em relação à não obrigação dos operadores de aeródromos de proverem e operarem equipamento de ascenso e descenso para 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 1,60m, de modo que a responsabilidade pela disponibilização e operação dos equipamentos de ascenso e descenso seja prioritariamente previsto ao operador de aeródromo, independentemente da altura da aeronave.

3.36. Além disso, visando proporcionar um prazo de transição para que os operadores de aeródromo, especialmente os de menor porte, possam se adequar ao novo comando normativo, a SAS propôs uma regra de transição facultativa para solicitação, por parte do operador de aeródromo, de período adicional de 180 dias para adequação ao comando normativo de disponibilização e operação de equipamento de ascenso e descenso necessário.

Art. 48. Os operadores de aeródromos que operem exclusivamente aeronaves cuja altura máxima da parte inferior do vão da porta de acesso à cabine de passageiros em relação ao solo não exceda 1,60m (um metro e sessenta centímetros) poderão apresentar à ANAC solicitação fundamentada de prazo adicional de

até 180 (cento e oitenta) dias da entrada em vigor desta Resolução.

3.37. Nesse cenário, percebe-se que a proposta trata eminentemente de facilitação da infraestrutura aeroportuária e afeta diretamente os operadores de aeródromo, eis que está impondo novos (sic) obrigações a estes. Observa-se, assim, que o tema em análise está inserido dentro do rol de competências da SIA.

3.38. Em que pese o assunto analisado ser de competência desta Superintendência, entende-se que a análise de impacto regulatório desenvolvida pela SAS está muito bem fundamentada, apresentando argumentos robustos para a escolha da alternativa regulatória proposta. Todavia, cumpre destacar que no bojo do processo que tratou da revisão do RBAC 153 sob a ótica do gerenciamento de risco (00058.042039/2020-91), a Diretoria Colegiada se manifestou no sentido de que as operações ocorridas sob a égide da Resolução ANAC nº 576/2020 deveriam obedecer (sic) os mesmos requisitos regulatórios das operações sob o enfoque do RBAC 135, sem adições decorrentes das mudanças advindas da comercialização individual de assentos. Neste sentido, importante o compartilhamento destas percepções com a SAS, uma vez que requisitos de investimentos adicionais obrigatórios para aeroportos de tipo de uso privativo podem acabar por constituir barreira a novas operações nos moldes da aludida Resolução ANAC nº 576/2020.

Demais dispositivos que impactam de alguma forma as competências da SIA

3.39. A análise das demais propostas de alterações normativas que impactam de alguma forma as competências da SIA foi realizada com o apoio da Gerência Técnico de Segurança Cibernética e Facilitação do Transporte Aéreo – GSEF.

3.40. Isto posto, entendeu-se que essas propostas da SAS são bem fundamentadas, sendo o estudo que as motivaram bastante robusto. Além disso, tais propostas trazem oportunidade de melhorias no normativo, visando maior padronização internacional, atualização de termos e referências, padronização de terminologia e adequação ao arcabouço regulatório vigente, atualização e clarificação do texto normativo e retirada de dispositivos que conflitam com outros regulamentos expedidos pela ANAC. Dessa forma, em regra, esta área técnica não vislumbra óbices às propostas da SAS, estando de acordo com o apresenta.

3.41. No entanto, faz-se necessário tecer algumas considerações específicas com relação a determinados dispositivos, abaixo detalhadas.

3.42. De início, deve-se ter especial atenção para os novos custos implicados com o § 4º, do art. 2º, pois com a ampliação da aplicabilidade da Resolução a fim de abranger operações "com oferta pública de assentos", "quando houver comercialização de assentos individuais ao público", novos aeródromos deverão se adaptar às regras desta Resolução. Nessa (sic) sentido, frisa-se que estão sendo incluídos os aeródromo (sic), inclusive privados, que recebam operações regidas pela da Resolução nº 576, de 4 de agosto de 2020.

3.43. Nesse contexto, chama-se atenção especial para as obrigações contidas no art. 28, § 1º, visto que, com esta proposta, aeródromos de pequeno porte, e que operam voos de baixa expressividade e pouca recorrência terão que adquirir equipamentos de ascenso e descenso.

3.44. Verificou-se, no Relatório de AIR, que foi realizado estudo sobre valores desses equipamentos, e que, a princípio, estes não seriam muito caros. Há que se observar, contudo, que com esse escopo ampliado diversos aeródromos de baixa expressividade econômica passam a ter que adquirir esses equipamentos. Ainda que os preços sejam baixos e haja possibilidade de financiamento pelo MPOR, esse impacto deve ser verificado com cautela, visto que muitos desses aeródromos possuem dificuldades mesmo para manutenção de infraestruturas básicas relativas à segurança operacional e AVSEC, sendo certo que qualquer custo adicional resultará em impactos significativos. Como forma de mitigação, entende-se que o artigo 48 concede uma margem maior de tempo para adaptação por esses operadores de aeródromos.

3.45. Além disso, não foi identificado no Relatório de AIR estudo específico sobre quantos novos aeródromos deverão se adaptar a essa regra em função da ampliação da aplicabilidade da norma para contemplar operações "com oferta pública de assentos"

3.46. Outro dispositivo que merece destaque é o art. 30, que estabelece o dever do transportador aéreo "prestar ao operador de aeródromo, tempestivamente, as informações necessárias para o atendimento do PNAE no aeroporto, em particular para fins de alocação de pontes de embarque para as aeronaves que estejam transportando PNAE que dependa das assistências previstas no caput do art. 28", eis que não só pontes de embarque, mas também outras assistências de competência do operador de aeródromo, tais como equipamentos de ascenso e descenso, que, aliás, talvez seja o maior custo a ser assumido pelos operadores de aeródromos, devem ser alocadas para o atendimento do PNAE, visando o cumprimento do comando normativo.

3.47. Dando seguimento às exposições, considera-se importante que no art. 31 seja feita menção às normas específicas de inspeção AVSEC vigentes, nos seguintes termos:

Art. 31. As ajudas técnicas utilizadas pelo PNAE para auxílio na sua locomoção e os equipamentos médicos podem ser utilizados na área restrita de segurança e levados até a porta da aeronave, desde que submetidos à verificação no canal de inspeção de segurança do aeroporto, **conforme regulação específica sobre procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos.** (em negrito, texto proposto acrescido)

3.48. Ainda, a proposta de art. 46, que visa regulamentar a designação do responsável por acessibilidade nos operadores de transportes aéreos e de aeródromo, apresenta algumas possíveis lacunas que precisam ser discutidos. Um deles é a ausência de definição do controle de designações de responsáveis. Atualmente, considerando o regulamento (sic) RBAC 153 e RBAC 107, o controle de designação dos responsáveis é feito pela SIA por meio de Formulário de Qualificação de Responsáveis, que é um documento que deve ser preenchido e enviado à ANAC pelos operadores de aeródromo, indicando os nomes e as qualificações dos responsáveis por diversas áreas. Nessa mesma linha, sugere-se que seja avaliada a proposta para que seja articulado, incluindo as responsabilidades da SIA, evitando redundâncias e contradições, e definindo com clareza os papéis e as responsabilidades dos envolvidos na promoção da acessibilidade nos operadores.

3.49. Por último, em relação aos temas que possam influenciar a área de competência da SIA, acredita-se que esta área técnica poderia aprimorar o desenvolvimento desses assuntos durante a elaboração dos estudos do relatório de AIR. Dessa maneira, seria possível enriquecer a proposta com maior detalhamento e profundidade, de forma colaborativa, levando em consideração o conhecimento específico desta Superintendência na análise.

4. CONCLUSÃO

4.1 Diante do exposto, observadas as análises e apontamentos lançados, entende-se cabível a submissão da presente Nota Técnica à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária para avaliação de mérito e eventual decisão pelo seu encaminhamento à Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos.

4.5.1.1. Análise das contribuições da Nota Técnica 4 (9708143)

Quanto à análise das contribuições feitas pela Nota Técnica nº 04/2024/GTNO-SIA/GNAD/SIA, tem-se, nos itens 1 – Assunto e 2 – Introdução, a apresentação do contexto da Nota Técnica e o histórico do processo normativo, aos quais não se faz considerações:

1. ASSUNTO

1.1. Consulta referente à Proposta de Normativo sobre Acessibilidade no Transporte Aéreo, no qual a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) identificou temas que podem estar relacionados às competências da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) (Possibilidade de acompanhante de PNAE acessar a área restrita do aeroporto (art 16 § 3º), Treinamento e controle de qualidade (art. 43 a 45), Retirada da isenção prevista no art. 20 § 4º da Resolução nº 280/2013, e Possibilidade de solicitação de prazo adicional para entrada em vigor da Resolução para caso específico(art. 48)).

2. INTRODUÇÃO

2.1. Inicialmente, cabe ressaltar que o tema foi tratado no contexto do processo SEI nº 00058.050948/2021-83, o qual, por intermédio do RELATÓRIO DE AIR Nº 1/2023/CNAD/SAS (SEI nº 8503951), apresentou a fundamentação para "o processo analítico de revisão da regulação dos procedimentos relativos à acessibilidade de passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao transporte aéreo estabelecidos pela Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013".

2.2. Referido relatório apresentou "as coletas de dados, subsídios, e estudos realizados no âmbito da SAS com objetivo de identificar problemas regulatórios específicos relacionados à prestação de assistência às pessoas que requerem assistência especial no transporte aéreo de passageiros e propor alternativas para o seu equacionamento".

2.3. Ocorre que, conforme tratou o Despacho SAS nº 9566869, devido à relevância e abrangência do tema em análise, foi solicitado a esta SIA que avaliasse a proposta normativa em relação aos assuntos que possam impactar de alguma forma sua área de competência. Visando, assim, aprimorar a proposta, promovendo esclarecimentos e/ou adequações necessárias antes de submetê-la à apreciação da Diretoria.

2.4. Nesse sentido, com o objetivo de auxiliar a avaliação por parte da SIA, foram identificados previamente pela SAS os temas relacionados à competência da SIA presentes na proposta de revisão normativa. Confira-se:

· SIA: Possibilidade de acompanhante de PNAE acessar a área restrita do aeroporto (art. 16 §3º), Treinamento e controle de qualidade (art. 43 a 45), Retirada da isenção prevista no Art. 20 § 4º da Resolução 280/2013, e Possibilidade de solicitação de prazo adicional para entrada em vigor da Resolução para caso específico (art. 48).

2.5. Ressalta-se que os temas relacionados são apenas orientativos, podendo a área apresentar contribuições sobre outros aspectos da norma que julgar conveniente.

2.6. Desse modo e conforme ordenado pela SIA, foi desenvolvido o presente estudo, que apresenta contribuições à proposta de revisão da regulação dos procedimentos relativos à acessibilidade de passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao transporte aéreo, estabelecidos pela Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013.

Quanto às contribuições do item 3 – Análise, detalha-se nos itens 3.1 a 3.15 a identificação da base legal e as competências da SIA, concluindo pela existência de competências comuns entre Superintendências, e específicas entre SAS e SIA para regular aspectos relacionados a facilitação e acessibilidade:

3. ANÁLISE

Identificação da base legal e competência da SIA

3.1. No âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a Lei de criação da Agência, conforme reza Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, prevê em seu art. 8º sua competência para a regulação sobre segurança da aviação civil e facilitação, bem como a expedição de regras sobre segurança em área aeroportuária:

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde; (...)

3.2. No mesmo sentido, é o que estabelece o anexo ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da ANAC e aprova o seu regulamento:

Art. 4º Cabe à ANAC adotar medidas para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil, ressalvadas as competências do Comando da Aeronáutica sobre as atividades de controle do espaço aéreo;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde; (...)

3.3. Além disso, o Regulamento da ANAC, anexo ao referido Decreto, dispõe que constitui infraestrutura aeronáutica e aeroportuária o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo:

Art. 5º Constitui infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, para efeito de orientação, coordenação, regulação e fiscalização da ANAC, o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à aviação civil, para promover-lhe a segurança, a regularidade e a eficiência, compreendendo, nos termos do art. 25 da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986:

(...)

IV – o sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo;

3.4. Bem como, em seu art. 8º, prevê como finalidade de atuação da Agência, dentre outras, garantir a proteção das operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita:

Art. 9º No exercício de seu poder normativo e de coordenação, supervisão e fiscalização dos serviços aéreos e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, cabe à ANAC disciplinar, dentre outros aspectos, a outorga, a exploração, a administração e a utilização dos serviços aéreos e de infraestrutura, com vistas a:

(...)

II – garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeroportos brasileiros, nacionais e internacionais, protegendo as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita cometidos no solo ou em voo; (...)

3.5. Por fim, o art. 11 estabelece o acesso adequado à infraestrutura aeroportuária e a implementação dos padrões de segurança da aviação civil contra atos ilícitos como objetos da regulação de exploração de infraestrutura aeroportuária:

Art. 11. Na regulação da exploração de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, a atuação da ANAC objetivará em especial:

(...)

II – buscar assegurar a todos os segmentos da aviação civil acesso adequado à infraestrutura aeroportuária e aeronáutica;

(...)

VIII – assegurar a implementação dos padrões de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos ilícitos; e

3.6. Quanto à competência normativa da SIA relacionada ao assunto, convém destacar a Resolução ANAC nº 381/2016, que trata do regimento interno da Agência, trazendo o seguinte conteúdo:

Art. 33. À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária compete:

I – submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre os assuntos de sua competência, que são:

(...)

c) proteção das operações de aviação civil contra atos de interferência ilícita, nos assuntos de competência da ANAC; e

(...)

XXIV – coordenar a representação da ANAC em discussões relativas à facilitação do transporte aéreo com as demais superintendências, envolvendo, mas não limitado à:

(...)

b) acessibilidade, ressalvada a competência da SAS relacionada à acessibilidade vinculada ao contrato de transporte; (Grifos nossos)

3.7. Adentrando no tema em análise, o Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022, em seu Anexo (PNAVSEC), art. 49, §1º, estabelece que, na definição do acesso de pessoas à ARS (áreas restritas de segurança) e ACs (áreas controladas), a regulação da ANAC observará os aspectos relativos à necessidade de acesso, à facilitação do transporte aéreo e à segurança da aviação civil: (Grifo nosso)

Art. 49. O operador do aeródromo estabelecerá o menor número de pontos de acesso às ARS e AC, objetivando maior controle da segurança e redução dos custos associados, e garantir que apenas o pessoal autorizado tenha acesso ao lado ar, conforme atos normativos da ANAC.

§ 1º Na definição do acesso de pessoas às ARS e ACs do aeroporto, a regulação da ANAC observará os aspectos relativos à necessidade do acesso, à facilitação do transporte aéreo e à segurança da aviação civil.

3.8. Em relação à segurança da aviação civil, o art. 52 do PNAVSEC, prevê a necessidade de que o acesso às ARS somente seja permitido após autorização e identificação, conforme os atos normativos da ANAC. Nesse sentido, é necessário que a regulamentação da ANAC preveja os procedimentos para identificação e autorização da pessoa que irá realizar o acompanhamento de passageiros: (Grifo nosso)

Art. 52. O acesso às ARS somente será permitido após autorização, realizada por meio de identificação e inspeção de segurança, conforme os atos normativos da ANAC, sem prejuízo do disposto no art. 109.

3.9. Isto posto, o RBAC nº 107, que trata de AVSEC para operadores de aeródromo, dispõe no item 107.57(a)(1) que, para delimitação do lado ar do aeródromo, o operador de aeródromo deve avaliar o grau de risco prioritário. O acesso às áreas de embarque de passageiros, situadas entre o ponto de inspeção e a aeronave, devem ser classificadas como ARS, conforme o citado item:

107.57 Áreas Controladas e Áreas Restritas de Segurança

(a) As áreas delimitadas pelo perímetro operacional (lado ar) devem ser classificadas em Áreas Controladas (AC) ou Áreas Restritas de Segurança (ARS), de acordo com a avaliação de risco realizada pelo operador de aeródromo.

(1) As áreas do lado ar de um aeródromo, avaliadas com grau de risco prioritário, devem ser classificadas como ARS, devendo incluir, pelo menos, os pátios de aeronaves utilizados pela aviação comercial regular ou operação charter, áreas de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, áreas de manuseio e armazenamento de bagagens, áreas de manuseio e armazenamento de carga e mala postal conhecidos, de provisões, de materiais de limpeza ou de outros suprimentos a serem direcionados às aeronaves da aviação comercial regular ou operação charter. (Grifo nosso)

(2) As demais áreas do lado ar, avaliadas com grau de risco não prioritário, devem ser classificadas como AC.

3.10. **Para permissão de acesso desacompanhado à ARS**, por outro lado, o item 107.105(c)(1)(vii) **define que é necessário autorização de acesso válido às salas de embarque e desembarque, concedida pelo operador aéreo, para acompanhar passageiro menor em voos domésticos, de modo que é prevista, atualmente, a possibilidade de que pessoas autorizadas a acompanharem passageiro menor possam acessar às ARS de aeródromos públicos de forma desacompanhada:** (Grifo nosso)

107.105 Pontos de Acesso à Área Restrita de Segurança

(...)

(c) O operador de aeródromo deve garantir que apenas pessoas, veículos e equipamentos previamente identificados, autorizados e inspecionados tenham acesso à ARS através dos pontos de controle de acesso.

(1) O acesso desacompanhado à ARS é permitido:

(i) às pessoas que portem credencial aeroportuária permanente expedida pelo operador do aeródromo;

(ii) ao servidor designado pela ANAC e ao inspetor ou investigador credenciado pelo COMAER, no exercício de suas funções, que apresentem a identificação de servidor, inspetor ou investigador emitida pelos respectivos órgãos; (Redação dada pela Resolução nº 500, de 12.12.2018)

(iii) ao tripulante militar, no exercício da função, que apresente a identificação funcional emitida pelo órgão das Forças Armadas;

(iv) ao tripulante dos operadores aéreos da aviação comercial, exceto de táxi aéreo, através da apresentação da CHT original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço;

(v) aos veículos que portem autorização de trânsito interno de veículos (ATIV) permanentes, expedida pelo operador do aeródromo; (Redação dada pela Resolução nº 701, de 26.01.2023)

(vi) aos passageiros da aviação comercial de posse de cartão de embarque válido, no caso de acesso às salas de embarque; e (Redação dada pela Resolução nº 701, de 26.01.2023)

(vii) à pessoa portadora de autorização de acesso às salas de embarque e desembarque, concedida pelo operador aéreo, para acompanhar passageiro menor em voos domésticos. (Incluído pela Resolução nº 701, de 26.01.2023)

(A) O operador de aeródromo, em conjunto com o operador aéreo, define os meios de caracterização da autorização do acompanhante com o objetivo de garantir a sua devida leitura e evitar sua utilização indevida. (Incluído pela Resolução nº 701, de 26.01.2023) (...) (Grifo nosso)

3.11. Por sua vez, o **RBAC nº 108, que trata de procedimentos AVSEC para operadores aéreos, dispõe sobre as medidas que devem ser adotadas pelo operador aéreo quanto ao despacho do passageiro e também prevê, atualmente, a possibilidade de autorização de pessoas para acompanhamento de passageiros menores nas salas de embarque e desembarque de aeródromos públicos brasileiros:** (Grifo nosso)

108.25 Processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão

(a) O operador aéreo deve informar ao passageiro, no ato da venda do bilhete aéreo, a documentação que poderá ser aceita como válida para o processo de despacho do passageiro.

(b) O operador aéreo deve no momento do processo de despacho do passageiro:

(1) informar ao passageiro sobre os materiais considerados proibidos na bagagem de mão e na bagagem despachada para embarque na aeronave; e

(2) orientar o passageiro a recusar o transporte de pacotes ou objetos recebidos de desconhecidos na bagagem de mão e na bagagem despachada.

(c) O operador aéreo deve fazer constar no contrato de transporte aéreo:

(1) as informações e orientações estabelecidas no parágrafo 108.25(b); e

(2) a informação de que será negado o acesso do passageiro à ARS, bem como o embarque na aeronave, no caso de recusa em submeter-se à inspeção de segurança da aviação civil sob responsabilidade do operador de aeródromo, ou caso esteja em posse de material considerado proibido.

(...)

(j) O operador aéreo pode conceder, após identificação, autorização de acesso às salas de embarque e desembarque de pessoa para acompanhar passageiro menor em voos domésticos, observadas a legislação e as regulamentações dos órgãos competentes.

(1) O operador aéreo deve informar à pessoa autorizada que se aplicam a ela as regras previstas para os passageiros, quanto aos procedimentos de inspeção de segurança.

(2) O operador aéreo, em conjunto com o operador de aeródromo, define os meios e características da autorização do acompanhante com o objetivo de garantir a sua devida leitura e evitar sua utilização indevida. (...)

3.12. Diante do contexto apresentado, observa-se a existência de dispositivos normativos e legislativos que preveem a competência da SIA para regular o tema em apreço.

3.13. Assim, restou fixada a competência regulatória da SIA em definir o acesso à ARS e AC, observando os seguintes critérios:

· Necessidade de acesso;

· Facilitação do transporte aéreo; e

· Segurança da aviação civil.

3.14. Neste sentido, resta claro a competência da SIA acerca do tema. No entanto, **ressalta-se as competências da SAS sobre o assunto tratado**, conforme dispõe o Regimento Interno da ANAC:

Art. 32. À Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos compete:

I – submeter à Diretoria:

a) **projetos de atos normativos relativos à exploração de serviços aéreos públicos, inclusive no que se refere a direitos e deveres dos usuários de serviços de transporte aéreo público e condições de acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial** ao transporte aéreo, observadas as atribuições da SFI e da SIA; (Redação dada pela Resolução nº 704, de 30.01.2023) (Grifo nosso)

(...)

II – planejar, coordenar e executar a fiscalização da prestação de serviços aéreos públicos, inclusive das Condições Gerais de Transporte Aéreo e de Acessibilidade no que tange às especificidades do transporte aéreo, e adotar as decorrentes providências administrativas; (Redação dada pela Resolução nº 704, de 30.01.2023)

(...)

VII – promover a proteção e defesa coletiva dos direitos dos usuários dos serviços de transporte aéreo público;

(...)

Art. 33. À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária compete:

(...)

XXIV – coordenar a representação da ANAC em discussões relativas à facilitação do transporte aéreo com as demais superintendências, envolvendo, mas não limitado à:

(...)

b) acessibilidade, ressalvada a competência da SAS relacionada à acessibilidade vinculada ao contrato de transporte; (...)

3.15. Desse modo, pode-se inferir que a questão levantada afeta competências coexistentes da SIA e SAS por tratar de aspectos da facilitação da infraestrutura aeroportuária e Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC), competências da SIA, e relações de consumo e acessibilidade vinculada ao contrato de transporte, competências da SAS.

Tendo a SIA concluído sua análise sobre as competências regulatórias, reforça a existência de competências comuns entre a SIA e a SAS e específicas de cada uma delas referentes à regulação de aspectos de facilitação no transporte aéreo com enfoque sobre a acessibilidade, que, em breve síntese tem-se:

- Como competência da SIA a submissão à Diretoria de propostas de atos normativos sobre a proteção das operações contra atos de interferência ilícita, bem como a coordenação de discussões relativas à facilitação e acessibilidade, ressalvada as competências da SAS;
- Como competência da SAS a submissão à Diretoria de propostas de atos normativos sobre a exploração de serviços de transporte aéreos, no que se refere a direitos e deveres dos usuários de serviços de transporte aéreo público e condições de acessibilidade de PNAE, ressalvada as competências da SFI e da SIA;

- São consideradas como Áreas Controladas e Áreas Restritas de Segurança as áreas de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave;
- O acesso de pessoas às áreas restritas de segurança e áreas controladas se dará conforme a necessidade e facilitação, observados os controles de segurança – autorização e identificação; e
- Para acesso desacompanhado à ARS é necessária autorização devidamente caracterizada às salas de embarque e desembarque concedida pelo transportador aéreo para acompanhar passageiro menor em voos domésticos.

Seguindo pelos itens 3.16 a 3.32 onde relata aspectos da questão do acompanhante ou assistente pessoal não viajante que acompanha o PNAE na área restrita de segurança:

Acompanhante ou atendente pessoal não viajante (art. 16, § 3º, da proposta)

3.16. Como já descrito no tópico da introdução, a SAS apresentou proposta normativa relativa à acessibilidade de passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao transporte aéreo estabelecidos pela Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013.

3.17. Dentre os temas abordados e afetos à esta SIA, consta na proposta normativa a introdução do art. 16, § 3º, que prevê a atuação do acompanhante ou atendente pessoal não viajante junto ao PNAE na ARS para auxiliá-lo em seu embarque ou desembarque.

Art. 16. (...)

§ 3º O acompanhante ou atendente pessoal não viajante poderá ser autorizado a acompanhar o PNAE desacompanhado até a área restrita de segurança para auxiliá-lo em seu embarque ou desembarque, conforme solicitação prévia junto ao transportador aéreo e em atenção à regulamentação vigente.

3.18. Neste ponto, vale destacar que o passageiro menor desacompanhado encontra-se abarcado por esse dispositivo, visto que aquele está sendo equiparado ao PNAE, conforme determinação do art. 3º, § 3º:

Art. 3º (...)

§ 3º Equipara-se ao PNAE o passageiro com necessidade de assistência especial incapaz ou relativamente incapaz representado pelo seu responsável legal ou autorizado a viajar desacompanhado conforme a legislação e regulamentação aplicáveis.

3.19. Isto posto, conforme justificativa apresentada pela SAS no Quadro Comparativo (SEI nº 9450273), “o novo parágrafo prevê a atuação do acompanhante ou atendente pessoal não viajante junto ao PNAE na área restrita de segurança caso venha a haver regulação correspondente sobre a matéria. Por ser uma regulamentação fora do âmbito de atuação da SAS, não está contemplada nesta proposta”.

3.20. **Portanto, a proposta apresentada estabelece uma perspectiva de regulação mais ampla que a existente, pois possibilita o acompanhamento de passageiro menor desacompanhado, bem como de PNAE, caso a regulação correspondente de competência da SIA sobre a matéria assim preveja tal cenário.** (Grifo nosso)

3.21. Dessa forma, não restam dúvidas que o art. 16, § 3º, da proposta da SAS, possuiu eficácia limitada, visto que para que possa produzir todos os efeitos (sic) pretendidos depende de regulação posterior pela SIA.

Quanto a esta análise, o item 3.16 tem um caráter introdutório e o item 3.17 apresenta a interpretação da SIA equiparando o passageiro menor de idade a PNAE no caso geral. No entanto, esta interpretação não procede, exceto em situações específicas, como apresentado a seguir.

Em relação aos itens 3.18 e 3.20, é importante esclarecer que a proposta de ato normativo para acessibilidade ao PNAE se aplica, de forma geral, a todos os PNAE, mas os seus dispositivos voltados à autonomia e ao livre arbítrio do PNAE não se aplicam a passageiros sem autonomia ou livre arbítrio como é o caso do passageiro menor de idade – criança ou adolescente. Ao passageiro menor deve ser aplicada, primordialmente, a legislação pertinente de proteção da menoridade – Lei nº 8.069/1990, que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente – em atendimento ao princípio da ordem pública. Assim, tal legislação precede e prevalece sobre qualquer outro regramento legal.

No caso de se tratar de “pessoa que, por alguma condição específica, tenha limitação na sua autonomia ou mobilidade como passageiro e que requeira assistência especial” (art. 3º, *caput*, da proposta de ato normativo), a norma volta-se, em regra, ao passageiro cuja restrição de capacidade não o impeça de viajar sozinho. Busca-se, dessa forma, assegurar a prevalência de sua autodeterminação e liberdade de escolha, sempre em atenção ao princípio basilar de segurança operacional.

Entretanto, considerando a existência de pessoas cuja restrição de autonomia ou mobilidade seja tão drástica que sejam impedidos de viajar desacompanhados, é prevista a obrigatoriedade da figura de um passageiro atuando como assistente de segurança operacional deste PNAE.

Já os casos referidos pelo § 3º do art. 3º proposto constituem uma exceção ao princípio da autonomia do PNAE e, dessa forma, dizem respeito a pessoas que, por exemplo, estejam sob intervenção dos institutos jurídicos de curatela (adultos) ou tutela (menores). Tais casos, porém, não são incluídos na previsão para acompanhamento pela proposta de ato normativo, por serem regidos por legislação própria e distinta da legislação para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Dessa forma, **os passageiros que se enquadrem no disposto no § 3º do art. 3º da proposta de ato normativo, não correspondem à figura do PNAE desacompanhado prevista no § 3º do art. 16 proposto.** Em toda a proposta de ato normativo, as figuras do acompanhante ou atendente pessoal são fundamentadas na legislação federal sobre a pessoa com deficiência, não podendo, dessa forma, abarcar o acompanhamento de menores e sua legislação separada e própria que possuem preceitos e requisitos próprios incluindo em relação ao acompanhamento.

Cabe destacar que a SIA estendeu em seus estudos da inicialmente prevista Área Restrita de Segurança – ARS para incluir a Área Controlada – AC. A proposta constante no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS buscou ampliar a assistência prestada diretamente por uma pessoa a serviço do passageiro, desonerando, em parte, tanto os operadores de aeródromo como o transportador aéreo desta prestação de assistência ao PNAE, baseando-se numa regulação já existente por considerar a similaridade entre situações, ou seja, uma pessoa não viajante é autorizada a acompanhar um passageiro com limitações até, ou a partir, da porta da aeronave, sempre condicionada à regulação específica, incluindo aí todos os procedimentos de segurança contra atos de interferência ilícitos que a SIA considerar necessários.

3.22. Entretanto, ressalta-se que o tema em pauta já foi estudado e tratado no âmbito do processo 00058.073098/2022-72, que propôs alterações normativas referentes à regulamentação da autorização de acesso às áreas restritas de segurança – ARS de aeroportos brasileiros para acompanhantes de passageiros motivada pela alteração do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC (Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022), de modo a prever que o acesso às ARS seja permitido após autorização, identificação e inspeção de segurança, de acordo com os atos normativos da ANAC, conforme artigo nº 52 do PNAVSEC.

3.23. **Inicialmente, o RELATÓRIO DE AIR Nº 7/2022/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 8065618) propôs como alternativa regulatória “a inclusão de dispositivo no RBAC nº 107 que preveja a possibilidade de que pessoa de posse de documento apto a comprovar necessidade de acesso à ARS concedida pelo operador aéreo para acompanhar passageiro menor ou passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE). Bem como prevê a inclusão, no RBAC nº 108, de dispositivo que possibilite que o operar aéreo identifique e conceda esse documento que comprova necessidade de acesso à ARS de acompanhante de passageiro menor ou PNAE. Bem como prevê a inclusão, no RBAC nº 108, de dispositivo que possibilite que o operar (sic) aéreo identifique e conceda esse documento que comprova necessidade de acesso à ARS de acompanhante de passageiro menor ou PNAE”.** (sic) (Grifo nosso)

3.24. Ou seja, inicialmente, foi proposta a possibilidade de acesso às áreas restritas de segurança de forma ampla à pessoa portadora de autorização para acompanhar passageiro menor ou PNAE.

O trecho grifado pela equipe do projeto normativo no item 3.23 destaca parte do Relatório de AIR nº 07/2022/GTNO-SIA/GNAD/SIA que, em breve síntese, antecipa parte da proposta feita por meio do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, como realçado no item 3.24. Portanto, as Superintendências mantinham posicionamento semelhante para o tratamento desta questão, indicando assim a adequação da solução apontada pela SAS, ou seja, **permitir que uma pessoa não viajante seja autorizada a acompanhar um passageiro com limitações até, ou a partir da, porta da aeronave, condicionada à regulação específica a ser expedida pela SIA.**

3.25. No entanto, após a Consulta Pública nº 17/2022 e tomada de subsídio junto aos operadores aéreos e de aeródromos, a área técnica, considerando a análise das diversas contribuições apresentadas e das respostas aos questionamentos realizados na tomada de subsídio, bem como a partir dos desafios de operacionalização mencionados na Reunião Participativa sobre o tema (SEI nº 8113539), optou por alterar a proposta, de modo a prever que o acesso de acompanhantes à sala de embarque e desembarque seja permitido somente nos casos de passageiros menores, não estando mais previsto o acesso do acompanhante de PNAE.

3.26. Desse modo, a principal alteração da proposta, pós Consulta Pública, diz respeito à restrição do acesso de acompanhantes somente às salas de embarque e desembarque e não de forma ampla como estava previsto anteriormente para as áreas restritas de segurança, além da opção pela restrição da possibilidade de acompanhamento somente aos casos de menores, excluindo os PNAE da proposta, nos termos dos parágrafos 107.105(c)(1)(vii) e 108.25(j):

107.105 Pontos de Acesso à Área Restrita de Segurança

(...)

(c) O operador de aeródromo deve garantir que apenas pessoas, veículos e equipamentos previamente identificados, autorizados e inspecionados tenham acesso à ARS através dos pontos de controle de acesso.

(1) O acesso desacompanhado à ARS é permitido:

(...)

(vii) à pessoa portadora de autorização de acesso às salas de embarque e desembarque, concedida pelo operador aéreo, para acompanhar passageiro menor em voos domésticos. (Incluído pela Resolução nº 701, de 26.01.2023)

(A) O operador de aeródromo, em conjunto com o operador aéreo, define os meios de caracterização da autorização do acompanhante com o objetivo de garantir a sua devida leitura e evitar sua utilização indevida. (Incluído pela Resolução nº 701, de 26.01.2023) (...)

108.25 Processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão

(...)

(j) O operador aéreo pode conceder, após identificação, autorização de acesso às salas de embarque e desembarque de pessoa para acompanhar passageiro menor em voos domésticos, observadas a legislação e as regulamentações dos órgãos competentes.

(1) O operador aéreo deve informar à pessoa autorizada que se aplicam a ela as regras previstas para os passageiros, quanto aos procedimentos de inspeção de segurança.

(2) O operador aéreo, em conjunto com o operador de aeródromo, define os meios e características da autorização do acompanhante com o objetivo de garantir a sua devida leitura e evitar sua utilização indevida. (grifo nosso)

Como explanado nos itens 3.25 e 3.26, o posicionamento anterior da SIA, alinhado com a proposta da SAS, foi alterado após a Reunião Participativa citada ao se referir aos subsídios recebidos e considerar os desafios relacionados à operacionalização de se permitir que uma pessoa não viajante acompanhe um PNAE na ARS ou AC.

Como o processo SEI 00058.073098/2022-72 não está disponível para consulta, não se analisou o teor destas contribuições de forma que a equipe do projeto normativo pudesse entender a argumentação que levou a exclusão da proposta inicial da SIA, de forma que se possa desenvolver melhor a proposta constante no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SIA.

Não obstante, cabe serem destacados abaixo sete pontos essenciais presentes na proposta de ato normativo da SAS referentes à temática do acompanhamento de PNAE em ARS ou AC, os quais fundamentam o atual parágrafo proposto em relação à regulação pelas SAS:

1. O dispositivo regulatório proposto possui caráter facultativo atrelado ao verbo “poder”, caso de vir a ser regulado pela SIA; ademais, no que se refere à SAS, a previsão de regramento facultativo deverá ser mantida mesmo após regulamentação operacional pela SIA, uma vez que nem todos os operadores de aeródromos estarão aptos para implementar o dispositivo. No caso de não haver interesse de o transportador aéreo ou o operador de aeródromo em oferecer o serviço, permanecerão como responsáveis pelo provimento da devida assistência ao PNAE;
2. A previsão regulatória somente poderia se materializar após a regulamentação específica pela SIA, por meio dos procedimentos técnicos necessários para avaliação de sua operacionalização;
3. Trata-se de temática de competência da SIA, cabendo à SAS tão somente indicar sua possibilidade para fins de assistência ao PNAE;
4. A proposta de ato normativo delimita o perfil do PNAE e da pessoa que o acompanha por meio da redução do escopo (público-alvo) ao se considerar a nova definição de PNAE proposta, como sendo aqueles com necessidade de acompanhamento e indicação de acompanhante ou atendente pessoal somente para casos de auxílio para cuidados pessoais comprovadamente necessários;
5. **Não é prevista sua aplicação para passageiros menores de idade**, de modo que o acompanhamento de PNAE à ARS ou AC (assistência especial) não se aplica ao caso de menor equiparado a PNAE;
6. Delimitação da pessoa apta a acompanhar o PNAE à ARS: o acompanhante ou atendente pessoal deve cumprir concomitantemente a legislação brasileira da pessoa com deficiência, os requisitos normativos contidos na proposta de ato normativo da SAS e os requisitos normativos a serem determinados pela SIA quando da elaboração de proposta de ato normativo específica para o tema;
7. Padronização internacional: alinhamento da proposta com o dispositivo previsto no item 6.4 do Documento 9984 – Manual de Acesso ao Transporte Aéreo a Pessoas com Deficiência da OACI, conforme mencionado no Relatório de AIR Nº 1/2023/CNAD/SAS.

No item 3.27, a SIA reforça o regramento em vigor acerca da vedação do acesso de acompanhante de PNAE à ARS:

3.27. Nesse cenário, os regulamentos da SIA, que é a área competente para regular o acesso à ARS e AC, observando os critérios de necessidade de acesso, facilitação do transporte aéreo e segurança da aviação civil, não preveem a possibilidade de acesso às áreas restritas de segurança de pessoa portadora de autorização para auxílio no embarque e desembarque de PNAE.

Como anteriormente colocado no item 3.21 por entender que a definição de critérios e procedimentos para acessar tanto a ARS como a AC é um tema fora das competências regimentais da SAS, a equipe do projeto normativo havia optado por uma proposição mais aberta – com atribuição facultativa e flexível acerca da concessão da autorização –, com o claro intento de que a eficácia fosse efetivamente limitada enquanto não regulada pela área responsável de forma que esta considere adequada. Assim, a redação elimina a possível expectativa do PNAE acerca desta autorização, uma vez que pode ou não vir a existir, em atenção aos critérios para a viabilidade de sua operacionalidade nos diferentes aeródromos e conforme a regulamentação específica.

Desta forma, no que se refere ao tema do acesso do acompanhante de PNAE à ARS ou AC, na hipótese de haver entendimento comum no sentido de possa vir a ser regulado como proposto no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, entende-se que a regulamentação operacional necessária poderá ser feita pela SIA, setor competente da Agência para lidar com esta temática, envolvendo os referidos “critérios de necessidade de acesso, facilitação do transporte aéreo e segurança da aviação civil”. Por seu turno, à SAS, cabe promover as atribuições previstas em relação ao normativo de acessibilidade, buscando sua implementação e fiscalização tendo como referência primordial a aplicação do princípio da segurança operacional em conjunto com os demais princípios aplicáveis, como o da não discriminação e padronização internacional.

Nos itens 3.28 a 3.31 abaixo, a SIA fundamenta sua solicitação tanto para a exclusão da redação do §3º do art. 16 da proposta de ato normativo, quanto para, caso deliberado pela Diretoria, a SAS fique responsável por realizar eventual ajuste no *locus* normativo dos RBAC 107 e 108:

3.28. Importante observar que a hipótese de acesso de acompanhante não viajante regulamentada se dá, exclusivamente, para acompanhamento do menor até o Portão de Embarque, bem como no desembarque. Sendo que outras necessidades como assistência em voo, ou acompanhamento em conexão continuam a ser objeto de contrato de transporte, o que não é objeto de competência da SIA.

3.29. Assim, considerando as competências da SIA sobre o tema, o acesso às ARS deve seguir estritamente as possibilidades previstas na regulamentação vigente, em especial os RBACs nºs 107 e 108, havendo permissão para acompanhamento de passageiro menor em voos domésticos e não existindo a possibilidade de acesso às ARS de pessoa portadora de autorização para auxílio no embarque e desembarque de PNAE. Nesse sentido, propõe-se que seja excluída a redação do §3º do art. 16 da proposta:

3.30. Corroborando tal ponto, no sentido do assunto estar sendo tratado deslocado de seu local de discussão, remete-se ao processo nº 00058.073098/2022-72 – Decisão DIR-TP (8165326) que solicitou a inclusão:

“Quanto à possibilidade de inclusão futura dos acompanhantes dos PNAE à proposta, determino que a área técnica inclua este problema regulatório na Agenda Regulatória 2023-2024, em aproveitamento do atual Tema 18 da Agenda 2021-2022 (revisão dos RBAC 107 e 108), de forma a avaliar o andamento da iniciativa com os acompanhantes de menores, aprofundar os estudos relacionados a aplicabilidade da proposta aos grupos de PNAE, ou extensão da possibilidade a outros grupos não contemplados na proposta atual.”

3.31. Por fim, caso a Diretoria entenda por um avanço sobre o entendimento esposado em 2023 quando da regulamentação do acesso de menor acompanhado no sentido de também se prever, neste momento, o acesso de acompanhante de PNAE, sugere-se que a SAS faça eventual ajuste no *locus* normativo adequado, a saber: RBAC 107 e 108 (podendo contar com o apoio desta Unidade para garantir a completude), sob pena de não apenas não trazer eficácia suficiente à alteração normativa, gerando

frustração na parte destinatária da regra, como se criar um regime múltiplo de disposições sobre o tema de controle de acesso a áreas restritas, o que não traria benefícios à regulação.

Considerando as contribuições da SIA, os pontos apresentados pela equipe do projeto normativo e as informações adicionais apresentadas pela SIA, em especial as constantes nos itens 3.29 e 3.30, bem como aquelas colocadas na Agenda Regulatória 2023-2024, no seu tema 10: Revisão dos requisitos relacionados à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita aplicáveis aos operadores de aeroportos e operadores aéreos (definidos pelos RBAC nº 107 e 108, respectivamente), mediante avaliação de risco sistemática das contramedidas previstas para os cenários de ameaça aplicáveis a suas operações, bem como regulamentação do tratamento a ser dado para acesso a áreas restritas no aeródromo, motivada pela alteração do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC (Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022), em especial seu artigo 52, a sugestão da equipe do projeto normativo é, **inicialmente, retirar da redação atual da proposta de ato normativo para o §3º do art. 16 enquanto não desenvolvidos os estudos referentes à Agenda Regulatória conforme determinado pela Diretoria bem como quanto ao desenvolvimento dos próximos passos desta Análise de Impacto Regulatório, deixando assim, a decisão quando ambos os estudos estiverem mais desenvolvidos ou das revisões finais da proposta de ato normativo.**

Ainda, sobre o colocado no item 3.31, ressalta-se que devido as competências regimentais e expertise no assunto, havendo decisão no sentido fazer o “*o ajuste no locus normativo adequado, a saber: RBAC 107 e 108*”, este seja realizado pela própria SIA, com apoio da SAS, considerando que a proposta de ato normativo contemplada no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS já considera tal possibilidade.

Finda a análise das contribuições da SIA no que tange ao acesso à Área Restrita de Segurança ou a Área Controlada, parte-se para a análise do conjunto de contribuições seguinte, referente aos equipamentos de ascenso e descenso, colocadas por meio dos itens 3.32 a 3.38:

Retirada da isenção prevista no art. 20, § 4º, da Resolução nº 280/2013, e Possibilidade de solicitação de prazo adicional para entrada em vigor da Resolução para caso específico (art. 48)

3.32. Neste tópico, a SAS propõe alteração normativa que trata da adequação da assistência de embarque e desembarque de PNAE provida por meio de equipamentos de ascenso e descenso, atualmente regulado pelo art. 20 da Resolução nº 280/2013.

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.

(...)

§ 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.

3.33. Conforme bem explanado no RELATÓRIO DE AIR Nº 1/2023/CNAD/SAS, “a regulação atualmente posta pela Resolução ANAC nº 280/2013, em termos de equipamento de ascenso e descenso se divide em duas. A primeira é aplicável às aeronaves com altura em relação ao solo relação é superior à 1,60m, onde a disponibilização e operacionalização dos equipamentos é concorrente entre operador de aeródromo e transportador aéreo. Já em relação às aeronaves de menor porte, aquelas cuja altura em relação ao solo de até 1,60m, a atribuição é exclusiva dos transportadores aéreos”.

3.34. Após robusta análise do problema por parte da SAS, a equipe responsável pelos estudos recomendou como alternativa regulatória “que a responsabilidade pelo provimento dos equipamentos de ascenso e descenso seja prioritariamente alocada ao operador de aeródromo, independentemente da altura máxima da parte inferior do vão da porta de acesso à cabine de passageiros em relação ao solo devido ao surgimento de uma alternativa para atendimento das aeronaves mais baixas, de baixo custo e que atende com mais conforto tanto PNAE cadeirantes como os demais passageiros, por meio das denominadas rampas de acessibilidade para aeronaves Ultra Narrow Body/Aeronaves mais baixas”, conforme a seguinte proposta:

Art. 28. 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 equipamentos de ascenso e descenso.

§ 1º Os equipamentos de ascenso e descenso previstos no caput devem ser disponibilizados e operados pelo operador de aeródromo, podendo ser cobrado preço específico dos transportadores aéreos.

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

§ 3º A estipulação do preço específico deverá observar os princípios de transparência e compensação de custos.

§ 4º Na disponibilização de equipamento de ascenso e descenso, devem ser adotados aqueles mais apropriados em relação à situação da aeronave, do aeroporto e, principalmente, à condição do PNAE, assegurando-lhe sua maior segurança e dignidade.

Art. 29. O embarque ou desembarque do PNAE deve ser realizado de forma adequada à situação, por meios que assegurem sua segurança e dignidade.

§ 1º Carregar manualmente o PNAE consiste em sustentá-lo tocando diretamente em partes de seu corpo, com o efeito de elevá-lo ou abaixá-lo da aeronave ao nível necessário para embarcar ou desembarcar.

§ 2º É vedado carregar manualmente o PNAE para fins de embarque e desembarque, exceto nas situações que exijam a evacuação de emergência da aeronave.

§ 3º Transferir manualmente o PNAE consiste em sustentá-lo tocando diretamente em partes de seu corpo, com o efeito de deslocá-lo de sua ajuda técnica à cadeira de rodas ou vice-versa ou da ajuda técnica ou cadeira de rodas ao seu assento na aeronave ou vice-versa.

§ 4º O PNAE com condição severa de restrição de mobilidade pode ser transferido manualmente, de forma excepcional, nas seguintes condições:

I – Pelo passageiro que acompanha o PNAE e que possua condições para realizá-lo com segurança;

II – Caso não seja possível o inciso I e como último recurso em caso de haver permissão do PNAE, por funcionário com habilitação e em condições para sua realização em segurança.

§ 5º O operador de aeródromo e transportador aéreo responsáveis devem registrar o impedimento de embarque de PNAE que tenha informado previamente suas condições e necessidades especiais, em decorrência da ausência de pontes de embarque ou equipamentos de ascenso e descenso ou de funcionários habilitados.

3.35. Assim, no contexto normativo proposto, ocorreu a revogação da exceção prevista no art. 20, § 4º, em relação à não obrigação dos operadores de aeródromos de proverem e operarem equipamento de ascenso e descenso para 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 1,60m, de modo que a responsabilidade pela disponibilização e operação dos equipamentos de ascenso e descenso seja prioritariamente previsto ao operador de aeródromo, independentemente da altura da aeronave.

De fato, o apresentado no item 3.35 reflete a proposta feita pela equipe de projeto normativo no sentido de retirar a dupla atribuição sobre os equipamentos de ascenso e descenso, por vezes dúbia, alocando a responsabilidade ao operador de aeródromo, no entanto, permitindo, ao mesmo tempo, que o transportador aéreo tenha seu próprio equipamento.

Na proposta de ato normativo é mantida a possibilidade de havendo interesse mútuo, o operador de aeródromo firmar contrato alocando esta função para outros entes, como o transportador aéreo ou empresa de serviço auxiliar no transporte aéreo – ESATA. O novo art. 4º proposto deixa claro essa possibilidade, destacando ainda a preservação da responsabilidade original mesmo em casos de contratação entre os entes:

Art. 4º Os operadores de aeródromo e transportadores aéreos poderão celebrar contratos, acordos ou outros instrumentos jurídicos entre si, com outros operadores ou com empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo para disponibilização e operação de serviços especializados voltados à acessibilidade.

Parágrafo Único. Os operadores de aeródromo e transportadores aéreos são responsáveis pela atuação de seus prepostos e das empresas por eles contratadas.

No que se refere à formalização da atuação coordenada ou em parceria entre os regulados, faz-se um aprimoramento do caput do art. 4º com inserção de referência expressa à tal condição bem como à disponibilização do instrumento jurídico acordado quando solicitado pela Anac:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 4º Os operadores de aeródromo e transportadores aéreos poderão celebrar contratos, acordos ou outros instrumentos jurídicos entre si, com outros operadores ou com empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo para disponibilização e operação de serviços especializados voltados à acessibilidade.	Apenas para contextualização.	Apenas para contextualização – Sem alteração.
(Novo)	§ 1º O instrumento jurídico acordado nos termos do caput deverá estar devidamente formalizado e disponível para a Anac.	Alteração em razão da inserção expressa da necessidade de formalização do instrumento pactuado entre os regulados e sua disponibilização à Anac.
Parágrafo Único. Os operadores de aeródromo e transportadores aéreos são responsáveis pela atuação de seus prepostos e das empresas por eles contratadas.	§ 2º Os operadores de aeródromo e transportadores aéreos são responsáveis pela atuação de seus prepostos e das empresas por eles contratadas.	Alteração para ajuste na apresentação do parágrafo.

Retomando a análise da contribuição da SIA, o art. 5º proposto destaca a responsabilidade de cada ente pela prestação da assistência especial em seu âmbito de atuação – seja ele original ou contratado –, com a inserção de dispositivos, como os incisos II e III, exigindo a adoção da coordenação e da cooperação entre si para a otimização da assistência especial fornecida e o incentivo as boas práticas em acessibilidade:

Art. 5º Os operadores de aeródromo, transportadores aéreos, seus prepostos e empresas por eles contratadas são responsáveis pela prestação da assistência especial cabível, em seu âmbito de atribuição.

Parágrafo Único. Para cumprimento do caput, os operadores de aeródromo, transportadores aéreos, seus prepostos e empresas por eles contratadas devem:

(...)

II – atuar de forma coordenada, cooperativa, responsável e leal para viabilizar a jornada acessível do PNAE em todas as fases do serviço de transporte aéreo;

III – buscar adotar e cumprir, de forma conjunta, boas práticas nacionais e internacionais de acessibilidade no transporte aéreo;

Dando continuidade à análise das contribuições da SIA, seguem os itens 3.36 e 3.37:

3.36. Além disso, visando proporcionar um prazo de transição para que os operadores de aeródromo, especialmente os de menor porte, possam se adequar ao novo comando normativo, a SAS propôs uma regra de transição facultativa para solicitação, por parte do operador de aeródromo, de período adicional de 180 dias para adequação ao comando normativo de disponibilização e operação de equipamento de ascenso e descenso necessário.

Art. 48. Os operadores de aeródromos que operem exclusivamente 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) poderão apresentar à ANAC solicitação fundamentada de prazo adicional de até 180 (cento e oitenta) dias da entrada em vigor desta Resolução.

3.37. Nesse cenário, percebe-se que a proposta trata eminentemente de facilitação da infraestrutura aeroportuária e afeta diretamente os operadores de aeródromo, eis que está impondo novos (sic) obrigações a estes. Observa-se, assim, que o tema em análise está inserido dentro do rol de competências da SIA.

Cabe destacar que as obrigações relacionadas ao provimento dos equipamentos de ascenso e descenso para as aeronaves maiores, ou seja, aquelas que têm a altura da soleira da porta com altura superior a 1,60 m já eram previstas na Resolução Anac nº 280/2013, não sendo assim uma inovação normativa, portanto a retirada da isenção afeta apenas parte das operações, de fato, aquelas realizadas com aeronaves ATR. Tendo como base o ano de 2023, as operações com estas aeronaves correspondem a 8,84% das operações realizadas. Outros pontos que já previstos eram: a) a possibilidade das partes, operador de aeródromo e transportador aéreo, firmarem instrumento jurídico ordenando as obrigações; e b) a cobrança de preço específico pelo operador de aeródromo pela prestação do serviço quando este for prestado pelo operador de aeródromo.

Ainda quanto à obrigação de provimento de equipamento de ascenso e descenso nos aeródromos que movimentam poucos passageiros, ou seja, menos de 200.000 passageiros ano, por sugestão da Diretoria Colegiada – ver item 4.10.2 Revisão do Problema Regulatório 4 –, esta obrigação foi colocada apenas aos aeródromos que operam sob regime de concessão federal, restando nos demais aeródromos aos transportadores aéreos.

Assim, os aeródromos com menor movimentação e que não estiverem sob regime de concessão federal – incluindo os aeroportos de tipo de uso privativo – não estarão sujeitos à responsabilidade sob equipamentos de ascenso e descenso – esta passa a ser ou continua a ser dos transportadores aéreos.

3.38. Em que pese o assunto analisado ser de competência desta Superintendência, entende-se que a análise de impacto regulatório desenvolvida pela SAS está muito bem fundamentada, apresentando argumentos robustos para a escolha da alternativa regulatória proposta. Todavia, cumpre destacar que no bojo do processo que tratou da revisão do RBAC 153 sob a ótica do gerenciamento de risco (00058.042039/2020-91), a Diretoria Colegiada se manifestou no sentido de que as operações ocorridas sob a égide da Resolução ANAC nº 576/2020 deveriam obedecer (sic) os mesmos requisitos regulatórios das operações sob o enfoque do RBAC 135, sem adições decorrentes das mudanças advindas da comercialização individual de assentos. Neste sentido, importante o compartilhamento destas percepções com a SAS, uma vez que requisitos de investimentos adicionais obrigatórios para aeroportos de tipo de uso privativo podem acabar por constituir barreira a novas operações nos moldes da aludida Resolução ANAC nº 576/2020.

O item 3.38 ressalta considerações a respeito das operações realizadas conforme o RBAC nº 135 considerando as flexibilizações colocadas pelo Resolução Anac nº 576/2020. Este aspecto também fora analisado no item 3.4.2.1. Análise das contribuições do Despacho GTNO-GNOS (9683270) analisando a aplicabilidade da proposta de ato normativo considerando as contribuições feitas pela SPO, onde se esclarecem os diferentes modelos de operação considerando, inclusive o porte da aeronave, as características de certificação da sua operação e flexibilizações, tendo sido ajustada a redação da proposta de ato normativo.

Demais dispositivos que impactam de alguma forma as competências da SIA

3.39. A análise das demais propostas de alterações normativas que impactam de alguma forma as competências da SIA foi realizada com o apoio da Gerência Técnico de Segurança Cibernética e Facilitação do Transporte Aéreo – GSEF.

3.40. Isto posto, entendeu-se que essas propostas da SAS são bem fundamentadas, sendo o estudo que as motivaram bastante robusto. Além disso, tais propostas trazem oportunidade de melhorias no normativo, visando maior padronização internacional, atualização de termos e referências, padronização de terminologia e adequação ao arcabouço regulatório vigente, atualização e clarificação do texto normativo e retirada de dispositivos que conflitavam com outros regulamentos expedidos pela ANAC. Dessa forma, em regra, esta área técnica não vislumbra óbices às propostas da SAS, estando de acordo com o apresenta.

3.41. No entanto, faz-se necessário tecer algumas considerações específicas com relação a determinados dispositivos, abaixo detalhadas.

3.42. De início, deve-se ter especial atenção para os novos custos implicados com o § 4º, do art. 2º, pois com a ampliação da aplicabilidade da Resolução a fim de abranger operações “com oferta pública de assentos”, “quando houver comercialização de assentos individuais ao público”, novos aeródromos deverão se adaptar às regras desta Resolução. Nessa (sic) sentido, frisa-se que estão sendo incluídos os aeródromo (sic), inclusive privados, que recebem operações regidas pela da Resolução nº 576, de 4 de agosto de 2020.

De fato, as aeronaves que operam sob o RBAC nº 135 são aeronaves de menor porte e, no contexto deste projeto normativo, independe se são consideradas as flexibilizações colocadas pela Resolução Anac nº 576/2020 dado que estas impactam apenas no processo de certificação das operações feita pela SPO, conquanto

que estas operações não se caracterizem como sendo no modelo de táxi aéreo. Como estas aeronaves podem ter restrições diversas ao atendimento do PNAE, na minuta de ato normativo mantém-se a prescrição constante do art. 6º, § 1º, para que o transportador aéreo possa solicitar à Anac a inclusão de restrições ao atendimento do PNAE em suas especificações operativas:

Art. 6º O PNAE tem direito aos mesmos serviços que são prestados aos usuários em geral, porém em condições de atendimento prioritário, especialmente para os PNAE com condição mais grave de restrição de autonomia ou mobilidade, 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.

§ 1º **Pode haver restrições aos serviços prestados quando não houver condições para garantir a saúde e a segurança do PNAE ou dos demais passageiros, com base nas condições previstas em atos normativos da ANAC, no manual geral de operações ou nas especificações operativas do transportador aéreo.**

Estando esta questão superada sob a ótica do transportador aéreo, cabe analisar sob a ótica do operador de aeródromo, seguindo a análise dos itens 3.43. a 3.46, iniciando-se com o item 3.43:

3.43. Nesse contexto, chama-se atenção especial para as obrigações contidas no art. 28, § 1º, visto que, com esta proposta, aeródromos de pequeno porte, e que operam voos de baixa expressividade e pouca recorrência terão que adquirir equipamentos de ascenso e descenso.

De fato, trata-se da mesma análise realizada para o item 3.35 da Nota Técnica nº 04/2024/GTNO-SIA/GNAD/SIA quando se explana que a proposta feita pela equipe de projeto normativo organiza melhor as atribuições relacionadas aos equipamentos de ascenso e descenso, alocando a responsabilidade ao operador de aeródromo e permitindo que o transportador tenha seu próprio equipamento, caso assim considere mais viável.

A preocupação exarada pela SIA concentra-se no pequeno operador de aeródromo, em especial naqueles que operam voos de baixa expressividade e pouca recorrência, sem, no entanto, fazer diferenciação quanto ao porte da aeronave. Entretanto é necessário dividir a análise entre aqueles operadores de aeródromo que já recebem operações sob o RBAC nº 121 ou sob o RBAC nº 135, para se fazer a diferenciação quanto ao porte da aeronave.

Para os operadores de aeródromo que já recebem operações sob o RBAC nº 121, independentemente se da altura da soleira da porta em relação ao chão, não tendo o operador capacidade para investir nos equipamentos de ascenso e descenso, ele poderá contratar outros prestadores de serviços aéreos em acessibilidade, incluindo aí o próprio transportador aéreo, para a prestação deste serviço, seja para os seus próprios voos bem como de terceiros, a depender das condições colocadas no instrumento jurídico firmado, como já previsto na Resolução Anac nº 280/2013.

Naqueles aeródromos que recebem operações sob o RBAC nº 135, considerando aqui aqueles que operam voos onde ocorrem vendas individuais de assentos devem ser registrados na base do Voo Regular Ativo – VRA, tomou-se como amostra o ano de 2023, fez-se um levantamento sobre as aeronaves com até 19 assentos, desprezados os erros de registro, tais como aeronaves como o Airbus A320Neo com menos de 19 assentos ofertados, encontrou-se que são usados apenas dois modelos de aeronaves, o Cessna Caravan C208 e o Beechcraft 1900. Para análise utilizou-se os dados dimensionais do ATR AT42-300, semelhante ao ATR AT72-600, diferindo apenas quanto ao comprimento, para identificação da altura da soleira da porta da aeronave conforme as figuras abaixo, onde obtém-se:

Quadro 1. Comparação entre altura da soleira da porta das aeronaves:

Aeronave	ATR AT72-600	Beechcraft Beech 1900	Cessna Caravan C208
Altura da soleira da porta	Entre 1,33 e 1,46 m	0,85 m (Aprox.)	1,25 m (Aprox.)

Fonte: Elaboração própria a partir de dados de manuais técnicos.

Analisando o item 3.44 identifica-se que, além da cobrança de preço específico do transportador aéreo, como explicado, há a possibilidade de o operador de aeródromo contratar outros prestadores de serviços aéreos em acessibilidade para o provimento deste equipamento, de toda sorte, a rampa de acessibilidade prevista no Problema Regulatório 4, para atendimento do ATR 72 também poderá ter capacidade de atender ao Cessna Caravan C208B e potencialmente o Beechcraft 1900, a depender do modelo adotado.

3.44. Verificou-se, no Relatório de AIR, que foi realizado estudo sobre valores desses equipamentos, e que, a princípio, estes não seriam muito caros. Há que se observar, contudo, que com esse escopo ampliado diversos aeródromos de baixa expressividade econômica passam a ter que adquirir esses equipamentos. Ainda que os preços sejam baixos e haja possibilidade de financiamento pelo MPOR, esse impacto deve ser verificado com cautela, visto que muitos desses aeródromos possuem dificuldades mesmo para manutenção de infraestruturas básicas relativas à segurança operacional e AVSEC, sendo certo que qualquer custo adicional resultará em impactos significativos. Como forma de mitigação, entende-se que o artigo 48 concede uma margem maior de tempo para adaptação por esses operadores de aeródromos.

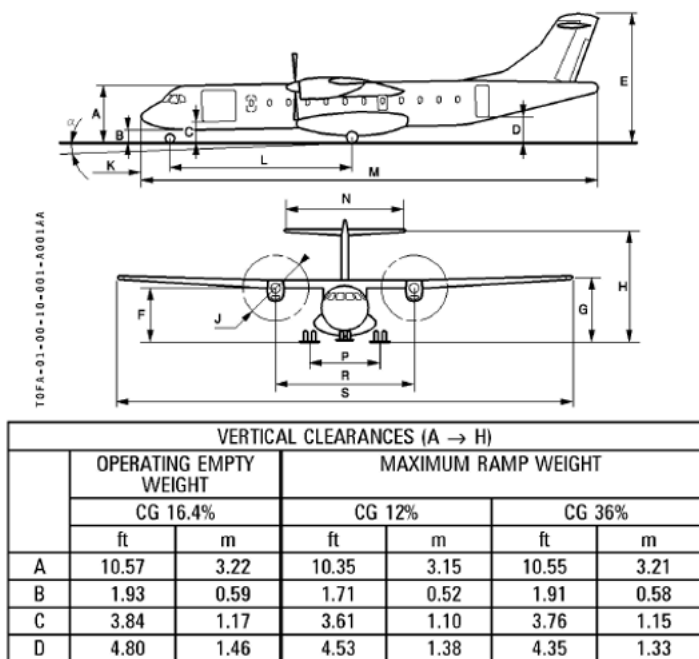


Figura 4: Dimensões do ATR AT42-300

Fonte: ATR 42-300 Aircraft Handling Manual

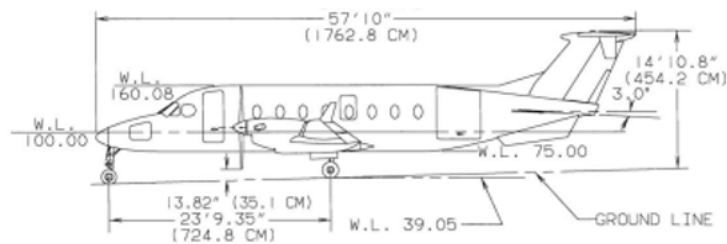


Figura 5: Dimensões do Beechcraft Beech 1900C

Fonte: Type Acceptance Report, TAR 98/07 – Revision 1, Beech 1900C and 1900D,

disponível em: https://www.aviation.govt.nz/assets/aircraft/type-acceptance-reports/Beech_1900C_and_D.pdf, consultado em 02/04/2024

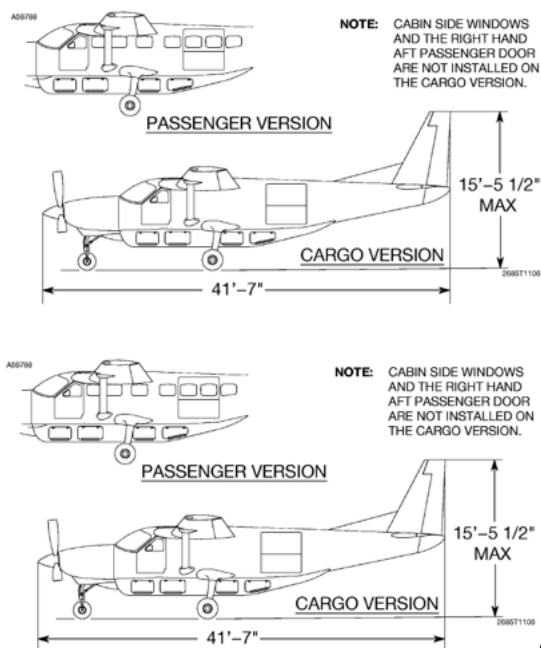


Figura 6: Dimensões do Textron Cessna Grand Caravan EX 208B

Fonte: Textron Cessna Grand Caravan Ex 208B Pilot's Operating Handbook and FAA Approved Airplane Flight Manual

Quanto ao item 3.45, trata da necessidade de estudo específico referente aos equipamentos de ascenso e descenso para os “novos aeródromos”:

3.45. Além disso, não foi identificado no Relatório de AIR estudo específico sobre quantos novos aeródromos deverão se adaptar a essa regra em função da ampliação da aplicabilidade da norma para contemplar operações “com oferta pública de assentos”

De fato, não há necessidade de estudo específico voltado a conformidade nos “novos aeródromos”, que são aqueles aeródromos que a SIA considera que passarão a receber operações conforme a aplicabilidade prevista na proposta de ato normativo. Isto posto, um aeródromo que passará a receber operações deverá submeter-se à adequação da sua infraestrutura, que inclui, necessariamente, a disponibilização de equipamento de ascenso e descenso adequado às aeronaves que ali irão operar, podendo o operador de aeródromo tanto adquirir e disponibilizar o equipamento necessário cobrando preço específico do transportador aéreo ou contratar um prestador de serviço aéreo, que pode ser o transportador aéreo.

No item 3.46, sobre a necessidade de o transportador aéreo informar, de forma tempestiva, as necessidades de atendimento dos PNAE ao operador de aeródromo, tem-se:

3.46. Outro dispositivo que merece destaque é o art. 30, que estabelece o dever do transportador aéreo “prestar ao operador de aeródromo, tempestivamente, as informações necessárias para o atendimento do PNAE no aeroporto, em particular para fins de alocação de pontes de embarque para as aeronaves que estejam transportando PNAE que dependa das assistências previstas no caput do art. 28”, eis que não só pontes de embarque, mas também outras assistências de competência do operador de aeródromo, tais como equipamentos de ascenso e descenso, que, aliás, talvez seja o maior custo a ser assumido pelos operadores de aeródromos, devem ser alocadas para o atendimento do PNAE, visando o cumprimento do comando normativo.

De fato, a informação prévia é o ponto chave de toda esta proposta de ato normativo, assim, quanto antes e de melhor qualidade forem estas informações, melhor será o atendimento do PNAE, em especial o PNAE que dependa de assistência do tipo cadeira de rodas. O atendimento provido pelos atores envolvidos será de melhor qualidade devido a sua maior preparação. A redação da proposta de ato normativo para estes artigos 28 e 30 não altera, em essência, o texto da Resolução Anac nº 280/2013, conforme os artigos 20 e 21 em vigor:

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.

(...)

Art. 21. O operador aéreo deve prestar ao operador aeroportuário, tempestivamente, as informações necessárias para o atendimento do PNAE no aeroporto, em particular para fins de alocação de pontes de embarque para as aeronaves que estejam transportando PNAE que dependa das assistências previstas no caput do art. 20.

A realização de operações de embarque e desembarque por meio de pontes telescópicas apresenta como características:

- é a forma de embarque e desembarque de PNAE mais apropriada – confortável e digna;

- oferece um atendimento mais confortável para todos os passageiros – por ser feita de forma climatizada, com menos ruído e sem a necessidade de subir ou descer escadas;
- oferece maior segurança (safety) às operações pela não circulação de passageiros pelo sistema de pátios e pistas;
- é uma infraestrutura de maior custo de instalação e operacionalidade mais complexa;
- não pode ser utilizada em determinadas aeronaves, como os ATRs;
- estão disponíveis em menor quantidade que as posições de estacionamento do aeródromo; e
- como a disponibilidade é restrita, pode haver disputa quando há somente uma ponte telescópica disponível para atender duas aeronaves simultaneamente, uma com e outra sem PNAE com restrição severa de mobilidade.

Não obstante, como consta do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, há ocorrência de falhas na transmissão das informações sobre a assistência necessária ao PNAE entre o aeródromo de origem e os aeródromos de conexão e destino, causando a situação onde, na origem, a aeronave que transportará o PNAE que dependa de assistência do tipo cadeira de rodas é alocado em ponte telescópica, mas no decorrer da viagem, nos demais aeródromos, isto já não acontece, tanto por falha do transportador aéreo, na transmissão entre bases, como dos operadores de aeródromo, que utilizam formas diferentes para requisição de alocação de aeronaves nas pontes telescópicas, ou pelo não recebimento da informação que a aeronave transporta PNAE que dependa de assistência do tipo cadeira de rodas.

Para reduzir a possibilidade de ocorrências causadas por assimetria informacional, a proposta de ato normativo ressalta a necessidade de se reforçar o compartilhamento das informações entre os entes envolvidos. Outra inovação é a prescrição do registro, como ocorrência, do impedimento de embarque de PNAE em decorrência da ausência de pontes de embarque ou equipamentos de ascenso e descenso ou de funcionários habilitados.

Dessa forma, para fins de aprimoramento da redação atual, a partir da análise das contribuições da SIA e de comentários da área de fiscalização da Gerência de Regulação das Relações de Consumo (GCON), propõem-se: a) o reforço do caráter prioritário para o embarque e desembarque do PNAE por pontes de embarque com alteração no art. 28; b) regulação em separado do passageiro dependente de maca por motivo de saúde após liberação médica do transportador aéreo para viajar, conforme alteração também no art. 28; c) Inserção de trecho no § 3º do art. 28 para deixar mais clara a obrigação de formalização da obrigação assumida pelo transportador aéreo; d) indicação de ter havido ou não informação prévia pelo PNAE na ocorrência de impedimento de embarque por falta de pontes ou de equipamentos de ascenso e descenso, com alteração no § 5º do art. 29; e) inclusão de referência à assistência especial do PNAE e à finalidade geral de embarque e desembarque – sem a necessidade de se destacar novamente a priorização para as pontes telescópicas, com alteração no art. 30. Assim, sugerem-se as seguintes alterações abaixo:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 28. 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.	Art. 28. O embarque e o desembarque do passageiro que dependa de equipamento médico do tipo STCR e tenha recebido autorização médica do transportador aéreo para viagem ou do PNAE que dependa de assistência do tipo STCR , WCHS ou WCHC devem ser realizados preferencialmente prioritariamente por pontes de embarque, podendo também ser realizados por equipamento de ascenso e descenso.	Alteração para reforço do caráter prioritário para o embarque e desembarque do PNAE por pontes de embarque. Ademais, insere-se a previsão em separado para o caso do passageiro autorizado pelo transportador aéreo a viajar em maca por motivo de saúde e não de assistência especial reservada ao PNAE. STCR (<i>Stretcher Passenger</i>) refere-se a passageiro transportado em maca.
(Novo)	§ 1º São considerados equipamentos de ascenso e descenso os sistemas de elevação, as rampas, as cadeiras escadoras, além de outros equipamentos em acessibilidade para embarque e desembarque em aeronaves, desde que, seguindo as orientações de uso do fabricante, permitam o acesso seguro e digno do PNAE à aeronave, em atenção à sua condição de limitação de mobilidade informada.	Parágrafo introduzido face à necessidade de definir o que vem a ser equipamento de ascenso e descenso, de modo a indicar os equipamentos adequados para o embarque e desembarque do PNAE, além dos sistemas de elevação, no caso, as rampas e cadeiras escadoras, além de outros que sejam igualmente adequados, sempre mantendo como parâmetro a adequação em relação à situação da aeronave, do aeroporto e, principalmente, à condição do PNAE, assegurando maior segurança e dignidade ao PNAE.
§ 1º Os equipamentos de ascenso e descenso previstos no <i>caput</i> devem ser disponibilizados e operados pelo operador de aeródromo , podendo ser cobrado preço específico dos transportadores aéreos.	§ 2º Os equipamentos de ascenso e descenso previstos no <i>caput</i> devem ser disponibilizados e operados pelo operador de aeródromo , podendo ser cobrado preço específico dos transportadores aéreos.	O §1º do art. 20 da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisto e renumerado como §2º do art. 28 na proposta face à necessidade de estabelecer definição feita pela introdução do novo § 1º. Padronização da terminologia com as demais regulações SAS e exclusão da expressão “ou rampa”, pelo fato de rampa já estar incluído no rol de equipamentos de ascenso e descenso, sendo assim uma expressão redundante.
§ 2º É facultado ao transportador aéreo disponibilizar e operar seu próprio equipamento de ascenso e descenso.	§ 3º É facultado ao transportador aéreo disponibilizar e operar seu próprio equipamento de ascenso e descenso, por meio de instrumento jurídico acordado com o operador de aeródromo devidamente formalizado e disponível para a Anac.	O §2º do art. 20 da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisto e renumerado como §3º do art. 28 na proposta. Padronização da terminologia com as demais regulações SAS e exclusão da expressão “ou rampa”, pelo fato de rampa já estar incluído no rol de equipamentos de ascenso e descenso, sendo assim uma expressão redundante. Inserção de trecho para deixar mais clara a obrigação de formalização da obrigação

De:	Para:	Justificativa:
		assumida pelo transportador aéreo.
§ 3º A estipulação do preço específico deverá observar os princípios de transparência e compensação de custos.	§ 4º A estipulação do preço específico deverá observar os princípios de transparência e compensação de custos, em atenção à regulação, e, quando aplicável, as disposições contratuais referentes aos aeródromos explorados sob contratos de concessão.	O novo parágrafo, renumerado para §4º, da proposta busca tornar mais clara a estipulação de preço específico por parte do operador de aeródromo. Inclusão de trecho fundamentada na contribuição feita pela SRA no sentido de reforçar a necessidade de que sejam observados os contratos de concessão, quando cabível. Ver o item 4.4 Problema Regulatório 4: Equipamentos de Ascenso e Descenso, especialmente os itens 4.4.1.1.1 Previsões da Resolução Anac nº 280/2013 e das Regulações anteriores e 4.4.1.1.4 Melhores práticas internacionais. (Obrigação) / (Alterado após contribuições das UORGs)
§ 4º Na disponibilização de equipamento de ascenso e descenso, devem ser adotados aqueles mais apropriados em relação à situação da aeronave, do aeroporto e, principalmente, à condição do PNAE, assegurando-lhe sua maior segurança e dignidade.	§ 5º Na disponibilização de equipamento de ascenso e descenso, devem ser adotados aqueles mais apropriados em relação à situação da aeronave, do aeroporto e, principalmente, à condição do PNAE, assegurando-lhe sua maior segurança e dignidade.	O novo parágrafo, renumerado para §5º, da proposta estabelece parâmetros para orientarem a disponibilização otimizada de equipamentos de ascenso e descenso, com foco sobre a segurança e dignidade do PNAE. Trata-se da inserção de referência à melhor adequação à situação da aeronave, do aeroporto e, principalmente, do PNAE, na disponibilização dos equipamentos. Ver o item 4.4 Problema Regulatório 4: Equipamentos de Ascenso e Descenso (p. 253-301).
(...)	(...)	(...)
Art. 29. O embarque ou desembarque do PNAE deve ser realizado de forma adequada à situação, por meios que assegurem sua segurança e dignidade. (...)	Apenas para contextualização	Apenas para contextualização – Sem alteração.
§ 5º O operador de aeródromo e transportador aéreo responsáveis devem registrar o impedimento de embarque de PNAE que tenha informado previamente suas condições e necessidades especiais, em decorrência da ausência de pontes de embarque ou equipamentos de ascenso e descenso ou de funcionários habilitados.	§ 5º O operador de aeródromo e transportador aéreo responsáveis devem registrar, como ocorrência , o impedimento de embarque de PNAE que tenha informado previamente suas condições e necessidades especiais , em decorrência da ausência de pontes de embarque ou equipamentos de ascenso e descenso ou de funcionários habilitados, com indicação de fornecimento ou não de informação prévia pelo PNAE.	Inserção da referência à ocorrência do impedimento de embarque do PNAE e, ao final, indicação de ter havido ou não informação prévia pelo PNAE.
(...)	(...)	(...)
Art. 30. O transportador aéreo deve prestar ao operador de aeródromo, tempestivamente, as informações necessárias para o atendimento do PNAE no aeroporto, em particular para fins de alocação de pontes de embarque para as aeronaves que estejam transportando PNAE que dependa das assistências previstas no <i>caput</i> do art. 28.	Art. 30. O transportador aéreo deve prestar aos operadores de aeródromo, tempestivamente, as informações necessárias para o atendimento e a assistência especial do PNAE no aeroporto, em particular para fins de alocação de pontes de embarque e desembarque para as nas aeronaves que estejam transportando PNAE que dependa das assistências previstas no <i>caput</i> do art. 28.	Inclusão de referência à assistência especial do PNAE e à finalidade geral de embarque e desembarque – sem a necessidade de se destacar novamente a priorização para as pontes telescópicas.

O item 3.47 trata das normas específicas de inspeção AVSEC:

3.47. Dando seguimento às exposições, considera-se importante que no art. 31 seja feita menção às normas específicas de inspeção AVSEC vigentes, nos seguintes termos:

Art. 31. As ajudas técnicas utilizadas pelo PNAE para auxílio na sua locomoção e os equipamentos médicos podem ser utilizados na área restrita de segurança e levados até a porta da aeronave, desde que submetidos à verificação no canal de inspeção de segurança do aeroporto, **conforme regulação específica sobre procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos.** (em negrito, texto proposto acrescido)

A alteração proposta pela SIA no art. 31 será atendida com a inclusão de remissão geral aos procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. Esta alteração visa ressaltar o princípio da segurança contra estes atos, não tendo sido identificados impactos adicionais ocasionados por esta alteração, dado que tal previsão já se encontra na Resolução Anac nº 280/2013.

Assim, de forma a incorporar esta mudança ao se considerar as contribuições da SIA, tem-se a seguinte alteração de texto na proposta de ato normativo:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 31. As ajudas técnicas utilizadas pelo PNAE para auxílio na sua locomoção e os equipamentos médicos podem ser utilizados na área restrita de segurança e levados até a porta da aeronave, desde que submetidos à verificação no canal de inspeção de segurança do aeroporto.	Art. 31. As ajudas técnicas utilizadas pelo PNAE para auxílio na sua locomoção e os equipamentos médicos podem ser utilizados na área restrita de segurança e levados até a porta da aeronave, desde que submetidos à verificação no canal de inspeção de segurança do aeroporto, conforme regulação específica sobre procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos.	O art. 22 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como art. 31 na proposta. Inserção de trecho apresentado pela SIA para reforçar a importância da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

No item 3.48 é apresentada a questão relacionada a designação do responsável por acessibilidade nos operadores de transportes aéreos e de aeródromo:

3.48 Ainda, a proposta de art. 46, que visa regulamentar a designação do responsável por acessibilidade nos operadores de transportes aéreos e de aeródromo, apresenta algumas possíveis lacunas que precisam ser discutidos (sic). Um deles é a ausência de definição do controle de designações de responsáveis. Atualmente, considerando os regulamentos (sic) RBAC 153 e RBAC 107, o controle de designação dos responsáveis é feito pela SIA por meio de Formulário de Qualificação de Responsáveis, que é um documento que deve ser preenchido e enviado à ANAC pelos operadores de aeródromo, indicando os nomes e as qualificações dos responsáveis por diversas áreas. Nessa mesma linha, sugere-se que seja avaliada a proposta para que seja articulado, incluindo as responsabilidades da SIA, evitando redundâncias e contradições, e definindo com clareza os papéis e as responsabilidades dos envolvidos na promoção da acessibilidade nos operadores.

Quando à proposta contida no art. 46, referida pela SIA, cabe lembrar que a função de responsável por acessibilidade deverá ser incorporada a estrutura organizacional, tanto dos transportadores aéreos como dos operadores de aeródromo. A equipe do projeto normativo não vê óbices quanto a proposição de inclusão do controle de designação de responsável por acessibilidade em operadores de aeródromo nos RBAC nº 107 e 153, que simplificará tanto o processo de cadastramento como monitoramento desta função, tanto pelo regulador como pelos regulados.

Assim, no que se refere à estratégia de implementação, a proposta é, enquanto estas alterações não sejam introduzidas nos respectivos regulamentos, naquilo que refere a acessibilidade seguirá sendo monitorado pela SAS, utilizando um modelo de coleta de dados semelhante ao atualmente requerido pelo Formulário de Qualificação de Responsáveis por Aeródromos Públicos. Posteriormente, a partir da inserção do controle de designação de responsável por acessibilidade nos RBAC nº 107 e 153, a SIA assume esta função.

Sobre a proposta da SIA, que a SAS concorda, restou a dúvida sobre a gestão sobre o responsável por acessibilidade quando se tratar daqueles a cargo do transportador aéreo, devendo ser endereçada na fase da implementação.

Quando à análise do item 3.49, sobre os temas de competência transversal SAS e SIA, a equipe de projeto normativo não vê óbices que estes temas sejam tratados de forma conjunta, com estreita colaboração entre as áreas, no aprimoramento e simplificação normativa.

3.49 Por último, em relação aos temas que possam influenciar a área de competência da SIA, acredita-se que esta área técnica poderia aprimorar o desenvolvimento desses assuntos durante a elaboração dos estudos do relatório de AIR. Dessa maneira, seria possível enriquecer a proposta com maior detalhamento e profundidade, de forma colaborativa, levando em consideração o conhecimento específico desta Superintendência na análise.

Por fim, no item 4 – Conclusão, trata-se dos encaminhamentos meramente administrativos, sem considerações adicionais pela equipe do projeto normativo.

4. CONCLUSÃO

4.1 Diante do exposto, observadas as análises e apontamentos lançados, entende-se cabível a submissão da presente Nota Técnica à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária para avaliação de mérito e eventual decisão pelo seu encaminhamento à Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos.

(...)

Conclui-se assim a análise das contribuições da Nota Técnica 4 (9708143) e, assim, da SIA.

4.6. Contribuições da Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR)

4.6.1. Despacho GTEN (9654847)

Abaixo apresenta-se o inteiro teor do Despacho GTEN (9654847):

DESPACHO

À GTNI/CNORMA

Assunto: Consulta sobre Contribuições à Proposta de Normativo sobre Acessibilidade no Transporte Aéreo

1. Em atenção ao Despacho GTNI (SEI nº 9617625), a GTEN avaliou a proposta normativa SEI ANAC nº 9450273 (coluna “Redação Proposta”) quanto a possíveis impactos nos assuntos de sua competência e tem os seguintes comentários:

- Artigo 7: o conceito de PNAE deve incluir pessoas com limitações cognitivas e neste caso não se poderia imputar responsabilidade a ele com relação a fornecer informações.
- Artigo 14: o conceito de PNAE deve incluir pessoas com limitações cognitivas e neste caso sua autonomia é restrita.
- Artigo 19: o conceito de PNAE deve incluir pessoas com limitações cognitivas e neste caso não se poderia imputar responsabilidade a ele com relação a fornecer informações.
- Seção IV: no âmbito de proposta de IS sobre sistemas de contenção para crianças, tem-se utilizado o termo SISTEMA ao invés de MECANISMO. Tecnicamente, a SAR entende que os dois termos são equivalentes, mas, buscando harmonização com a terminologia de outras Autoridades (por exemplo exemplo (sic) AC 120-87C, CASA AC 91-18, e da própria ICAO – DOC 10049), propõe-se o uso do termo SISTEMA.
- Artigo 39, II b: no caso de um PNAE que seja criança, ou mesmo um adulto que tenha a compleição física de uma criança, a SAR entende que poderia usar dispositivo de contenção aprovado (por exemplo cadeirinha de criança aprovada para uso em voo) de sua propriedade, sem necessidade de autorização da ANAC, respeitadas as limitações do fabricante. Estamos discutindo uma IS intitulada “Aprovação de sistemas de contenção para crianças” para, entre outros pontos, explicar ao público o que significa o termo “aprovado” dos RBAC 91.107, 135.128 e 121.311.

Atenciosamente,

4.6.1.1. Análise das contribuições do Despacho GTEN (9654847)

Quando à análise das contribuições feitas pelo Despacho GTEN (9654847), o item 1 traz os comentários que serão apresentados em 5 alíneas, conforme abaixo:

1. Em atenção ao Despacho GTNI (SEI nº 9617625), a GTEN avaliou a proposta normativa SEI ANAC nº 9450273 (coluna “Redação Proposta”) quanto a possíveis impactos nos assuntos de sua competência e tem os seguintes comentários:

Os comentários colocados em a), b) e c) são:

- a) Artigo 7: o conceito de PNAE deve incluir pessoas com limitações cognitivas e neste caso não se poderia imputar responsabilidade a ele com relação a fornecer informações.
- b) Artigo 14: o conceito de PNAE deve incluir pessoas com limitações cognitivas e neste caso sua autonomia é restrita.
- c) Artigo 19: o conceito de PNAE deve incluir pessoas com limitações cognitivas e neste caso não se poderia imputar responsabilidade a ele com relação a fornecer informações.

Observa-se que estes comentários a), b) e c) fazem referência à restrição do PNAE, que, conforme se aponta, por possuir limitações cognitivas, não possuiria autonomia plena e, portanto, a ele não poderia ser imputada responsabilidades, como as de fornecer informações. Entretanto, trata-se exatamente de todo o objetivo da nova regulação: ressaltar a plena autonomia e direito ao livre arbítrio do PNAE, tendo como princípio basilar a segurança operacional, incluindo, mas não se limitando a prestar informações, decidir se viaja sozinho ou acompanhado, dentre outras.

Desse modo, em atenção ao princípio da não discriminação, cabe agradecer a preocupação acerca da capacidade cognitiva do PNAE, mas destaca-se que o objetivo da proposta normativa é justamente se ressaltar a autonomia plena do PNAE – incluindo para prestar informações –, mesmo em se tratando de pessoa com deficiência ou com restrição cognitiva.

Cabe observar que as considerações feitas no Despacho GTEN (9654847) mantêm relação com a definição de PNAE conforme previsto na 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.

Observa-se que a atual definição está defasada face aos avanços na legislação e regulação ocorridas a partir da publicação da Resolução, assim, não endereça adequadamente o destinatário das assistências. Desta constatação, a equipe do projeto normativo sugeriu a revisão desta definição, extensamente explanada no item 3.3.1 Terminologia do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.

Assim, a redação proposta como definição de PNAE corresponde à sugerida no artigo 3º (*caput* e parágrafos correspondentes):

Art. 3º Para efeito desta Resolução, o passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao serviço de transporte aéreo é entendido como qualquer pessoa que, por alguma condição específica, tenha limitação na sua autonomia ou mobilidade como passageiro e que requeira assistência especial.

§ 1º O PNAE tem direito a uma atenção adequada e à adaptação do serviço disponibilizado a todos os passageiros às suas necessidades específicas de acordo com o grau de limitação de sua autonomia ou mobilidade devido a qualquer impedimento ou dificuldade, permanente ou temporária, física, mental, intelectual, locomotora ou sensorial, ou a qualquer outra causa de limitação.

§ 2º Ao PNAE é assegurado o direito à autonomia e ao livre arbítrio no acesso em condições de igualdade aos demais passageiros ao serviço de transporte aéreo.

§ 3º Equipara-se ao PNAE o passageiro com necessidade de assistência especial incapaz ou relativamente incapaz representado pelo seu responsável legal ou autorizado a viajar desacompanhado conforme a legislação e regulamentação aplicáveis. (Grifo nosso)

Não obstante, a partir das considerações da SAR e da necessidade de especificar dispositivo no projeto de ato normativo em que não se aplica a autonomia decisória do PNAE, a equipe do projeto normativo entende ser cabível a exclusão do § 3º, do art. 3º, e ajustar a redação do art. 14, inserindo novo parágrafo único com incisos, implicando nas seguintes alterações na proposta de ato normativo:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 3º Para efeito desta Resolução, o passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao serviço de transporte aéreo é entendido como qualquer pessoa que, por alguma condição específica, tenha limitação na sua autonomia ou mobilidade como passageiro e que requeira assistência especial. (...)	Apenas para contextualização	Apenas para contextualização – Sem alteração.
§ 3º Equipara-se ao PNAE o passageiro com necessidade de assistência especial incapaz ou relativamente incapaz representado pelo seu responsável legal ou autorizado a viajar desacompanhado conforme a legislação e regulamentação aplicáveis.	(Parágrafo excluído)	Exclusão do parágrafo com remanejamento de parte de seu conteúdo ao parágrafo único do art. 14.Exclusão do parágrafo com remanejamento de parte de seu conteúdo ao parágrafo único do art. 14.
(...)	(...)	-
Art. 14. O PNAE possui autonomia e livre arbítrio acerca de seus próprios cuidados pessoais, cabendo-lhe a decisão de viajar desacompanhado ou acompanhado.	Apenas para contextualização	Apenas para contextualização – Sem alteração.
(Novo)	Parágrafo único. O <i>caput</i> deste artigo não se aplica ao passageiro com necessidade de assistência especial incapaz, o qual:	O novo parágrafo trata das restrições aplicáveis ao PNAE incapaz, quais sejam: ser representado legalmente, por não possuir autonomia e livre arbítrio; ter indicado previamente seu acompanhante ou atendente pessoal; caso comprovadamente autorizado em lei ou por decisão judicial, viajar desacompanhado.
(Novo)	I – Não possui autonomia e livre arbítrio, sendo representado pelo seu responsável legal nos termos de legislação aplicável;	Vide o parágrafo único acima.
(Novo)	II - Deverá ter seu acompanhante ou atendente pessoal indicado pelo representante legal nos termos do art. 9º, incisos III e IV;	Vide o parágrafo único acima.

(Novo)	III – Poderá estar autorizado a viajar desacompanhado nos termos da legislação aplicável.	Vide o parágrafo único acima.
--------	---	-------------------------------

Atentando à necessidade de cumprimento do princípio da não-discriminação, presente também na Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência - Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, tem-se:

Artigo 3

Princípios gerais

Os princípios da presente Convenção são:

- a) O respeito pela **dignidade inerente, a autonomia individual, inclusive a liberdade de fazer as próprias escolhas, e a independência das pessoas;**
- b) **A não-discriminação;**
- c) **A plena e efetiva participação e inclusão** na sociedade; (Grifos nosso)

Desse modo, ao contrário do postulado nos comentários a), b) e c) da SAR, o PNAE possui plena autonomia decisória e direito ao livre arbítrio, não havendo que se falar em restrição à prestação de informações ou outras atribuições inerentes à autonomia, exceto no caso do PNAE sem autonomia ou incapaz referido especificamente no novo parágrafo único, do art. 14, da proposta de ato normativo.

Justamente a visão de tutela exacerbada em relação à plena autonomia do PNAE enseja uma visão que pode vir a ser considerada discriminatória ao não reconhecer o PNAE como passageiro com todas as suas faculdades físicas e mentais reconhecidas, mas que necessita de assistência especial justamente para ter acesso equiparado ao serviço de transportes aéreo como todo e qualquer passageiro.

Esclarecido quanto à atualização da definição de PNAE, observa-se que as considerações feitas pela GTEN/SAR se relacionam com os PNAE incapaz, onde o passageiro não tem condições de fornecer informações necessárias para seu atendimento (Art. 14, novo parágrafo único com incisos da proposta de ato normativo) ou limitação de autonomia em relação aos seus cuidados pessoais, por exemplo (Art. 14).

Por fim, para deixar claro a distinção entre o PNAE que possui restrição de autonomia (art. 3º, *caput*) e o PNAE sem autonomia ou incapaz (novo art. 14, parágrafo único), especialmente no que diz respeito à autonomia sobre cuidados pessoais e sobre a decisão para viajar desacompanhado, entendeu-se necessário também aprimorar o art. 14 proposto, para separar as duas situações de forma mais clara, contemplando suas possíveis implicações.

Quanto aos comentários d) e e), entende-se se referirem a aspectos técnicos a serem incorporados na proposta normativa, conforme abaixo:

d) Seção IV: no âmbito de proposta de IS sobre sistemas de contenção para crianças, tem-se utilizado o termo SISTEMA ao invés de MECANISMO. Tecnicamente, a SAR entende que os dois termos são equivalentes, mas, buscando harmonização com a terminologia de outras Autoridades (por exemplo exemplo (sic) AC 120-87C, CASAAC 91-18, e da própria ICAO – DOC 10049), propõe-se o uso do termo SISTEMA.

e) Artigo 39, II b: no caso de um PNAE que seja criança, ou mesmo um adulto que tenha a compleição física de uma criança, a SAR entende que poderia usar dispositivo de contenção aprovado (por exemplo cadeirinha de criança aprovada para uso em voo) de sua propriedade, sem necessidade de autorização da ANAC, respeitadas as limitações do fabricante. Estamos discutindo uma IS intitulada “Aprovação de sistemas de contenção para crianças” para, entre outros pontos, explicar ao público o que significa o termo “aprovado” dos RBAC 91.107, 135.128 e 121.311.

Acerca da consideração colocada por meio do comentário d) sobre a recomendação para a harmonização terminológica que prescreve o termo “sistemas” e não “mecanismos”, trata-se de uma preocupação já explanada no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, em seu item 4.5.2. Marcação antecipada de assentos do passageiro, quando se trata dos aprimoramentos redacionais referentes à harmonização de termos presentes nos diversos regulamentos da Agência, onde, no caso, deve-se adotar, preferencialmente, a terminologia utilizada pela SAR. Desta feita, acolhe-se a proposição de alteração da terminologia “mecanismos” para “sistemas”.

Quanto à consideração colocada no comentário e) a respeito à regulação da Anac sobre dispositivo de contenção, informa-se que foram promovidas alterações por meio da proposta de ato normativo que inclui estas adequações redacionais, no entanto, mantida a essência da redação anterior, onde se considerou a informação prestada pela SAR sobre o desenvolvimento de uma Instrução Suplementar que trate da aprovação de sistemas de contenção para crianças. Entende-se que uma IS não teria o condão de alterar as previsões constantes numa Resolução que trate de acessibilidade. Desta feita, para manter-se a coerência regulatória e a padronização textual, faz-se necessário alterar a proposição do art. 39, parágrafo único, II, b, como apresentado abaixo.

Assim, de forma a incorporar as contribuições da SAR, tem-se a seguinte alteração de texto na proposta de ato normativo:

De:	Para:	Justificativa:
Seção IV	Apenas para contextualização	Apenas para contextualização – Sem alteração.
Designação de Assentos e Mecanismos de Contenção	Designação de Assentos e Sistemas de Contenção	Alteração proposta a partir das contribuições da SAR para ajuste de terminologia
Art. 39. O transportador aéreo deverá alocar o PNAE em assento que atenda simultaneamente aos requisitos de segurança operacional do transportador aéreo e às necessidades específicas do PNAE, de acordo com a informação prévia fornecida e com sua classe de assento contratada.	Apenas para contextualização	Apenas para contextualização – Sem alteração.
Parágrafo único. O transportador aéreo deve disponibilizar:	Apenas para contextualização	Apenas para contextualização – Sem alteração.
I – assentos especiais, junto ao corredor, localizados na dianteira e traseira da aeronave, o mais próximo possível das saídas, dotados de descansos de braço móveis, dispostos em quantidade mínima conforme Anexo II desta Resolução, sendo vedada sua localização nas saídas de emergência;	I – assentos especiais, junto ao corredor, localizados na dianteira e traseira da aeronave, o mais próximo possível próximos possível das saídas, em atenção à configuração interna da aeronave, dotados de descansos de braço móveis, dispostos em quantidade mínima conforme Anexo II desta Resolução, sendo vedada sua localização nas saídas de emergência;	Alteração com simplificação textual para maior clareza do inciso.
II – sistema de contenção para PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave, se solicitado previamente, em conformidade com os requisitos	II – sistema de contenção para PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave, se solicitado previamente, em conformidade com os requisitos	Alteração proposta a partir das contribuições da SAR e SPO, com inserção de referência à “regulamentação operacional aplicável” como um critério mais amplo de referência.

De:	Para:	Justificativa:
técnicos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 121;	técnicos da regulamentação operacional aplicável.	Teor do inciso alterado para contemplar a informação prévia do PNAE, tendo sido retirada a referência aos RBAC nº 121.
a. O PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave que não informar previamente a necessidade de utilização de sistema de contenção poderá ser impedido de embarcar por razões de segurança operacional;	Apenas para contextualização	Apenas para contextualização – Sem alteração.
b. O PNAE poderá utilizar sistema de contenção de sua propriedade, devendo, neste caso, protocolar solicitação de autorização à Anac com antecedência mínima de 20 (vinte) dias da data do embarque.	b. O PNAE poderá utilizar sistema de contenção de sua propriedade, devendo, neste caso, protocolar solicitação de autorização à Anac com antecedência mínima de 20 (vinte) dias da data do embarque; cumprir a regulamentação operacional aplicável.	Alteração proposta a partir das contribuições da SAR e SPO considerando a mudança no procedimento previsto na Resolução Anac nº 280/2013, de forma a remeter a utilização de sistema de contenção de propriedade do PNAE ao regramento técnico pertinente. O § 1º do art. 31 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como alínea b do inciso II do parágrafo único do art. 39 na proposta para alteração da terminologia de “mecanismo de retenção adicional” para “sistema de contenção”. Alteração de terminologia de “mecanismo de retenção adicional” para “sistema de contenção”.
c. Uma vez que um determinado sistema de contenção de sua propriedade tenha sido autorizado pela Anac, o PNAE fica dispensado de solicitar a autorização para sua utilização em outras viagens, bastando apresentar ao transportador aéreo, no momento do embarque, a autorização correspondente, desde que a autorização esteja dentro da sua validade, se aplicável.	e. Uma vez que um determinado sistema de contenção de sua propriedade tenha sido autorizado pela Anac, o PNAE fica dispensado de solicitar a autorização para sua utilização em outras viagens, bastando apresentar ao transportador aéreo, no momento do embarque, a autorização correspondente, desde que a autorização esteja dentro da sua validade, se aplicável.	Inciso excluído devido a contribuição da SPO. A atual redação do inciso impõe obrigação do PNAE de solicitar autorização individual para utilização de seu próprio sistema de contenção. Com a revisão dos processos na SPO e SAR estes sistemas passaram a ser aprovados de acordo com seu fabricante e modelo, não havendo mais a necessidade desta solicitação individual por parte do PNAE. Ver também o item 3.6.3 Despacho GTEN (9654847), referente ao acolhimento da proposta da SAR. O § 2º do art. 31 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como alínea c, do inciso II, do parágrafo único do art. 39 na proposta.

4.7. Contribuições da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA)

4.7.1. Despacho GERE (9672327).

Abaixo apresenta-se o inteiro teor do Despacho GERE (9672327):

DESPACHO

À SRA

Assunto: Proposta de Normativo sobre Acessibilidade no Transporte Aéreo. Considerações GERE.

1. Em atenção ao Despacho SAS (SEI nº 9566869), a GERE/SRA avaliou o Relatório de AIR 1 (SEI nº 8503951) e a proposta normativa SEI nº 9450273 (coluna “Redação Proposta”) quanto aos possíveis impactos nos assuntos de sua competência, os quais são apresentados a seguir.

2. De início, no tocante à adaptação da Infraestrutura Aeroportuária em razão da recomendação da OACI para criação de locais específicos na área restrita de segurança adequados para a realização de necessidades pelos cães-guia, o Relatório de AIR observa e propõe o que segue:

Relatório de AIR

3.2.2.4.3 Animal de serviço e animal de assistência emocional

Por fim, propõe-se o encaminhamento, para avaliação da SIA e da SRA, sobre a referida recomendação da OACI para criação de locais específicos, na área restrita de segurança, adequados para a realização de necessidades pelos cães-guia. Por parte da SAS, sugere-se que a matéria possa ser também inserida na Regulação por Incentivos, dada sua relevância e impactos também em relação aos animais de assistência emocional e de estimulação.

3.2.2.4.9 Questões para tratamento diferenciado

As seguintes questões associadas à percepção de gap regulatório foram selecionadas para tratamento por outras áreas da Agência ou por meio de medidas não regulatórias:

3. A serem encaminhadas a SRA:

- a. Acessibilidade Arquitetônica (Aeroporto e aeronave);
- b. Acessibilidade comunicacional e em sites;
- c. Animal de serviço e de apoio emocional: Locais específicos para realização de necessidades.

3. Isso posto, compete a esta área técnica apontar que, diante das disposições contratuais, especialmente da matriz de riscos, a imposição de obrigações não previstas no ordenamento jurídico e regulatório poderá ensejar pedidos de revisão extraordinária por parte das concessionárias de infraestrutura aeroportuária. Desse modo, a regulação por incentivo, conforme se propõe no Relatório AIR, compreende solução mais adequada.

4. Com relação à gratuidade das ajudas técnicas (acompanhantes), há de se ressaltar conforme dados compilados no estudo, notadamente de 2019, que essa alteração terá baixo impacto no percentual total de passageiros transportados (conforme Quadro 06 – Dados referentes ao atendimento dos PNAE – incluindo pessoas com deficiência – PCD e pessoas com mobilidade reduzida – PMR – coletados junto aos principais transportadores aéreos brasileiros – doc. Sei 8503951), porém o texto não traz informação se a tarifa aeroportuária (tarifa de embarque e conexão) estaria também contemplada na gratuidade destinada ao acompanhante/ajuda técnica.

Anexo II – Redação Proposta

Art. 8º A prestação de assistência especial de que trata esta Resolução não deve acarretar ônus ao PNAE, em conformidade com os dispositivos aplicáveis.

I – pelos assentos adicionais necessários à acomodação do PNAE, de suas ajudas técnicas ou de equipamentos médicos necessários ao seu transporte aéreo, cuja ocupação por outro passageiro esteja impedida, limitado a 2 (dois) assentos adicionais; e

Art. 17. O PNAE com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade é impedido de viajar desacompanhado sempre que:

§ 1º Nos casos previstos nos incisos I a III deste artigo, ao determinar a aplicação da restrição de segurança operacional ao PNAE, o transportador aéreo deve lhe indicar a possibilidade de isenção de custo do valor total da passagem aérea para pessoa apta a atuar como seu assistente de segurança operacional.

§ 4º No caso excepcional em que seja aplicada a restrição de segurança operacional no momento do embarque ao PNAE que solicitou assistência especial, o transportador aéreo deve, excepcionalmente, aplicar a isenção de custo do valor total da passagem aérea – incluindo de retorno, se aplicável – para pessoa que o PNAE indique como seu assistente de segurança operacional de modo a assegurar o transporte em curso do PNAE que não tinha conhecimento de sua condição sujeita à barreira de segurança operacional.

5. Assim, propõe-se que seja incluído um parágrafo adicional ao artigo 17 (§ 7º), indicando:

a) se o aeroporto fará jus às tarifas de embarque e conexão correspondentes aos assistentes de segurança operacional; e

b) se a empresa aérea poderá repassar os custos destas tarifas ao passageiro.

6. Ressalta-se, novamente, que novas obrigações impostas sobre os aeroportos podem ensejar pedidos de revisão extraordinária por parte das concessionárias de infraestrutura aeroportuária.

7. Adicionalmente, a retirada da isenção prevista no § 4º, do Art. 20, da Resolução nº 280/2013, onde os operadores de aeródromo para 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. Desta forma, entende-se que os aeroportos que recebem aeronaves de menor porte, a exemplo dos ATR-42 e 72, terão que dispor desses equipamentos. Desse modo, cabe apontar para a possibilidade de criação de obrigações adicionais de investimentos em equipamentos.

Anexo II – Redação Atual

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.

§ 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).

8. Por fim, destaca-se a inserção de conceitos relacionados à estipulação de preços específicos, constante do parágrafo 3º do art. 28 da norma proposta, os quais guardam semelhança aos previstos nos contratos de concessão, embora não abarquem integralmente as disposições contratuais sobre o assunto:

Anexo II – Redação Proposta

Art. 28. 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 equipamentos de ascenso e descenso.

§ 1º Os equipamentos de ascenso e descenso previstos no caput devem ser disponibilizados e operados pelo operador de aeródromo, podendo ser cobrado preço específico dos transportadores aéreos.

§ 3º A estipulação do preço específico deverá observar os princípios de transparência e compensação de custos.

9. Assim, recomenda-se que seja incluído um parágrafo adicional ao artigo 28 (§ 5º):

§ 5º No caso de aeródromos explorados sob contratos de concessão, a estipulação do preço específico deverá observar ainda as disposições constantes nestes contratos.

Atenciosamente,

4.7.1.1. Análise das contribuições do Despacho GERE (9672327)

Quanto à análise das contribuições feitas pela Gerência de Regulação Econômica (GERE) da SRA por meio do Despacho GERE (9672327), tem-se, no item 1 a síntese da análise realizada, sobre a qual não se faz necessário tecer considerações:

1. Em atenção ao Despacho SAS (SEI nº 9566869), a GERE/SRA avaliou o Relatório de AIR 1 (SEI nº 8503951) e a proposta normativa SEI nº 9450273 (coluna “Redação Proposta”) quanto aos possíveis impactos nos assuntos de sua competência, os quais são apresentados a seguir.

Para o item 2, quanto à recomendação a OACI sobre locais para realização de necessidades pelos cães-guia e questões sujeitas a tratamento diferenciado, tem-se:

2. De início, no tocante à adaptação da Infraestrutura Aeroportuária em razão da recomendação da OACI para criação de locais específicos na área restrita de segurança adequados para a realização de necessidades pelos cães-guia, o Relatório de AIR observa e propõe o que segue:

Relatório de AIR

3.2.2.4.3 Animal de serviço e animal de assistência emocional

Por fim, propõe-se o encaminhamento, para avaliação da SIA e da SRA, sobre a referida recomendação da OACI para criação de locais específicos, na área restrita de segurança, adequados para a realização de necessidades pelos cães-guia. Por parte da SAS, sugere-se que a matéria possa ser também inserida na Regulação por Incentivos, dada sua relevância e impactos também em relação aos animais de assistência emocional e de estimação.

3.2.2.4.9 Questões para tratamento diferenciado

As seguintes questões associadas à percepção de gap regulatório foram selecionadas para tratamento por outras áreas da Agência ou por meio de medidas não regulatórias:

3. A serem encaminhadas a SRA:

a. Acessibilidade Arquitetônica (Aeroporto e aeronave);

b. Acessibilidade comunicacional e em sites;

c. Animal de serviço e de apoio emocional: Locais específicos para realização de necessidades.

3. Isso posto, compete a esta área técnica apontar que, diante das disposições contratuais, especialmente da matriz de riscos, a imposição de obrigações não previstas no ordenamento jurídico e regulatório poderá ensejar pedidos de revisão extraordinária por parte das concessionárias de infraestrutura aeroportuária. Desse modo, a regulação por incentivo, conforme se propõe no Relatório AIR, compreende solução mais adequada.

É relevante a preocupação da GERE no item 2, quando cita o Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, em relação a eventuais impactos decorrentes de alterações nas obrigações não previstas no ordenamento jurídico e regulatório e suas interfaces frente à matriz de risco, de forma a estas alterações não ensejarem pedidos de revisão extraordinária pelas concessionárias, bem como indica ser sua competência analisar eventuais obrigações impostas não previstas no ordenamento jurídico e regulatório bem como de alterações na matriz de risco.

A despeito destas considerações, no entanto, o investimento necessário para a implantação de locais específicos adequados para a realização de necessidades pelos cães-guia, estima-se ser de baixa monta, possivelmente irrisório para fazer frente a um eventual pedido de revisão extraordinária, ainda que para a sua implantação, a equipe do projeto normativo entenda ser necessária a realização de investimentos, estes seriam incrementais no caso de uma infraestrutura que esteja atuando no limite da qualidade do seu nível de serviço, conforme as mesmas prescrições contratuais.

A equipe do projeto normativo também entende que a introdução da obrigação de locais específicos adequados para a realização de necessidades pelos cães-guia poderá ser compensada não só pela revisão extraordinária, mas também pela utilização, mediante pagamento pelo seu uso ou como local de propaganda, do mesmo local pelos animais de assistência emocional e animais de companhia, aos quais cabe lembrar que, por força de lei, somente o cão-guia é equiparado a ajuda técnica

e detém prerrogativas especiais. Ademais, essa implantação permitirá ganhos adicionais de imagem positivos ao operador de aeródromo quando o aeroporto passar a ser entendido como um local “pet friendly”, permitindo inclusive a ampliação da gama de serviços oferecidos aos passageiros.

Por fim, observa-se que tanto a SRA como a SAS concordam ser salutar a indicação da regulação por incentivos como um caminho adicional e adequado para implementação desta eventual alteração.

Não obstante, **cumpre esclarecer que não há nenhuma proposição específica sobre o tópico no texto da proposta de ato normativo.**

Quanto ao item 4 e 5, referente a gratuidade de ajudas técnicas, em especial os acompanhantes, tem-se:

4. Com relação à gratuidade das ajudas técnicas (acompanhantes), há de se ressaltar conforme dados compilados no estudo, notadamente de 2019, que essa alteração terá baixo impacto no percentual total de passageiros transportados (conforme Quadro 06 – Dados referentes ao atendimento dos PNAE – incluindo pessoas com deficiência – PCD e pessoas com mobilidade reduzida – PMR – coletados junto aos principais transportadores aéreos brasileiros – doc. Sei 8503951), porém o texto não traz informação se a tarifa aeroportuária (tarifa de embarque e conexão) estaria também contemplada na gratuidade destinada ao acompanhante/ajuda técnica.

Anexo II – Redação Proposta

Art. 8º A prestação de assistência especial de que trata esta Resolução não deve acarretar ônus ao PNAE, em conformidade com os dispositivos aplicáveis.

I – pelos assentos adicionais necessários à acomodação do PNAE, de suas ajudas técnicas ou de equipamentos médicos necessários ao seu transporte aéreo, cuja ocupação por outro passageiro esteja impedida, limitado a 2 (dois) assentos adicionais; e

Art. 17. O PNAE com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade é impedido de viajar desacompanhado sempre que:

§ 1º Nos casos previstos nos incisos I a III deste artigo, ao determinar a aplicação da restrição de segurança operacional ao PNAE, o transportador aéreo deve lhe indicar a possibilidade de isenção de custo do valor total da passagem aérea para pessoa apta a atuar como seu assistente de segurança operacional.

§ 4º No caso excepcional em que seja aplicada a restrição de segurança operacional no momento do embarque ao PNAE que solicitou assistência especial, o transportador aéreo deve, excepcionalmente, aplicar a isenção de custo do valor total da passagem aérea – incluindo de retorno, se aplicável – para pessoa que o PNAE indique como seu assistente de segurança operacional de modo a assegurar o transporte em curso do PNAE que não tinha conhecimento de sua condição sujeita à barreira de segurança operacional.

5. Assim, propõe-se que seja incluído um parágrafo adicional ao artigo 17 (§ 7º), indicando:

a) se o aeroporto fará jus às tarifas de embarque e conexão correspondentes aos assistentes de segurança operacional; e

b) se a empresa aérea poderá repassar os custos destas tarifas ao passageiro.

Como apontado, em relação à arrecadação de valores referentes às tarifas aeroportuárias devidas pelo acompanhante do PNAE e quanto ao transporte de ajudas técnicas, reconhece-se que a redação da Resolução Anac nº 280/2013 é dúbia, permitindo interpretações a partir da redação do §1º do art. 27:

Art. 27. (...)

(...)

§ 1º Nos casos previstos nos incisos I a III deste artigo, o operador aéreo deve prover acompanhante, sem cobrança adicional, ou exigir a presença do acompanhante de escolha do PNAE e **cobrar pelo assento do acompanhante valor igual ou inferior a 20% (vinte por cento) do valor do bilhete aéreo adquirido pelo PNAE.** (Grifo nosso)

Também se reconhece não haver um levantamento detalhado de como os transportadores aéreos tratam desta questão, mas, admite-se ser razoável que ao emitir o cartão de embarque do acompanhante do PNAE, como previsto pela Resolução Anac nº 280/2013, concomitantemente à emissão da passagem ou no momento do check-in, gera-se automaticamente uma obrigação referente à tarifa de embarque do acompanhante do PNAE.

No entanto, como o operador de aeródromo é remunerado, ou seja, se o PNAE arca com este custo ou se o transportador arcará totalmente com este custo é um questionamento que necessitaria de levantamentos adicionais de dados e este seria referente à atual Resolução, bem como desconsideraria a evolução regulatória proposta.

Para o dimensionamento do impacto como atualmente regulado pela Resolução Anac nº 280/2013, desenvolveu-se estudo próprio sintetizado no Relatório de Estudo Técnico-Regulatório nº 01/2022/GCON/SAS-Anac (6964270) que indicou que no ano de 2019 foram vendidas o total de 5.161 passagens com desconto para acompanhantes de PNAE, frente a num universo de mais de 92 milhões de passagens, ou seja, aproximadamente 0,006% do universo.

Considerando uma tarifa de embarque doméstico média entre 30 e 40 reais, valores estes entre o mais alto e mais baixo para voos domésticos autorizados pela Anac para os aeroportos concedidos a exploração pela iniciativa privada, no mesmo ano de 2019, totalizaria como valores de taxa de embarque não arrecadado algo entre R\$ 154. 830,00 (Cento e cinquenta e quatro mil, oitocentos e trinta reais) e R\$ 206.440,00 (Duzentos e seis mil, quatrocentos e quarenta reais). Sendo que estes valores devem ser divididos respeitando a proporcionalidade de acompanhantes de PNAE embarcados em cada aeroporto. Ainda que todos os embarques tivessem ocorrido num único aeroporto observa-se que os impactos econômicos ocasionados por esta medida são irrisórios, sem potencial para que seja concedida uma revisão extraordinária do contrato de concessão.

Cabe lembrar de toda a fundamentação que levou as alterações propostas para o acompanhante do PNAE, detalhadas na análise apresentada no item 4.3 do Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, cuja implantação deverá provocar a redução do quantitativo de casos de isenção de custo do valor total da passagem aérea.

Esta conclusão decorre de a proposta de ato normativo, ao adequar a definição de PNAE, restringir esta isenção à figura do assistente de segurança operacional, que ocorre somente em limitados casos nos quais o PNAE é impedido de viajar desacompanhado, representando, dessa forma, uma redução potencial dos casos de acompanhamento obrigatório.

No que se refere à terminologia, trata-se do “valor total da passagem aérea” – em correspondência ao § 1º do art. 4º da Resolução nº 400/2016, onde:

§ 1º O valor total da passagem aérea será composto pelos seguintes itens:

I - valor dos serviços de transporte aéreo;

II - **tarifas aeroportuárias;** e

III - valores devidos a entes governamentais a serem pagos pelo adquirente da passagem aérea e arrecadados por intermédio do transportador. (Grifo nosso).

De forma complementar, cabe o destaque que a Resolução Anac nº 432/2017, que dispõe sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência, fixa em seu art. 4º que a tarifa de embarque é devida pelo passageiro pelo fato das expensas relacionadas ao seu embarque

Art. 4º A **Tarifa de Embarque, incidente sobre o passageiro**, é o valor que remunera os custos dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações utilizados no despacho, embarque e desembarque do passageiro pelo Terminal de Passageiros, conforme descrito no Anexo desta Resolução. (Grifo nosso)

Quanto ao item 5, a equipe do projeto normativo sugere, a partir dos comentários da SRA e do colocado pela Resolução Anac nº 432/2017, como solução mais adequada, a inserção de exclusão das tarifas aeroportuárias ao custo do valor total da passagem aérea como constante §1º do art. 17 da proposta de ato normativo, restando claro que caberá ao próprio assistente de segurança operacional arcar com os valores referentes a esta tarifa aeroportuária.

Abaixo apresenta-se redação revisada do art. 17 da proposta de ato normativo:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 17. O PNAE com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade é impedido de viajar desacompanhado sempre que:	Apenas para contextualização	Apenas para contextualização – Sem alteração.

De:	Para:	Justificativa:
(...)	(...)	(...)
§ 1º Nos casos previstos nos incisos I a III deste artigo, ao determinar a aplicação da restrição de segurança operacional ao PNAE, o transportador aéreo deve lhe indicar a possibilidade de isenção de custo do valor total da passagem aérea para pessoa apta a atuar como seu assistente de segurança operacional.	§ 1º Nos casos previstos nos incisos I a III do caput deste artigo, ao determinar a aplicação da restrição de segurança operacional ao PNAE, o transportador aéreo deve: a) Registrar a ocorrência no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE conforme o art. 45; e b) Aplicar a isenção de custo do valor total da passagem aérea excluídos os valores referentes às tarifas aeroportuárias para a pessoa apta a atuar como seu assistente de segurança operacional.	Considera-se a definição dada pela Resolução Anac nº 400/2016, para o valor total da passagem aérea, em seu §1º do art. 4º. Desta feita cabe ao transportador aéreo arcar com o valor dos serviços de transporte aéreo bem como aos valores devidos a entes governamentais a serem pagos pelo adquirente da passagem aérea e arrecadados por intermédio do transportador.

Cabe lembrar que o **PNAE continuará a desembolsar o valor da sua passagem aérea, incluindo os valores referentes as tarifas aeroportuárias como atualmente previsto na Resolução Anac nº 280/2013.**

Art. 17 (...)

(...)

§ 1º Nos casos previstos nos incisos I a III deste artigo, ao determinar a aplicação da restrição de segurança operacional ao PNAE, **o transportador aéreo deve lhe indicar a possibilidade de isenção de custo do valor total da passagem aérea para pessoa apta a atuar como seu assistente de segurança operacional.** (Grifo nosso)

A consideração constante no item 6, reforça novamente, a questão que novas obrigações regulatórias poderão ensejar em pedidos de revisão extraordinária, embora seja uma preocupação válida, mas como demonstrado anteriormente, as alterações propostas têm baixíssimo impacto econômico sobre os concessionários (operadores de aeródromo), com reduzido potencial para ensejar pedidos de revisão extraordinária, decorrente das mudanças regulatórias propostas:

6. Ressalta-se, novamente, que novas obrigações impostas sobre os aeroportos podem ensejar pedidos de revisão extraordinária por parte das concessionárias de infraestrutura aeroportuária.

Nos itens 7 a 9 são apresentadas considerações a respeito das obrigações relacionadas aos equipamentos de ascenso e descenso incluindo a previsão para cobrança de preço específico e as alterações propostas pela revisão:

7. Adicionalmente, a retirada da isenção prevista no § 4º, do Art. 20, da Resolução nº 280/2013, onde os operadores de aeródromo para 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. Desta forma, entende-se que os aeroportos que recebem aeronaves de menor porte, a exemplo dos ATR-42 e 72, terão que dispor desses equipamentos. **Desse modo, cabe apontar para a possibilidade de criação de obrigações adicionais de investimentos em equipamentos.** (Grifo nosso)

Anexo II – Redação Atual

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.

§ 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).

8. Por fim, destaca-se a inserção de conceitos relacionados à estipulação de preços específicos, constante do parágrafo 3º do art. 28 da norma proposta, os quais guardam semelhança aos previstos no (sic) contratos de concessão, embora não abarquem integralmente as disposições contratuais sobre o assunto:

Anexo II – Redação Proposta

Art. 28. 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.

§ 1º Os equipamentos de ascenso e descenso previstos no caput devem ser disponibilizados e operados pelo operador de aeródromo, podendo ser cobrado preço específico dos transportadores aéreos.

§ 3º A estipulação do preço específico deverá observar os princípios de transparência e compensação de custos.

9. Assim, recomenda-se que seja incluído um parágrafo adicional ao artigo 28 (§ 5º):

§ 5º No caso de aeródromos explorados sob contratos de concessão, a estipulação do preço específico deverá observar ainda as disposições constantes nestes contratos.

(...)

Iniciando pelo item 7, a isenção atualmente prevista no § 4º, do art. 20 da Resolução Anac nº 280/2013 foi introduzida à época pela inexistência ou dificuldades para aquisição de equipamento de ascenso e descenso adequado para o atendimento de aeronaves com menor altura em relação ao solo, que é o caso das aeronaves ATR e pela elevada complexidade para este modelo de aeronave seja atendida por meio de pontes telescópicas. Esta complexidade adicional na operação, decorrente da dificuldade para operação com pontes telescópicas, inclusive, afastou a operação desta aeronave no mercado regional norte-americano, tendo as empresas adotado, preferencialmente as aeronaves da Embraer.



Figura 7: Aeronave ATR 72 operando em ponte de embarque

Fonte: <https://www.flickr.com/photos/63366024@N00/3180787855>, disponível em 04/04/2024

De fato, a alteração proposta – a retirada desta isenção – poderá elevar a necessidade de investimentos adicionais nestes equipamentos para aqueles aeroportos que atualmente já recebem operações com aeronaves com menor altura em relação ao solo, dado serem, pela atual regulação, isentos desta obrigação. No entanto, a proposta de ato normativo equaciona esta questão pelo revisão quanto à possibilidade de se cobrar dos transportadores aéreos por meio de “preço específico” pela prestação do serviço, levando assim, à amortização do investimento, conforme já previsto na Resolução Anac nº 280/2013 e mantido na proposta de ato normativo bem como a permanência das prerrogativas relativas à contratação de outros prestadores para prover este serviço, sendo, da mesma forma, remunerado por meio de pagamento de preço específico.

Para aqueles aeroportos que passarão a receber operações com estas aeronaves após a implantação da proposta de ato normativo, esta mudança não promoverá alteração no marco legal, sendo assim, sem potencial para o operador de aeródromo solicitar um reequilíbrio contratual.

Como demonstrado no item 4.4.2 do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS (revisado) tem-se:

Analisando a questão exclusivamente pelo método A – Alocação máxima horária, mais próxima da operação que acontece nos aeroportos, tem-se, como sendo necessário para o atendimento de todos os aeroportos onde ocorrem operações com aeronaves da família ATR tem-se:

- Total de rampas estimadas: 115 rampas (Cento e quinze unidades);
- Custo unitário por rampa: R\$ 50.000,00 (Cinquenta mil reais), sendo que para a maioria dos aeroportos o investimento individual seria unitário;
- Custo total: R\$ 5.750.000,00 (Cinco milhões e setecentos e cinquenta mil reais);
- Valor médio acrescido – Total do investimento em rampas dividido pelo total de passageiros movimentados em um ano, considerando, como base o ano de 2022: R\$ 0,03 (Três centavos);

Considerando os dados da base do Voo Regular Ativo – VRA, para o ano de 2022, o aeroporto com maior demanda por rampas de acessibilidade é o aeroporto de Viracopos, em Campinas/SP que requer, em condição de pico, como detalhado no Relatório de AIR, um total de 6,3 rampas simultâneas. Para este, aeroporto que já recebe operações com esta aeronave e é o mais impactado pela revisão da norma, esta mudança causaria uma necessidade de investimento de aproximadamente R\$ 350.000,00 para aquisição de sete unidades, investimento este necessário somente no caso de se constatar não haver nenhuma rampa de acessibilidade disponível e operando neste aeroporto, bem como nenhum prestador de serviço demonstrar interesse em firmar contrato com os transportadores aéreos para o provimento deste serviço.

Para os demais aeroportos impactados pela mudança proposta, de uma maneira geral, é necessária a aquisição de apenas uma rampa de acessibilidade, que trará um ganho significativo na qualidade do atendimento dos passageiros, sejam eles PNAE ou não, com um investimento mínimo por parte do operador de aeródromo.

Ao se observar a redação do *caput* do art. 28 proposto, observa-se a relevância de se atualizar e assim alterar a indicação de “preferência” para “prioridade”, de modo a deixar mais preciso o imperativo de se priorizar o embarque e o desembarque de aeronave em que haja um PNAE que dependa de assistência do tipo cadeira de rodas por pontes de embarque.

Quanto às considerações colocadas nos itens 8 e 9, sobre preços específicos relacionados à prestação deste serviço, tem-se que, conforme mencionado anteriormente, a proposta mantém a previsão para que o operador de aeródromo possa cobrar preço específico pela prestação deste serviço, sendo assim, compensado pelo eventual investimento necessário para aquisição dos equipamentos.

Quanto à sugestão de inclusão de parágrafo adicional, esta foi aceita parcialmente, de modo a também atender à necessidade da preservação da neutralidade da regulação proposta em relação aos modelos de gestão aeroportuárias existentes. Desse modo, insere-se novo trecho ao § 3º proposto, sem alterar o caráter geral de aplicação da regulação. Desta feita, as contribuições estão sintetizadas no quadro abaixo:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 28. 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.	Art. 28. O embarque e o desembarque do passageiro que dependa de equipamento médico do tipo STCR e tenha recebido autorização médica do transportador aéreo para viagem ou 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 equipamentos de ascenso e descenso.	Alteração para reforço do caráter prioritário para o embarque e desembarque do PNAE por pontes de embarque. Ademais, insere-se a previsão em separado para o caso do passageiro autorizado pelo transportador aéreo a viajar em maca por motivo de saúde e não de assistência especial reservada ao PNAE. STCR (<i>Stretcher Passenger</i>) refere-se a passageiro transportado em maca. A inclusão da previsão de “outro meio apropriado” visa a deixar claro que outros meios também podem ser utilizados, desde que sejam adequados à condição do PNAE e à situação do aeródromo e da aeronave, como seria o caso de rampas para aeronaves ATR.
(...)	-	-

<p>§ 3º A estipulação do preço específico deverá observar os princípios de transparência e compensação de custos.</p>	<p>§ 3º A estipulação do preço específico deverá observar os princípios de transparência e compensação de custos, em atenção à regulação, e, quando aplicável, as disposições contratuais referentes aos aeródromos explorados sob contratos de concessão.</p>	<p>Inclusão de trecho fundamentada na contribuição feita pela SRA no sentido de reforçar a necessidade de que sejam observados os contratos de concessão, quando cabível.</p>
---	--	---

4.8. Contribuições da Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL)

4.8.1. Despacho GTNO-SPL (9652288)

Abaixo apresenta-se o inteiro teor do Despacho GTNO-SPL (9652288):

DESPACHO

À Coordenadoria de Julgamento e Demandas Externas

Assunto: Consulta sobre Contribuições à Proposta de Normativo sobre Acessibilidade no Transporte Aéreo.

1. Em atenção ao Despacho SEI 9580167, em razão do volume do processo combinado com curto tempo de respostas e das competências da Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL), esta Gerência Técnica focou sua análise nos itens destacados no Despacho SAS 9566869 para a SPL, a saber, Treinamento e controle de qualidade (art. 43 a 45).
2. Apesar da indicação no Despacho SAS 9566869, esta Gerência Técnica entende que os treinamentos descritos na proposta de resolução em seu art. 43 e anexo III extrapolam as competências da SPL. Isso porque programas de treinamento de operadores aéreos são de competência da Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) enquanto treinamento realizados por operadores de aeródromo são de competência da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA).
3. O tema de acessibilidade aparece no RBAC 63.79(b)(2), de competência da SPL, que indica:

63.79 Requisitos de competência para a concessão de licença de comissário de voo - exame prático

(...)

(b) O exame prático referido no parágrafo (a) desta seção deve ser aplicado pela ANAC ou por examinador credenciado, em aeronave do tipo ou dispositivo de treinamento qualificado pela ANAC correspondente à habilitação solicitada, nas seguintes áreas, deveres e responsabilidades que lhe serão atribuídos:

(...)

(2) tratamento com os passageiros, **incluindo procedimentos que devem ser seguidos ao lidar com pessoa com deficiência, com mobilidade reduzida, com necessidade de assistência especial**, com passageiro indisciplinado e com outras pessoas cuja conduta possa colocar em risco a segurança;

(...) (grifo nosso)

Este requisito, entretanto, acaba sendo cumprido nos exames realizados por operadores certificados de acordo com o RBAC 121 e de competência da SPO.

4. É competência da SPL, também, o RBAC 110 intitulado “Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita-PNIAVSEC”. É parte do currículo do curso de Inspeção de Segurança da Aviação Civil hoje presente no Apêndice D da IS 110-001A treinamento acerca de “categorias especiais de passageiros” que incluem passageiros com necessidades especiais. Esta IS encontra-se hoje em processo de revisão pela GTNO. Mesmo assim, entende-se que o foco, neste caso, é o treinamento AVSEC e sua adaptação no caso de passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE).

5. Com relação aos artigos 44 e 45, estes discutem Controle de qualidade dos serviços de assistência especial e também não se encontram sob a competência da SPL.

6. Por fim, interessante informar também que a SPL vem empreendendo esforços para ampliar a acessibilidade de pessoas com deficiência a licenças e habilitações emitidas pela ANAC, mas entende-se que esse tema não é o escopo deste esforço da SAS.

7. Esta Gerência Técnica continua à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

Pedro Fernando Almeida Di Donato

Gerente Técnico de Normas

Superintendência de Pessoal da Aviação Civil

4.8.1.1. Análise das contribuições do Despacho GTNO-SPL (9652288)

As contribuições realizadas pela SPL pelo Despacho GTNO-SPL (9652288) e se concentram nos aspectos de Treinamento e Controle de Qualidade, como preliminarmente indicados pela SAS, e apresentado no item 1 referido abaixo.

1. Em atenção ao Despacho SEI 9580167, em razão do volume do processo combinado com curto tempo de respostas e das competências da Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL), esta Gerência Técnica focou sua análise nos itens destacados no Despacho SAS 9566869 para a SPL, a saber, Treinamento e controle de qualidade (art. 43 a 45).

No item 2, a GTNO entende que os treinamentos constantes do art. 43 da proposta de ato normativo, extrapolam competências regimentais da SPL de Licenciamento de Pessoal, pertencendo às competências da SIA e SPO, a depender do público ao qual é dirigido.

2. Apesar da indicação no Despacho SAS 9566869, esta Gerência Técnica entende que os treinamentos descritos na proposta de resolução em seu art. 43 e anexo III extrapolam as competências da SPL. Isso porque programas de treinamento de operadores aéreos são de competência da Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) enquanto treinamento realizados por operadores de aeródromo são de competência da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA).

Já no item 3, a GTNO destaca pontos listados no RBAC nº 63 que são relacionados ao treinamento de comissários de bordo, – assunto de competência da SPL.

3. O tema de acessibilidade aparece no RBAC 63.79(b)(2), de competência da SPL, que indica:

63.79 Requisitos de competência para a concessão de licença de comissário de voo - exame prático

(...)

(b) O exame prático referido no parágrafo (a) desta seção deve ser aplicado pela ANAC ou por examinador credenciado, em aeronave do tipo ou dispositivo de treinamento qualificado pela ANAC correspondente à habilitação solicitada, nas seguintes áreas, deveres e responsabilidades que lhe serão atribuídos:

(...)

(2) tratamento com os passageiros, **incluindo procedimentos que devem ser seguidos ao lidar com pessoa com deficiência, com mobilidade reduzida, com necessidade de assistência especial**, com passageiro indisciplinado e com outras pessoas cuja conduta possa colocar em risco a segurança;

(...) (grifo nosso)

Este requisito, entretanto, acaba sendo cumprido nos exames realizados por operadores certificados de acordo com o RBAC 121 e de competência da SPO.

No item 4, destaca-se uma consideração, bastante pertinente, referente ao RBAC nº 110, (Emenda 01) quanto à inspeção de categorias especiais de passageiros, ressaltando-se como foco o “treinamento AVSEC e sua adaptação no caso de passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE)”, cuja Instrução Suplementar está em revisão.

4. É competência da SPL, também, o RBAC 110 intitulado “Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita-PNIAVSEC”. É parte do currículo do curso de Inspeção de Segurança da Aviação Civil hoje presente no Apêndice D da IS 110-001A treinamento acerca de “categorias

especiais de passageiros” que incluem passageiros com necessidades especiais. Esta IS encontra-se hoje em processo de revisão pela GTNO. Mesmo assim, entende-se que o foco, neste caso, é o treinamento AVSEC e sua adaptação no caso de passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE).

No item 5, é ressaltado não ser competência da SPL o teor dos artigos 44 e 45 (Controle de qualidade dos serviços de assistência especial) da proposta de ato normativo.

5. Com relação aos artigos 44 e 45, estes discutem Controle de qualidade dos serviços de assistência especial e também não se encontram sob a competência da SPL.

No item 6, a SPL informa sobre seu esforço em ampliar a acessibilidade de pessoas com deficiência para obtenção de licenças e habilitações emitidas pela Anac.

6. Por fim, interessante informar também que a SPL vem empreendendo esforços para ampliar a acessibilidade de pessoas com deficiência a licenças e habilitações emitidas pela ANAC, mas entende-se que esse tema não é o escopo deste esforço da SAS.

Por fim, no item 7, trata-se dos encaminhamentos administrativos, necessidade de considerações adicionais pela equipe do projeto normativo.

7. Esta Gerência Técnica continua à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

(...)

Em síntese, após análise do Despacho GTNO-SPL (9652288), ressalta-se não haver qualquer intento nas proposições colocadas por meio do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, bem como em seus Anexos de se invadir as competências regimentais das outras UORGs.

O que se propõe é os transportadores aéreos e operadores de aeródromo provejam programas de treinamento específicos voltado aos profissionais responsáveis pelo atendimento do PNAE, em moldes semelhantes aos exigidos em outros normativos da Agência, como, por exemplo no item 153.37 do RBAC nº 153 (Emenda 07):

153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas

(Vide IS nº 37-001)

(a) **O operador de aeródromo deve implementar e monitorar a realização de treinamentos voltados à segurança das operações de solo para os profissionais que trabalham na área operacional do aeródromo ou em atividades relacionadas com a segurança operacional.** (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023) (Grifo nosso)

Agradecendo às contribuições feitas pela SPL por meio do Despacho GTNO-SPL (9652288), cumpre apresentar alguns comentários da CNAD/SAS acerca de Programas de Treinamento em Acessibilidade colocados por meio do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e seus anexos, onde:

- Em todo o trabalho, há preocupação da SAS em não invadir as competências normativas de outras UORGs da Agência;
- Não há intento em alterar os procedimentos de Licenciamento de Pessoal como previstos no Anexo 1 à CACI, bem como outros normativos sob responsabilidade da SPL ou demais UORGs (SIA e SPO);
- É proposta uma série de aprimoramentos nas atuais obrigações de treinamento e Controle de Qualidade – onde se faz o controle estatístico dos atendimentos prestados –, estando detalhados nos itens 4.5.3.1. Treinamento dos profissionais envolvidos e 4.5.3.2 Controle de Qualidade no citado Relatório;
- Sobre o treinamento de profissionais, a Resolução Anac nº 280/2013 estabelece um rol mínimo de conhecimentos, em termos de treinamento e capacitação, requeridos dos profissionais que lidam com PNAE. Para o estabelecimento deste rol consideraram-se as previsões do Documento 9984 – Manual de Acesso ao Transporte Aéreo a Pessoas com Deficiência da OACI, estando, desta forma, alinhado com as previsões internacionais sobre o tema em um grau de detalhamento considerado adequado para aquelas condições mais recorrentes nos aeroportos;
- Os programas de treinamento propostos apenas revisam o previsto na Resolução Anac nº 280/2013 que estão de acordo com as previsões do Documento 9984 da OACI, sendo complementares e guardam similaridade aos demais programas de treinamento requeridos por outros normativos da Anac, como, por exemplo, RBAC nº 153 referido; e
- A Prática Recomendada 8.27 do Anexo 9 da CACI indica necessidade de cooperação ampla entre os regulados. Assim, é razoável se admitir que, sendo esperada cooperação entre operadores da aviação civil, que haja ação semelhante dentro do órgão regulador para que colaborem entre si no sentido de estabelecer, de forma comum e coordenada, programas de treinamento e formação para garantir que haja pessoal capacitado e disponível para assistir os PNAE. A capacitação em acessibilidade e assistência especial é, de fato, o principal objetivo de tal previsão normativa, de modo que é salutar que se estabeleça um projeto para validação simultânea dos diversos programas de treinamento requeridos pela Agência no sentido de evitar a sobreposição de esforços, tanto com o foco normativo e fiscalizatório, quanto para o cumprimento destas obrigações pelos regulados.

4.8.2. Parecer 18 (9663638)

Abaixo apresenta-se o inteiro teor do Parecer 18 (9663638):

PARECER Nº 18/2024/DEMANDAS-CJDE-SPL/GTAS-SPL/SPL

PROCESSO Nº 00058.050948/2021-83

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE ACOMPANHAMENTO DE SERVIÇOS AÉREOS

À SPL

Assunto: Consulta sobre Contribuições à Proposta de Normativo sobre Acessibilidade no Transporte Aéreo.

Anexo(s): Informe o nome do documento1 SEI 000000; Informe o nome do documento2 SEI 000000; Informe o nome do documento3 SEI 000000; Informe o nome do documento4 SEI 000000; Informe o nome do documento5 SEI 000000. (sic)

Referência(s): Despacho SAS 9566869.

I. DA CONTEXTUALIZAÇÃO:

1. Trata-se de proposta de revisão da regulação dos procedimentos relativos à acessibilidade de passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao transporte aéreo estabelecidos pela Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013.
2. Por meio do despacho de referência, a SAS encaminhou os autos à SPL para consultar sobre eventuais contribuições (sugestões de aprimoramento, esclarecimento ou adequação), em especial ao tema: “Treinamento e controle de qualidade (art. 43 a 45)”.
3. No âmbito da SPL, a GTNO exarou análise técnica para fins de subsidiar a resposta da Superintendência á presente demanda.

II. COMPETÊNCIA:

4. Os atos praticados no presente processo estão inseridos nas competências da Coordenação de Julgamento e Demandas Externas (CJDE), que foram atribuídas por meio Portaria de Organização Interna Nº 13.517/SPL, de 02 janeiro de 2024, em especial o Art. 7º, inciso IV.

III. ANÁLISE:

5. Em que pese a indicação no Despacho SAS referenciado, entende-se que os treinamentos descritos na proposta de resolução em seu art. 43 e anexo III extrapolam as competências da SPL. Isso porque programas de treinamento de operadores aéreos são de competência da SPO enquanto treinamentos realizados por operadores de aeródromo são de competência da SIA.
6. Note-se que o tema de acessibilidade aparece no RBAC 63.79(b)(2), de competência da SPL, que indica:

63.79 Requisitos de competência para a concessão de licença de comissário de voo - exame prático

(...)

(b) O exame prático referido no parágrafo (a) desta seção deve ser aplicado pela ANAC ou por examinador credenciado, em aeronave do tipo ou dispositivo de treinamento qualificado pela ANAC correspondente à habilitação solicitada, nas seguintes áreas, deveres e responsabilidades que lhe serão atribuídos:

(...)

(2) tratamento com os passageiros, **incluindo procedimentos que devem ser seguidos ao lidar com pessoa com deficiência, com mobilidade reduzida, com necessidade de assistência especial**, com passageiro indisciplinado e com outras pessoas cuja conduta possa colocar em risco a segurança;

(...) (grifo nosso)

7. Este requisito, entretanto, acaba sendo cumprido nos exames realizados por operadores certificados de acordo com o RBAC 121 e de competência da SPO.

8. Também é competência da SPL o RBAC 110, intitulado “Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita-PNIAVSEC”. E faz parte do currículo do curso de Inspeção de Segurança da Aviação Civil, hoje presente no Apêndice D da IS 110-001A, treinamento acerca de “categorias especiais de passageiros” que incluem passageiros com necessidades especiais. Esta IS encontra-se hoje em processo de revisão pela GTNO desta Superintendência, com foco no treinamento AVSEC e sua adaptação no caso de passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE).

9. Com relação aos artigos 44 e 45, estes discutem Controle de qualidade dos serviços de assistência especial e também não se encontram sob a competência da SPL.

10. Por fim, interessante informar também que a SPL vem empreendendo esforços para ampliar a acessibilidade de pessoas com deficiência a licenças e habilitações emitidas pela ANAC. Contudo, entende-se que esse tema não é o escopo do presente esforço da SAS.

IV. CONCLUSÃO E PEDIDOS:

11. Por todo o exposto, entende-se que as informações requeridas e de competência da SPL foram prestadas.

12. Que a SPL retorne o processo ao SAS até a data de 19/02/2024 com os esclarecimentos expostos ao longo do presente Parecer.

Atenciosamente,

Vinicius Andrei Conte

Coordenador de Julgamento e Demandas Externas - SPL

4.8.2.1. Análise das contribuições do Parecer 18 (9663638).

Quando da análise das contribuições feitas por meio do Parecer 18 (9663638), identificou-se que este parecer revisita o conteúdo do Despacho GTNO-SPL (9652288), anteriormente analisado nesta Nota Técnica. Do apresentado nos títulos I. Da contextualização e II. Competência não há comentários adicionais.

Ao analisar-se o título III. Análise, observa-se que reitera o conteúdo do Despacho GTNO-SPL (9652288) em seus itens 2 a 7, tendo sido identificadas diferenças textuais mínimas, tendo sido mantido o contexto do Despacho. Desse modo, a equipe do projeto normativo reitera a análise apresentada no item 3.8.1.1 Análise das contribuições do Despacho GTNO-SPL (9652288).

Conclui-se assim a análise das contribuições da SPL.

4.9. Contribuições do Comitê de Equidade da Anac

4.9.1. Despacho CE (9689065)

Abaixo apresenta-se o inteiro teor do Despacho CE (9689065):

DESPACHO

À Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos

Att: GTNI

Assunto: Proposta de Normativo sobre Acessibilidade no Transporte Aéreo. Considerações Comitê de Equidade.

1. Em atenção ao Despacho SAS (SEI ANAC nº 9566869), este Comitê de Equidade informa que avaliou a o processo 00058.050948/2021-83 nos principais assuntos de sua competência.

2. Dada a sua extensão e complexidade, a análise foi centrada principalmente na AIR 1 (SEI nº 8503951) e em alguns pontos da proposta de redação do novo texto conforme o Anexo II (SEI nº 9450273). Isto posto, resta claro o empenho e capacidade técnica dos servidores, e a diversidade das partes interessadas envolvidas neste processo. Ademais, cabe ressaltar que pelo fato de termos membros do Comitê de Equidade que são pessoas com deficiência, optamos por incluir ao final um relato de caráter pessoal sobre o uso do transporte aéreo. Embora tal iniciativa possa destoar a princípio de análise técnica, entendemos que essa interação com o mundo da vida pode trazer elementos importantes para reflexão ao processo de regulação.

3. Assim, apresentamos os seguintes comentários e sugestões, a fim de colaborar para o aprimoramento desta proposta de modificação normativa, a saber:

4. De início, em relação a sugestão de atualização do termo “PNAE” conforme proposto no item 3.3.1. – Pessoas com necessidade de atendimento especial – recomendamos que seja feita uma consulta com as partes interessadas, como entidades representativas de pessoas com deficiência e o Ministério dos Direitos Humanos e Cidadania - MDHC, para avaliar uma outra possibilidade de nomenclatura. Isto se justifica pelo fato de algumas entidades entenderem que o termo “especial” pode ser considerado pejorativo. Ademais, se observarmos a terminologia internacional temos que o conceito utilizado é de pessoa com deficiência, conforme apresentado no “Quadro 03 – Comparativo entre termos usados para os passageiros com necessidade de assistência especial.”.

5. Cabe ressaltar ainda que, a similitude do acrônimo “PNAE” (mesmo definido de forma mais ampla a “passageiro com necessidade de assistência especial”) tem uma íngreme relação com o termo PNE (portador de necessidades especiais) que já foi amplamente usado no Brasil no passado. Todavia, este termos (sic) é atualmente rejeitado pela comunidade e organizações que representam as pessoas com deficiência.

6. Consideramos fundamental a indicação do combate ao capacitismo, por meio da inclusão do Art. 3º, § 2º que enfatiza que “Ao PNAE é assegurado o direito à autonomia e ao livre arbítrio no acesso em condições de igualdade aos demais passageiros ao serviço de transporte aéreo”. O respeito a tais direitos se constitui num dos pilares para a promoção da inclusão e acessibilidade pela ANAC nas suas diversas áreas de atuação e arcabouço regulatório.

7. Em relação ao Problema Regulatório 1: Informações a Serem Apresentadas pelo Passageiro Que Requer Assistência Especial, no que tange ao Capítulo II – Procedimentos Prévios a Viagem, nova seção “Informação Prévia pelo PNAE”, e outros relacionados (Art. 7º, Parágrafo único, Art. 9º, entre outros), observamos que a AIR focou na comparação internacional e na importância da prestação das informações prévias para permitir uma correta prestação do serviço do transporte aéreo para pessoas com deficiência. Não resta dúvidas que o fornecimento destas informações se constitui num dos fatores críticos de sucesso para que a pessoa com deficiência tenha um (sic) prestação de serviço digna.

8. Todavia, este Comitê recomenda, que de forma adicional, seja considerado o que ocorre efetivamente no “mundo da vida” quando um passageiro com deficiência tenta realizar esse contato prévio para fornecer as informações exigidas. De forma a sustentar essa recomendação, este Comitê ouviu o relato da experiência de dois dos seus membros, que são viajantes frequente e pessoas com deficiências motoras e visuais, que indicam a enorme dificuldade neste processo. Em primeiro lugar os sistemas utilizados pelos transportadores aéreos tem as mesmas características amplamente conhecidas daqueles utilizados por companhias de celular e similares. Ou seja, os mesmo (sic) tipos de menus de opções, solicitação repetitiva de CPF e outros dados, longas esperas e possibilidade reduzida de atendimento humano que permita a explicação de algum problema ou requerimento de forma acessível. Em segundo, os processos de compra ou reserva online atuais também não permitem o atendimento adequado e acessível.

9. Desta forma, este Comitê defende que a responsabilidade da informação prévia não deve ser imputada de forma desproporcional à pessoa com deficiência. Assim, as atribuições previstas para o transportador aéreo no texto proposto do Art. 10 deverão ser efetivamente implementadas e fiscalizadas. Adicionalmente, ressaltamos que o sistema a ser utilizado para fornecimento de informações deve ter como premissa a sua acessibilidade e de preferência ser disponibilizado de forma digital. Sugerimos ainda que os transportadores aéreos tenham a obrigação de garantir um canal específico e complementar que permita o atendimento da pessoa com deficiência por um atendente humano e capacitado.

10. Ainda sobre o tema da Informação do PNAE, o item em 3.4.4.2 Legislação de referência incorporada após a publicação da Resolução ANAC nº 280/2013 traz a seguinte afirmação. a saber: “Conforme já destacado, a avaliação biopsicossocial tem potencial para simplificar os procedimentos previstos na atual redação da Resolução ANAC nº 280/2013, bem como a utilização dos dados do Cadastro-Inclusão como facilitador na solicitação das assistências pelos PNAE, desonerando este passageiro da obrigação de requerer assistência a cada voo.”.

11. Na avaliação de membros do Comitê, a sugestão de utilização de dados constantes no “Cadastro Inclusão” para agilizar o processo de solicitação de assistências pelos passageiros pode não representar a melhor opção. Tal afirmação tem como base a abrangência ampla desse cadastro -características médicas, avaliação biopsicossocial, e da deficiência das pessoas – que não parece ser a mais adequada quando consideradas as características do transporte aéreo. Neste sentido, este Comitê sugere que seja avaliada a criação de um cadastro único, com as informações relevantes específicas para o transporte aéreo, que seja compartilhado pelos transportadores aéreos e operadores de aeródromo. Assim, todo o processo de compra e acompanhamento do passageiro com deficiência poderia ser aprimorado, sobretudo para passageiros frequentes, e o fornecimento de informações repetitivas eliminado.
12. Em relação ao item 4.5.2 sobre “Marcação antecipada de assentos do passageiro”, apresentada nas oportunidades de melhoria, consideramos que a proposta de redação pode ensejar uma abordagem capacitista e poderia ser reavaliada mediante consulta a grupos representativos das pessoas com deficiência. Em que pese o argumento de que a alocação em assentos especiais (com descanso de braço móvel), junto ao corredor, trouxe ganhos adicionais ao possibilitar um incremento no número disponível de assentos para uso por pessoas com deficiência, nos parece que essa redação foi pensada apenas considerando o passageiro com certo tipo de deficiência motora ou com determinadas limitações de mobilidade reduzida. Se deixarmos de lado o capacitismo, podemos constatar que há muitas pessoas com deficiência ou limitações de mobilidade (PNAEs no sentido de passageiros com necessidades de assistência especial) que são perfeitamente capazes de ocupar outro assento qualquer na aeronave. Isto sem apresentar risco a segurança. Assim esta restrição tácita apresentada pode restringir a capacidade de uma avaliação mais abrangente do problema e limitar a escolha de forma um tanto rigorosa em alguns casos.
13. Um outro ponto a ser considerado é que não resta claro a fonte que embasa a afirmação que estes assentos conferem maior conforto e facilidade de transbordo. No relato que temos ouvido de diversas pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em muitos casos o espaço adicional que alguns assentos, como os da primeira fileira, conferem maior conforto e facilidade no desembarque. Compreendemos as questões de mercado dos transportadores aéreos que transformaram as primeiras fileiras das aeronaves em uma classe de serviço dita “premium”, mas consideramos que em alguns casos essa possibilidade de alocação deveria ser considerada.
14. Em relação ao desembarque, a proposta apresentada é a seguinte: “Art. 26. “O desembarque do PNAE deve ser realizado logo após o desembarque dos demais passageiros, exceto quando o tempo disponível para a conexão ou outra circunstância justifiquem a priorização.”. Cabe ressaltar que tal redação pode ensejar alguns problemas para o passageiro com deficiência. A primeira é que o termo “outra circunstância” por ser impreciso deveria requerer a consulta ao passageiro com deficiência, pela tripulação, para verificar a sua real necessidade ou alguma condição específica. A segunda é que dependendo do grau de deficiência do passageiro, determinar o seu desembarque após os demais enseja uma postura capacitista. A terceira é que a atenção ao desembarque deve ser enfatizada, pois não é fato raro que mesmo com tal previsão passageiros com deficiência percam sua conexão.
15. Sobre o item 4.5.3 - Sistema de controle de qualidade, consideramos a sua implementação como um instrumento fundamental na promoção e garantia da melhoria pela ANAC tal como explicitado no texto: “O Sistema de Controle de Qualidade é um dos temas abarcados pela Resolução ANAC nº 280/2013 e identificado como uma relevante oportunidade de melhoria regulatória, atualmente, colocado no Capítulo IV, denominado Controle de Qualidade dos Serviços de Assistência Especial e divide-se, principalmente, em duas questões relevantes distintas: a) Treinamento dos colaboradores, no art. 35; e b) Coleta de dados de atendimento, nos Arts. 36 a 38.”. De forma adicional, cabe ressaltar que a nova proposta de redação da norma indica no seu Art. 9, inciso 3 que: “Os registros das informações acerca do PNAE devem integrar sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.”
16. Sobre o treinamento de colaboradores este Comitê sugere como fonte adicional de informação o Capítulo 4 do Manual de Acessibilidade produzido pelo projeto da Secretaria de Aviação Civil (SAC), desenvolvido pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), com colaboração da Universidade de São Paulo (USP) e do Instituto Federal de São Paulo (IFSP). Além disso, o Acordo de Cooperação Técnica (ACT) a ser celebrado entre a ANAC e diversos Ministérios - Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania (MDHC), Ministério da Igualdade Racial (MIR), Ministério das Mulheres (MMULHERES), Ministério do Turismo (MTUR) e Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) contempla como uma das ações a realização de Estudos para produção de conhecimento sobre acessibilidade e inclusão de pessoas com deficiência no setor aéreo. (griffo nosso)
17. Sobre a coleta de dados temos que a nova proposta de redação da norma indica, no seu Art. 9, inciso 3, que: “Os registros das informações acerca do PNAE devem integrar sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.”. Com base nessa exigência, a ANAC pode ter meios de fiscalizar e verificar o aprimoramento da qualidade do atendimento prestado aos passageiros com deficiência. Apresentamos para consideração da SAS que tais dados fossem utilizados num banco de dados que pudesse evitar o envio das informações e esclarecimentos repetitivos mencionados anteriormente e que são tão comuns na prática atual.
18. Ainda tratando das oportunidades de melhoria, este Comitê se coloca a disposição para contribuir e integrar uma das ações não regulatórias apresentadas: o Comitê Técnico Temporário. Conforme a proposta apresentada, consideramos que seria oportuno trabalharmos em conjunto com a SAS para contribuir com a adequada implementação da nova regulamentação.
19. Por último, para reflexão incluímos um relato pessoal das experiências (mundo da vida) de um membro do Comitê de Equidade, que é deficiente visual, com visão subnormal, na utilização do transporte aéreo:
- “Viajar pelo transporte aéreo é um desafio de acessibilidade, mesmo antes do voo. Para informar minhas necessidades de atendimento, estou obrigado a entrar em contato previamente com a companhia aérea.
- Ocorre que os canais disponibilizados por telefone ou outras formas de atendimento prévio são sempre respostas inconclusivas de gravações que não atendem ao PNAE. Torna-se muito difícil conseguir falar com uma pessoa humana da Companhia Aérea por telefone.
- Quando por sorte, depois de intermináveis minutos se consegue tal feito, na maior parte das vezes não há o tratamento devido para registrar a necessidade do PNAE.
- Dessa forma, a única alternativa consiste em chegar ao aeroporto com muita antecedência e informar diretamente no balcão de check-in. Inclusive, o check-in antecipado fica também inviável para o PNAE, pois serão feitas alterações no balcão.
- Passada essa etapa, direciona-se o PNAE para as prioridades de entrada na aeronave. Nesse momento, ocorre uma avalanche de prioridades concorrentes com o PNAE. Cabe aqui dizer que não se questiona o direito das demais prioridades, mas sim pontuar que as únicas prioridades que são invertidas no desembarque são as do PNAE.
- Por exemplo, um cadeirante, um deficiente visual com cão guia e muitos outros casos, ficam sem acessibilidade de ir ao banheiro durante o voo e precisam esperar o desembarque total da aeronave para poderem desembarcar. No meu caso, a deficiência visual de não enxergar de longe, não impediria que eu desembarcasse prioritariamente ou concomitante com o fluxo de desembarque.
- Essa também reflete a situação de muitos PNAE que presenciei e que não precisariam esperar o desembarque total, por diversas vezes. Trata-se mais de uma otimização de logística da Companhia Aérea e do Aeroporto do que uma necessidade do PNAE.
- Resumidamente, em minha experiência pessoal, muitas vezes o PNAE opta por não solicitar as prioridades a que teria direito, pelas dificuldades acima mencionadas, bem como por diversas outras. Saliento, também, que o treinamento e orientação sobre capacitismo, para que as pessoas possam ouvir o PNAE, absorver as suas necessidades pessoais e não simplesmente padronizar as deficiências constitui um ponto inflexão crucial para a melhoria disso tudo.”
20. Este Comitê de Equidade agradece a SAS pela consulta a nós enviada. Também nos colocamos a disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais ou consultas sobre as possibilidades de tornar a regulação da aviação civil mais abrangente nos aspectos de diversidade, equidade e inclusão.

Atenciosamente,

LUIZ ALBERTO DE MELO BRETTAS

Coordenador do Comitê de Equidade

4.9.1.1. Análise das contribuições do Despacho CE (9689065).

Segue a análise das contribuições do Comitê de Equidade da Anac constantes do Despacho CE (9689065).

Os itens iniciais 1, 2 e 3 apresentam breve resumo do Despacho CE, além de trazer importante destaque, com grifo nosso, acerca do caráter de suas contribuições: *“pelo fato de termos membros do Comitê de Equidade que são pessoas com deficiência, optamos por incluir ao final um relato de caráter pessoal sobre o uso do transporte aéreo”.*

1. Em atenção ao Despacho SAS (SEI ANAC nº 9566869), este Comitê de Equidade informa que avaliou a o processo 00058.050948/2021-83 nos principais assuntos de sua competência.
2. Dada a sua extensão e complexidade, a análise foi centrada principalmente na AIR 1 (SEI nº 8503951) e em alguns pontos da proposta de redação do novo texto conforme o Anexo II (SEI nº 9450273). Isto posto, resta claro o empenho e capacidade técnica dos servidores, e a diversidade das partes interessadas envolvidas neste processo. Ademais, cabe ressaltar que **pelo fato de termos membros do Comitê de Equidade que são pessoas com deficiência, optamos por incluir ao final um relato de caráter pessoal sobre o uso do transporte aéreo.** Embora tal iniciativa possa destoar a princípio de análise técnica, entendemos que essa interação com o mundo da vida pode trazer elementos importantes para reflexão ao processo de regulação. (Grifo nosso)
3. Assim, apresentamos os seguintes comentários e sugestões, a fim de colaborar para o aprimoramento desta proposta de modificação normativa, a saber:

Nesse sentido, cabe destacar que a equipe de projeto normativo considera as contribuições do Comitê da mais alta relevância, justamente por apresentar elementos da vivência prática de pessoas com deficiência, servidores da Anac a serem contextualizados na análise normativa.

Em atenção aos comentários do Comitê de Equidade, cabe destacar que a proposta de ato normativo busca reduzir a excessiva tutela promovida pela Resolução Anac nº 280/2013, reforçando os pressupostos da autodeterminação do PNAE, especialmente, portanto, das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida. Cabe ser ressaltado, entretanto, **que o escopo de PNAE é mais amplo, abarcando qualquer passageiro com necessidade de assistência especial, sendo ou não, pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.** Outro ponto que cabe destacar é que o PNAE, por autodeterminação, poderá dispensar a assistência especial se assim desejar, o que é atualmente vedada pela Resolução Anac nº 280/2013.

Observa-se que os itens 4 e 5 do Despacho CE sobre a atualização do termo PNAE (passageiro com necessidade de assistência especial) por se entender que o termo “especial” teria uma conotação depreciativa e o termo PNAE semelhante ao anterior PNE (portador de necessidades especiais).

4. De início, em relação a sugestão de atualização do termo “PNAE” conforme proposto no item 3.3.1. – Pessoas com necessidade de atendimento especial – recomendamos que seja feita uma consulta com as partes interessadas, como entidades representativas de pessoas com deficiência e o Ministério dos Direitos Humanos e Cidadania – MDHC, para avaliar uma outra possibilidade de nomenclatura. Isto se justifica pelo fato de algumas entidades entenderem que o termo “especial” pode ser considerado pejorativo. Ademais, se observarmos a terminologia internacional temos que o conceito utilizado é de pessoa com deficiência, conforme apresentado no “Quadro 03 – Comparativo entre termos usados para os passageiros com necessidade de assistência especial.”.

5. Cabe ressaltar ainda que, a similitude do acrônimo “PNAE” (mesmo definido de forma mais ampla a “passageiro com necessidade de assistência especial”) tem uma inegável relação com o termo PNE (portador de necessidades especiais) que já foi amplamente usado no Brasil no passado. Todavia, este termos (sic) é atualmente rejeitado pela comunidade e organizações que representam as pessoas com deficiência.

Em relação à terminologia, durante o processo normativo, foram realizadas diversas consultas a entidades ligadas às causas da pessoa com deficiência, do Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos e do Ministério dos Direitos Humanos e Cidadania – MDHC, sem, no entanto, obter consenso acerca da nomenclatura do PNAE, mesmo tendo sido apresentadas diversas alternativas.

Não obstante, após intenso processo de discussão dentro da SAS concluiu-se pela manutenção do acrônimo “PNAE”, com revisão de sua definição de forma a direcionar de forma mais assertiva os destinatários desta assistência. Esta decisão deu-se por sua maior adequação à acessibilidade no contexto da aviação civil, **estando o termo “especial” ligado à assistência e a terminologia padronizada ao preconizado na OACI como “special assistance”,** de modo a se distinguir de outras assistências. Ademais, como já referido, o termo PNAE é mais amplo, abarcando todo passageiro com necessidade de assistência especial e que a requiera.

Nesse sentido, é fundamental se atentar para a alteração da conceituação de PNAE, que foi aprimorada e atualizada, em conformidade tanto com a legislação nacional sobre a pessoa com deficiência, quanto com a normatização internacional sobre acessibilidade no transporte aéreo, conforme artigos referidos abaixo da proposta de ato normativo:

Art. 3º Para efeito desta Resolução, o passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao serviço de transporte aéreo é entendido como qualquer pessoa que, por alguma condição específica, tenha limitação na sua autonomia ou mobilidade como passageiro e que requiera assistência especial.

§ 1º O PNAE tem direito a uma atenção adequada e à adaptação do serviço disponibilizado a todos os passageiros às suas necessidades específicas de acordo com o grau de limitação de sua autonomia ou mobilidade devido a qualquer impedimento ou dificuldade, permanente ou temporária, física, mental, intelectual, locomotora ou sensorial, ou a qualquer outra causa de limitação.

§ 2º Ao PNAE é assegurado o direito à autonomia e ao livre arbítrio no acesso em condições de igualdade aos demais passageiros ao serviço de transporte aéreo.

§ 3º Equipara-se ao PNAE o passageiro com necessidade de assistência especial incapaz ou relativamente incapaz representado pelo seu responsável legal ou autorizado a viajar desacompanhado conforme a legislação e regulamentação aplicáveis.

Em relação ao item 6 do Despacho CE, é ressaltada a importância dos direitos do PNAE, com foco em sua autodeterminação e responsabilidade:

6. Consideramos fundamental a indicação do combate ao capacitismo, por meio da inclusão do Art. 3º, § 2º que enfatiza que “Ao PNAE é assegurado o direito à autonomia e ao livre arbítrio no acesso em condições de igualdade aos demais passageiros ao serviço de transporte aéreo”. O respeito a tais direitos se constitui num dos pilares para a promoção da inclusão e acessibilidade pela ANAC nas suas diversas áreas de atuação e arcabouço regulatório.

De fato, o § 2º do art. 3º citado acima ilustra a mudança de enfoque contida na proposta de ato normativo, da atual perspectiva de tratamento de excessiva tutela por parte do Estado – que restringe a autonomia do PNAE – para o foco na autodeterminação e na assistência especial.

Os itens 7, 8 e 9 trazem considerações acerca da atual dificuldade relacionada à solicitação de assistência especial, principalmente nos canais acessíveis, além da necessidade de efetiva implementação do art. 10 de modo a viabilizar o adequado atendimento:

7. Em relação ao Problema Regulatório 1: Informações a Serem Apresentadas pelo Passageiro Que Requer Assistência Especial, no que tange ao Capítulo II – Procedimentos Prévios a Viagem, nova seção “Informação Prévia pelo PNAE”, e outros relacionados (Art. 7º, Parágrafo único, Art. 9º, entre outros), observamos que a AIR focou na comparação internacional e na importância da prestação das informações prévias para permitir uma correta prestação do serviço do transporte aéreo para pessoas com deficiência. **Não resta dúvidas que o fornecimento destas informações se constitui num dos fatores críticos de sucesso para que a pessoa com deficiência tenha um (sic) prestação de serviço digna.**

8. Todavia, este Comitê recomenda, que de forma adicional, seja considerado o que ocorre efetivamente no “mundo da vida” quando um passageiro com deficiência tenta realizar esse contato prévio para fornecer as informações exigidas. De forma a sustentar essa recomendação, este Comitê ouviu o relato da experiência de dois dos seus membros, que são viajantes frequente e pessoas com deficiências motoras e visuais, que indicam a enorme dificuldade neste processo. **Em primeiro lugar os sistemas utilizados pelos transportadores aéreos tem as mesmas características amplamente conhecidas daqueles os utilizados por companhias de celular e similares.** Ou seja, os mesmo (sic) tipos de menus de opções, solicitação repetitiva de CPF e outros dados, longas esperas e **possibilidade reduzida de atendimento humano que permita a explicação de algum problema ou requerimento de forma acessível.** Em segundo, os processos de compra ou reserva online atuais também não permitem o atendimento adequado e acessível.

9. Desta forma, este Comitê defende que a responsabilidade da informação prévia não deve ser imputada de forma desproporcional à pessoa com deficiência. Assim, as atribuições previstas para o transportador aéreo no texto proposto do Art. 10 deverão ser efetivamente implementadas e fiscalizadas. **Adicionalmente, ressaltamos que o sistema a ser utilizado para fornecimento de informações deve ter como premissa a sua acessibilidade** e de preferência ser disponibilizado de forma digital. Sugerimos ainda que os **transportadores aéreos tenham a obrigação de garantir um canal específico e complementar que permita o atendimento da pessoa com deficiência por um atendente humano e capacitado.** (Grifos nosso)

Em atenção aos itens 7, 8 e 9, no inciso II, do art. 9º proposto, é mantido o destaque para o PNAE informar os “recursos de comunicação” de que necessita. No inciso III do art. 10 proposto prevê justamente a obrigatoriedade de utilização de canais de comercialização ou atendimento especialmente por modalidades mais acessíveis, portanto, sendo obrigação do transportador aéreo disponibilizar tais canais para utilização sendo ainda destacado no inciso VI a possibilidade de obrigação ativa do transportador aéreo entram em contato por meio de canal acessível à condição do PNAE:

Art. 9º No momento da contratação do serviço de transporte aéreo, o PNAE que requiera assistência especial deve informar ao transportador aéreo, independentemente do canal de comercialização utilizado: (...)

II – suas necessidades de assistência especial, incluindo as ajudas técnicas necessárias para seu transporte, **os recursos de comunicação necessários** e outras assistências;

(...)

Art. 10. O transportador aéreo deve prover ao PNAE informações a respeito dos procedimentos a serem adotados em todas as fases do transporte aéreo, cabendo-lhe, entre outras atribuições: (...)

III – receber, por meio de todos os **seus canais de comercialização ou atendimento, especialmente por modalidades mais acessíveis,** notificações de informações pertinentes do PNAE; (...)

VI – nos casos em que se faça necessário, **entrar em contato diretamente com o PNAE, por meio de canal acessível,** para esclarecimento de dúvidas, coleta de informações, orientações ou outras providências relacionadas à assistência especial necessária. (Grifos nossos)

Dessa forma, conforme observado, será fundamental a efetiva implementação dos artigos propostos, de modo a se implantar uma nova cultura de informação, assistência especial e atendimento efetivamente acessível ao PNAE no Brasil, bem como o incremento de ações durante a fase de implementação desta revisão regulatória, em especial quanto à educação para o consumo do PNAE, reforçando a importância da informação prévia, bem como o aumento de ações de

fiscalização junto aos transportadores aéreos e operadores de aeródromo para verificar se a prestação do serviço está ocorrendo conforme previsto no normativo, em especial no que tange aos canais de comunicação.

Quando o transportador aéreo, como atualmente previsto na Resolução Anac nº 280/2013, deixa de prover meios para que o PNAE forneça as informações sobre as assistências as quais necessita, além de constituir infração à regulação, de fato, o transportador aéreo se autossabota, dificultando a prestação do serviço. Bem como há incentivos para que o PNAE mantenha uma atitude colaborativa, fornecendo todas as informações necessárias com a máxima antecedência possível para que o transportador aéreo, em conjunto com os operadores de aeródromo, organize a assistência devida ao PNAE. Ao deixar de prestar estas informações por livre vontade, muitas vezes procurando evitar o preenchimento de formulários ou outros procedimentos necessários, o PNAE também se autossabota e inviabiliza o fornecimento de determinadas assistências, podendo requerer, no máximo, aquelas ajudas técnicas ou assistências que estão disponíveis no aeródromo no momento da viagem.

Encontrando dificuldade em informar as assistências que necessita, o PNAE deve informar a Agência pelos canais específicos para reclamações, para que, ao tomar ciência do ocorrido, a Agência possa tomar providências no campo da fiscalização ou da sanção. Isto posto, propõe-se a introdução da expressão “e simplificado” no inciso II atendendo à sugestão do Comitê de Equidade, de modo a aprimorar o acesso por parte do PNAE:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 10. O transportador aéreo deve prover ao PNAE informações a respeito dos procedimentos a serem adotados em todas as fases do transporte aéreo, cabendo-lhe, entre outras atribuições:	Apenas para contextualização	Apenas para contextualização – Sem alteração.
(...)	-	-
II – fornecer acesso facilitado para receber, registrar e processar a notificação das informações do PNAE sobre sua condição e assistências necessárias, desde o momento da contratação até o encerramento da viagem;	II – fornecer acesso facilitado e simplificado para receber, registrar e processar a notificação das informações do PNAE sobre sua condição e assistências necessárias, desde o momento da contratação até o encerramento da viagem;	Inserção, com base em comentários do Comitê de Equidade, para aprimorar o acesso por parte do PNAE.

Os itens 10 e 11 do Despacho CE trazem sugestão de “cadastro único, com as informações relevantes específicas para o transporte aéreo, que seja compartilhado pelos transportadores aéreos e operadores de aeródromo” no lugar de uma possível futura utilização de dados do cadastro-inclusão:

10. Ainda sobre o tema da Informação do PNAE, o item em 3.4.4.2 Legislação de referência incorporada após a publicação da Resolução ANAC nº 280/2013 traz a seguinte afirmação. a saber; “Conforme já destacado, a avaliação biopsicossocial tem potencial para simplificar os procedimentos previstos na atual redação da Resolução ANAC nº 280/2013, bem como a utilização dos dados do Cadastro-Inclusão como facilitador na solicitação das assistências pelos PNAE, desonerando este passageiro da obrigação de requerer assistência a cada voo.”.

Inicialmente cabe aqui destacar que a avaliação biopsicossocial e o Cadastro Inclusão estão previstos na Lei nº 13.146/2015 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência e estão a cargo do Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania – MDHC, não tendo sua regulamentação publicada até o presente.

11. Na avaliação de membros do Comitê, a sugestão de utilização de dados constantes no “Cadastro Inclusão” para agilizar o processo de solicitação de assistências pelos passageiros pode não representar a melhor opção. Tal afirmação tem como base a abrangência ampla desse cadastro – características médicas, avaliação biopsicossocial, e da deficiência das pessoas – que não parece ser a mais adequada quando consideradas as características do transporte aéreo. Neste sentido, este Comitê sugere que seja avaliada a criação de um cadastro único, com as informações relevantes específicas para o transporte aéreo, que seja compartilhado pelos transportadores aéreos e operadores de aeródromo. Assim, todo o processo de compra e acompanhamento do passageiro com deficiência poderia ser aprimorado, sobretudo para passageiros frequentes, e o fornecimento de informações repetitivas eliminado.

De fato, a regulamentação acerca das informações sobre as condições e necessidades do PNAE poderá vir a ser implementado pelo trabalho do Comitê Técnico Temporário (CTT). Além disso, o sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE ainda não possui uma definição acerca do seu formato, a qual deverá ser estabelecida por regulamento específico, após definição pelo CTT, conforme previsto no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.

Considerando a relevância e o potencial apontado em relação ao cadastro contido no controle de qualidade dos serviços de assistência especial, propõe-se, em decorrência da contribuição do Comitê, a inserção de previsão de referência a outras informações (“dentre outras”) que venham a se fazer necessárias, como por exemplo, aquelas extraídas do Cadastro Inclusão com a devida anuência do passageiro. Dessa forma, sugere-se a seguinte alteração no art. 45 da proposta de ato normativo, como abaixo:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 45. Os transportadores aéreos e operadores de aeródromo devem realizar, manter e compartilhar com a Anac os registros dos atendimentos a PNAE, para acompanhamento e controle estatístico, devendo ser cadastradas, conforme cada caso, as seguintes informações:	Art. 45. Os transportadores aéreos e operadores de aeródromo devem realizar, manter e compartilhar com a Anac os registros dos atendimentos a PNAE, para acompanhamento e controle estatístico, devendo ser cadastradas, conforme cada caso, as seguintes informações, dentre outras :	A inserção da expressão “dentre outras” decorre de avaliação de contribuição apresentada pelo Comitê de Equidade e insere o caráter exemplificativo ao rol de informações sujeitas ao registro no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE. Permite, dessa forma, maior flexibilidade para a inserção de informações que possam vir a ser consideradas necessárias posteriormente, sem a necessidade de alteração da Resolução em questão.

Em relação aos itens 12 e 13 sobre a marcação de assentos, o Comitê de Equidade apresenta o seguinte entendimento:

12. Em relação ao item 4.5.2 sobre “Marcação antecipada de assentos do passageiro”, apresentada nas oportunidades de melhoria, consideramos que a proposta de redação pode ensejar uma abordagem capacitista e poderia ser reavaliada mediante consulta a grupos representativos das pessoas com deficiência. Em que pese o argumento que a alocação em assentos especiais (com descanso de braço móvel), junto ao corredor, trouxe ganhos adicionais ao possibilitar um incremento no número disponível de assentos para uso por pessoas com deficiência, nos parece que essa redação foi pensada apenas considerando os passageiros (sic) com certo tipo de deficiência motora ou com determinadas limitações de mobilidade reduzida. Se deixarmos de lado o capacitismo, podemos constatar que há muitas pessoas com deficiência ou limitações de mobilidade (PNAEs no sentido de passageiros com necessidades de assistência especial) que são perfeitamente capazes de ocupar outro assento qualquer na aeronave. Isto sem apresentar risco a segurança. Assim esta restrição tácita apresentada pode restringir a capacidade de uma avaliação mais abrangente do problema e limitar a escolha de forma um tanto rigorosa em alguns casos.

Em relação à previsão de assento em locais específicos constante da atual Resolução Anac nº 280/2013 e mantida na proposta de ato normativa divide-se em duas: a) Assentos cuja ocupação é vedada ao PNAE; e b) Assentos cuja ocupação pelo PNAE é preferencial.

Inicialmente deve-se considerar a revisão da definição de PNAE nesta proposta de ato normativo, que volta-se aqueles passageiros que precisam e solicitam assistência, e não mais numa lista exaustiva como consta na Resolução Anac nº 280/2013.

No que tange ao PNAE que dependa de assistência do tipo cadeira de rodas ou com determinadas limitações de mobilidade, estes continuarão impedidos de ocupar determinados assentos da aeronave conforme as previsões feitas por outros regulamentos operacionais aplicáveis, a saber, os RBAC nº 121 e RBAC nº 135, e não pela proposta de ato normativo.

Dessa forma, concorda-se que a redação foi pensada como foco nos passageiros com certo tipo de deficiência motora ou com determinadas limitações de mobilidade, de âmbito mais severo, como disposto, por exemplo, no art. 41 e parágrafo único:

Art. 41. O PNAE que dependa de assistência do tipo WCHR, WCHS ou WCHC, o PNAE acompanhado de cão-guia e o PNAE cuja articulação do joelho não permita a manutenção da perna flexionada devem ser alocados pelo transportador aéreo em fileiras com espaços extras ou assentos dotados de dispositivos específicos, se disponíveis, para atender às suas necessidades, em local compatível com a classe escolhida e o bilhete aéreo adquirido.

Parágrafo único. O PNAE que dependa de assistência do tipo WCHC deve ocupar com precedência aos demais passageiros os assentos junto ao corredor localizados em fileiras próximas às portas principais de embarque e desembarque da aeronave e dos lavatórios.

Assim, não há como se permitir, por exemplo, que PNAE que dependa de assistência do tipo cadeira de rodas ou com determinadas limitações de mobilidade ocupe os denominados assentos de saída pelo RBAC nº 121 – comumente denominados assentos na saída de emergência –, dada sua condição que impactará negativamente quando necessidade de uma evacuação de emergência da aeronave, bem como um PNAE que não tenha força nos membros superiores que o impeça de empurrar, apertar, puxar ou de outro modo abrir saídas de emergências (como previsto no RBAC nº 121, em 121.585 (b)(iii)). Não se trata de capacitismo, mas sim a observância de um requisito técnico, relacionado à segurança operacional.

Ademais, não procede a alegação quanto a ser capacitismo não permitir que o PNAE ocupe qualquer assento na aeronave, dado que, exceto se for um assento dentre aqueles de ocupação é vedada conforme previsto nos regulamentos operacionais aplicáveis, um PNAE pode ocupar qualquer outro assento a bordo. Se um PNAE que dependa de assistência do tipo cadeira de rodas preferir ocupar um assento de meio ou de janela, ao invés do de corredor com braço móvel, assento cuja ocupação é preferencial por PNAE nesta condição, de fato, não há qualquer impedimento nesta proposta de ato normativo.

Assim, exceto para os PNAE com condição mais restritiva de limitação de mobilidade, não há de se falar em alocação própria de assentos para os demais PNAE que não possuam tal condição de restrição. Não obstante, a partir de contribuição da SPO em atenção aos regulamentos técnicos de segurança operacional, a equipe do projeto normativo sugeriu a seguinte proposta:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 42. O transportador 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.	Art. 42. O transportador aéreo deve aplicar ao PNAE as mesmas restrições para a ocupação de assentos de saída aplicáveis aos demais passageiros, em conformidade com a regulamentação operacional aplicável.	A nova proposição deixa mais clara a obrigação do transportador aéreo em realizar acomodação do PNAE conforme os requisitos prescritos nos RBAC nº 121 e RBAC nº 135 que regulamentam a ocupação dos assentos a bordo das aeronaves para os passageiros, como destacado pela SPO. O art. 34 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 42 na proposta, com alterações em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS.

Na análise do item 13, sobre a questão do acesso aos assentos, tem-se:

13. Um outro ponto a ser considerado é que não resta claro a fonte que embasa a afirmação que estes assentos conferem maior conforto e facilidade de transbordo. No relato que temos ouvido de diversas pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em muitos casos o espaço adicional que alguns assentos, como os da primeira fileira, conferem maior conforto e facilidade no desembarque. Compreendemos as questões de mercado dos transportadores aéreos que transformaram as primeiras fileiras das aeronaves em uma classe de serviço dita “premium”, mas consideramos que em alguns casos essa possibilidade de alocação deveria ser considerada.

Em atenção à reivindicação ao pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, e em nosso entendimento, aquelas que dependam de assistência do tipo cadeira de rodas, ser alocado nas primeiras fileiras, trata-se de solicitação já equacionada desde o processo de elaboração da atual Resolução nº 280/2013, pois, considerando a configuração das aeronaves mais utilizadas no Brasil, de uma maneira geral, somente a primeira fileira de assentos das aeronaves possui um espaço adicional significativo se comparado aos assentos das fileiras regulares ou mesmo daqueles denominados assento conforto.

Em linhas gerais, o entendimento fundamentado pela Agência é que a primeira fileira não é mais considerada, desde 2013, como a mais adequada para a alocação de assentos para PNAE, uma vez que além de não atenderem atual demanda por assentos pelos PNAE, considerando a definição colocada pela Resolução Anac nº 280/2013, muitas vezes, encontram-se dispostas juntas a saídas de emergência, o que leva à vedação para sua utilização conforme previsto no regulamento técnico de segurança operacional.

Ademais, grande parte dos passageiros desconhece que estes assentos da primeira fileira, por razões técnicas, possuem braços fixos, para acomodar a mesa de bordo e outros dispositivos, dificultando assim a transferência do PNAE que dependa de assistência do tipo cadeira de rodas pois o espaço adicional à frente do assento nem sempre permite a alocação no local correto da cadeira de rodas para se fazer a transferência do PNAE bem como adiciona-se o fato do braço não ser móvel.

Por fim, ressalta-se o aprimoramento para a regulação da alocação de assentos aos PNAE contido na proposta de ato normativo, aplicável somente aos PNAE que solicitaram assistência especial e que possuem necessidades específicas – portanto, sem nenhum viés de capacitismo –, conforme o artigo referido abaixo:

Art. 39. O transportador aéreo deverá alocar o PNAE em assento que atenda simultaneamente aos requisitos de segurança operacional do transportador aéreo e às necessidades específicas do PNAE, de acordo com a informação prévia fornecida e com sua classe de assento contratada.

Por seu turno, o item 14 do Despacho CE trata dos procedimentos para desembarque do PNAE alegando que o passageiro com deficiência deveria ser consultado e que o desembarque após os demais seria uma postura capacitista:

14. Em relação ao desembarque, a proposta apresentada é a seguinte: “Art. 26. “O desembarque do PNAE deve ser realizado logo após o desembarque dos demais passageiros, exceto quando o tempo disponível para a conexão ou outra circunstância justifiquem a priorização.”. Cabe ressaltar que tal redação pode ensejar alguns problemas para o passageiro com deficiência. A primeira é que o termo “outra circunstância” por ser impreciso deveria requerer a consulta ao passageiro com deficiência, pela tripulação, para verificar a sua real necessidade ou alguma condição específica. A segunda é que dependendo do grau de deficiência do passageiro, determinar o seu desembarque após os demais ensaja uma postura capacitista. A terceira é que a atenção ao desembarque deve ser enfatizada, pois não é fato raro que mesmo com tal previsão passageiros com deficiência percam sua conexão.

Nessa questão, é importante inicialmente se afastar a alegação de capacitismo, uma vez que, na aviação civil mundial, a regra do desembarque do PNAE após os demais passageiros é voltada justamente para se permitir o atendimento e assistência especial necessários para o desembarque com segurança e dignidade.

No caso do Brasil, cabe ressaltar que o dispositivo que prevê o desembarque após os demais passageiros já se encontra na Resolução Anac nº 280/2013 e encontra-se alinhado à padronização internacional, ao atender – em conjunto com a previsão de prioridade para o embarque – aos princípios da acessibilidade e da não

discriminação.

De fato, a afirmação “que dependendo do grau de deficiência do passageiro, determinar o seu desembarque após os demais enseja uma postura capacitista” considera a atual conceituação de PNAE, onde parte dos passageiros atualmente enquadrados com PNAE realmente não necessitam de assistência especial, resultando assim que apenas um pequeno número de PNAE realmente permanecem a bordo enquanto os demais passageiros, inclusive PNAE pela atual definição, realizam seu desembarque sem necessidade de assistência.

Do exposto, a equipe do projeto normativo sugere, como aprimoramento da redação, destacar que o desembarque após os demais passageiros deve-se referir aos casos em que a assistência especial é necessária, de modo a deixar mais claro que não se aplica a todos os PNAE.

Nessa nova perspectiva de aprimoramento regulatório, há que se ressaltar que, no escopo mais amplo da proposta de ato normativo, o passageiro com necessidade de assistência pode não solicitar ou pode dispensar assistência especial – sempre em cumprimento aos requisitos de segurança operacional –, uma vez que só passa a ser considerado PNAE o passageiro que requerer a assistência especial, vide o art. 3º proposto abaixo:

Art. 3º Para efeito desta Resolução, o passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao serviço de transporte aéreo é entendido como qualquer pessoa que, por alguma condição específica, tenha limitação na sua autonomia ou mobilidade como passageiro e **que requiera assistência especial.** (Grifo nosso)

Destarte, no caso específico da previsão para desembarque do PNAE, aplica-se o art. 26 somente àquele PNAE que efetivamente necessita de assistência especial para a realização do desembarque, sendo mantida a possibilidade deste PNAE justificar sua eventual priorização para o desembarque com base no “tempo disponível para a conexão ou outra circunstância”. Nesse caso, é importante sempre ser ressaltado que o PNAE deverá, de fato, haver informado previamente sobre sua condição e necessidade de assistência especial, incluindo sobre circunstância que priorize seu desembarque.

Nesse sentido, segue abaixo quadro com proposta de alteração normativa em atenção aos comentários do Comitê de Equidade:

De:	Para:	Justificativa:
Art. 26. O desembarque do PNAE deve ser realizado logo após o desembarque dos demais passageiros, exceto quando o tempo disponível para a conexão ou outra circunstância justifiquem a priorização.	Art. 26. A assistência especial necessária ao desembarque do PNAE deve ser realizada logo após o desembarque dos demais passageiros, exceto quando o tempo disponível para a conexão ou outra circunstância justifiquem a priorização.	A nova proposição decorre de contribuição apresentada pelo Comitê de Equidade e deixa mais claro que a regra geral de desembarque após os demais passageiros refere-se aos casos de assistência especial necessária.

O item 15 destaca como fundamental a proposta de melhoria do sistema de controle de qualidade de serviço presta a PNAE, assim, a equipe do projeto normativo incluiu, como inovação, a designação de profissional, denominado responsável por acessibilidade, com novas atribuições em nível gerencial.

15. Sobre o item 4.5.3 - Sistema de controle de qualidade, consideramos a sua implementação como um instrumento fundamental na promoção e garantia da melhoria pela ANAC tal como explicitado no texto: “O Sistema de Controle de Qualidade é um dos temas abarcados pela Resolução ANAC nº 280/2013 e identificado como uma relevante oportunidade de melhoria regulatória, atualmente, colocado no Capítulo IV, denominado Controle de Qualidade dos Serviços de Assistência Especial e divide-se, principalmente, em duas questões relevantes distintas: a) Treinamento dos colaboradores, no art. 35; e b) Coleta de dados de atendimento, nos Arts. 36 a 38.”. De forma adicional, cabe ressaltar que a nova proposta de redação da norma indica no seu Art. 9, inciso 3 que: “Os registros das informações acerca do PNAE devem integrar sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.”

No item 16 é destacado o Manual de Acessibilidade produzido pela Secretaria de Aviação Civil (SAC), de especial interesse no que tange ao treinamento dos profissionais, trata-se, de fato, de uma fonte de informação de referência acerca da temática da acessibilidade na aviação civil:

16. Sobre o treinamento de colaboradores este Comitê sugere como fonte adicional de informação o Capítulo 4 do Manual de Acessibilidade produzido pelo projeto da Secretaria de Aviação Civil (SAC), desenvolvido pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), com colaboração da Universidade de São Paulo (USP) e do Instituto Federal de São Paulo (IFSP). Além disso, o Acordo de Cooperação Técnica (ACT) a ser celebrado entre a ANAC e diversos Ministérios - Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania (MDHC), Ministério da Igualdade Racial (MIR), Ministério das Mulheres (MMULHERES), Ministério do Turismo (MTUR) e Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) contempla como uma das ações a realização de Estudos para produção de conhecimento sobre acessibilidade e inclusão de pessoas com deficiência no setor aéreo. (griffo nosso)(sic)

O item 17 sugere a criação de banco de dados com as informações coletadas pelo sistema de controle de qualidade:

17. Sobre a coleta de dados temos que a nova proposta de redação da norma indica, no seu Art. 9, inciso 3, que: “Os registros das informações acerca do PNAE devem integrar sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.”. Com base nessa exigência, a ANAC pode ter meios de fiscalizar e verificar o aprimoramento da qualidade do atendimento prestado aos passageiros com deficiência. Apresentamos para consideração da SAS que tais dados fossem utilizados num banco de dados que pudesse evitar o envio das informações e esclarecimentos repetitivos mencionados anteriormente e que são tão comuns na prática atual.

Por já conter informações dos PNAE, a adoção de banco de dados a partir das informações coletadas ao sistema de controle de qualidade evitaria, conforme citado pelo Comitê, a necessidade de envio repetitivos das informações do PNAE, assim, informa-se que a proposta de ato normativo prevê tal possibilidade.

O item 18 traz sugestão do Comitê de Equidade integrar o Comitê Técnico Temporário (CTT) proposto:

18. Ainda tratando das oportunidades de melhoria, este Comitê se coloca a disposição para contribuir e integrar uma das ações não regulatórias apresentadas: o Comitê Técnico Temporário. Conforme a proposta apresentada, consideramos que seria oportuno trabalharmos em conjunto com a SAS para contribuir com a adequada implementação da nova regulamentação.

A equipe do projeto normativo considera imprescindível a participação do Comitê de Equidade como integrante ativo do Comitê Técnico Temporário (CTT) proposto.

Por fim, o item 19 traz relato pessoal de experiência de membro do Comitê de Equidade que possui visão subnormal, onde destaca-se: a) dificuldade de contato para atendimento do PNAE; b) ausência de atendimento humano por telefone; c) falta de registro da necessidade do PNAE; d) ser imperativo fazer check-in presencial com antecedência; e) não ter acesso ao check-in antecipado; f) concorrência na fila de prioridade; g) inversão de prioridade no desembarque; h) opção do PNAE em não solicitar as prioridades; e i) necessidade de ouvir o PNAE para não simplesmente padronizar deficiências:

19. Por último, para reflexão incluímos um relato pessoal das experiências (mundo da vida) de um membro do Comitê de Equidade, que é deficiente visual, com visão subnormal, na utilização do transporte aéreo:

“Viajar pelo transporte aéreo é um desafio de acessibilidade, mesmo antes do voo. Para informar minhas necessidades de atendimento, estou obrigado a entrar em contato previamente com a companhia aérea. Ocorre que **os canais disponibilizados por telefone ou outras formas de atendimento prévio são sempre respostas inconclusivas de gravações que não atendem ao PNAE.** Torna-se muito difícil conseguir falar com uma pessoa humana da Companhia Aérea por telefone. Quando por sorte, depois de intermináveis minutos se consegue tal feito, na maior parte das vezes **não há o tratamento devido para registrar a necessidade do PNAE.** Dessa forma, a **única alternativa consiste em chegar ao aeroporto com muita antecedência e informar diretamente no balcão de check-in.** Inclusive, o check-in antecipado fica também inviável para o PNAE, pois serão feitas alterações no balcão. Passada essa etapa, direciona-se o PNAE para as prioridades de entrada na aeronave. **Nesse momento, ocorre uma avalanche de prioridades concorrentes com o PNAE.** Cabe aqui dizer que não se questiona o direito das demais prioridades, mas sim pontuar que as únicas prioridades que são invertidas no desembarque são as do PNAE. **Por exemplo, um cadeirante, um deficiente visual com cão guia e muitos outros casos, ficam sem acessibilidade de ir ao banheiro durante o voo e precisam esperar o desembarque total da aeronave** para poderem desembarcar. No meu caso, a deficiência visual de não enxergar de longe, não impediria que eu desembarcasse prioritariamente ou concomitante com o fluxo de desembarque. **Essa também reflete a situação de muitos PNAE que presenciei e que não precisariam esperar o desembarque total, por diversas vezes.** Trata-se mais de uma otimização de logística da Companhia Aérea e do Aeroporto do que uma necessidade do PNAE. **Resumidamente, em minha experiência pessoal, muitas vezes o PNAE opta por não solicitar as prioridades a que teria direito, pelas dificuldades acima mencionadas, bem como por diversas outras.** Saliento, também, que o

treinamento e orientação sobre capacitismo, para que as pessoas possam ouvir o PNAE, absorver as suas necessidades pessoais e não simplesmente padronizar as deficiências constitui um ponto inflexão crucial para a melhoria disso tudo.” (Grifos nossos)

Observa-se que o relato contido no item 19 ilustra os pontos aos quais está se buscando a adequação do comportamento dos regulados por meio de alterações na norma em vigor dos atuais problemas relacionados à jornada no transporte aéreo do PNAE.

Em atenção à autonomia e ao livre arbítrio do PNAE, sempre tendo como princípio basilar o cumprimento dos requisitos de segurança operacional, destaca-se a alteração na proposta normativa para deixar mais clara a possibilidade de o PNAE desembarcar juntamente com os demais passageiros, exceto no caso em que se faça necessária a prestação de assistência especial no desembarque, conforme apresentado anteriormente no quadro referente à resposta ao item 14 e que segue novamente abaixo, para visualização:

Art. 26. **A assistência especial necessária ao** desembarque do PNAE deve ser **realizada** logo após o desembarque dos demais passageiros, exceto quando o tempo disponível para a conexão ou outra circunstância justifiquem a priorização.

Por fim, o item 20 coloca o Comitê de Equidade à “disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais ou consultas sobre as possibilidades de tornar a regulação da aviação civil mais abrangente nos aspectos de diversidade, equidade e inclusão”. Conforme se observa da relevância técnica e de vivência do PNAE nas contribuições do Despacho CE, a equipe do projeto normativo reitera ser essencial a participação do Comitê de Equidade no tratamento da acessibilidade no serviço de transporte aéreo.

4.10. **Considerações da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS)**

A partir da análise sobre as contribuições à proposta de normativo feitas pelas Unidades Organizacionais (UORGs), foi possível realizar aperfeiçoamentos no texto da proposta de ato normativo, que atualizam a regulação com as melhores práticas internacionais sobre a matéria, alterando o foco normativo para a assistência especial e autonomia do PNAE.

Um ponto de grande relevância para o sucesso da implementação do projeto de ato normativo a ser destacado é a proposta de criação do Comitê Técnico Temporário (CTT), doravante denominado Comitê Técnico Temporário em Acessibilidade (CTTA), que é tratado separadamente no item mais adiante sobre questões para implementação. Diversas alterações normativas propostas dependem do sucesso nas estratégias para sua implementação para terem os resultados esperados, sendo assim, o CTTA essencial para viabilizar a implementação normativa necessária.

Seguem, nos itens seguintes, análises e contribuições da SAS para as seguintes temáticas: o tratamento da acessibilidade em aeródromos; o problema dos equipamentos de ascenso e descenso; as infrações aplicáveis; e questões para implementação da proposta de ato normativo.

4.10.1. O tratamento da acessibilidade em aeródromos

Ainda que tenham sido tratadas e aprimoradas todas as questões regulatórias submetidas ao Relatório de AIR, a temática geral sobre acessibilidade na aviação civil é bastante ampla e não se esgotou com o projeto normativo.

A resolução existente sobre acessibilidade e a proposta para a sua substituição por novo ato normativo refletem o eixo de atuação da SAS sobre os transportadores aéreos e a atuação destes sobre tema. Não obstante, como tema de menor interface frente às atribuições da SAS, o tratamento da acessibilidade em aeródromos continua a apresentar desafios para sua regulação pela Anac, quando aplicável.

Ocorre que temas como acessibilidade arquitetônica em aeródromos, o que inclui aspectos como estacionamento para automóveis e ocupação do meio-fio aeroportuário, não estão listados entre as atribuições da Anac, estando regulamentados diretamente pela legislação federal ou mesmo estadual e/ou municipal, não havendo em se falar sobre sua regulamentação por normas da Anac, sejam estas da SAS ou de outra UORG.

Há também questões fora do Escopo direto de atuação atual da Anac por estarem em legislação própria à parte, mas eram previstos na revogada Resolução Anac nº 09/2007, gerando até o presente, questionamentos sobre como a Anac atua nestes casos: a) Acessibilidade comunicacional; b) Sistema de Informações acessível; e c) Áreas adaptadas nos aeródromos a determinadas deficiências.

Quanto a estas questões deve-se confirmar se de fato estariam no escopo de atuação da Anac, por previsão da OACI, especialmente para alinhamento e padronização internacional, devendo-se fazer a delimitação do escopo de atuação da Anac.

Por seu turno, há temas constantes das Recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) que envolvem a acessibilidade em aeródromos, quais sejam: a) Pontos designados para drop-off e pick-up de PNAE; b) Balcões de informações acessíveis, com atendimento a PNAE; c) Deslocamento dos PNAE até o check-in dos transportadores aéreos; d) Locais nas áreas de acesso restrito para necessidades dos cães-guia (OACI); e e) Permissão para entrada nas Zonas de Segurança para Acompanhante ou Atendente Pessoal Não Viajante devidamente identificado para auxiliar o PNAE em seus cuidados pessoais no tocante ao embarque e desembarque.

De todo o exposto, conclui-se pela recomendação pelo tratamento de forma conjunta pelas UORGs envolvidas e a manutenção da prioridade para as questões relacionadas à acessibilidade na Anac, em especial no âmbito dos aeródromos, incluindo suas transversalidades, de modo que continue a ser tratado em âmbito prioritário pelas UORGs envolvidas da Agência, incluindo a SAS. Outra forma de tratamento destas questões é no âmbito da regulação por incentivos, por exemplo.

4.10.2. Revisão do Problema Regulatório 4: Equipamentos de ascenso e descenso

Como apresentado no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, os equipamentos de ascenso e descenso são utilizados para viabilizar o acesso de passageiros, PNAE ou não, quando o aeroporto não dispõe de ponte de embarque (ponte telescópica) para pronta utilização ou quando não há compatibilidade com a aeronave em operação. Sua utilização pode perpassar o atendimento de somente o PNAE quando o equipamento possuir uma maior capacidade, como por exemplo as rampas de acessibilidade, que permitem um embarque mais confortável para todos os passageiros.

Cabe destacar, no contexto deste projeto normativo, que se fez a retirada da diferenciação existente na Resolução Anac nº 280/2013 que lida com as rampas de acessibilidade de forma diferenciada frente aos demais equipamentos de ascenso e descenso. Esta alteração se deu por entender-se que não cabe tal diferenciação dado terem o mesmo propósito, ou seja, permitir o acesso do passageiro a aeronave a partir do nível do solo, independentemente de como se dá o procedimento.

No citado Relatório, o problema regulatório relacionado aos equipamentos de ascenso e descenso foi feita sob a forma de dois problemas derivados, o **4A: Responsabilidade sobre equipamentos de ascenso e descenso**; e **4B: Isenção para certos tipos de aeronaves**. No entanto, após a análise das sugestões feitas pelas demais UORGs e, em especial, as feitas pela Gerência de Regulação das Relações de Consumo (GCON), optou-se por revisar este problema regulatório de forma unificada.

O art. 20 da Resolução Anac nº 280/2013 prevê:

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.

Por esta redação, conforme o *caput* do art. 20, as pontes de embarque constituem modalidade preferencial para embarque e desembarque do PNAE que dependa de assistência do tipo STCR (Passageiros transportados em maca), WCHS (Cadeiras de rodas – S para degraus) ou WCHC (Cadeira de rodas – C para assento de cabine). Como opção secundária, coloca-se a possibilidade de utilização dos equipamentos de ascenso e descenso ou rampa.

O parágrafo 1º prescreve aos operadores aeroportuários, atualizados como operadores de aeródromos, a obrigação de disponibilizar equipamento para o acesso do PNAE à aeronave, que podem vir a ser rampas ou qualquer equipamento de ascenso e descenso disponível no aeroporto, permitindo a cobrança aos transportadores aéreos pela prestação do serviço por meio de preço específico.

O parágrafo 2º faculta aos operadores aéreos, atualizados como transportadores aéreos, a utilização de equipamento próprio.

O parágrafo 3º permite a terceirização quanto à disponibilização e operação dos equipamentos, conquanto que seja feita por meio de instrumentos jurídicos. A formalização por meio de instrumento jurídico é necessária para a responsabilização dos agentes e correto endereçamento das ações de fiscalização, evitando a superposição de esforços, com multiplicação de equipamentos e meios de atendimento, onerando tanto o transportador aéreo como o operador de aeródromo, que, por fim, farão o repasse deste custo ao passageiro, indo contra os esforços para democratização do transporte aéreo.

A formalização por instrumento jurídico permite, além da compartimentalização das responsabilidades, o estabelecimento de acordos de nível de serviço e a definição de parâmetros para o atendimento, objetivando, sempre a melhoria na qualidade, bem como evitar uma possível leniência das partes quanto a disponibilização e operação dos equipamentos e atendimento dos passageiros.

Já os parágrafos 4º a 7º tratam do atendimento das 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). A atual redação aloca toda a responsabilidade por este atendimento ao transportador aéreo ao invés do operador de aeródromo, sem a especificação do que seriam “outros meios” (§§ 5º e 7º), o que pode ter contribuído para a degradação observada na qualidade do atendimento dos passageiros.

Como ilustrações da inadequação da presente solução, tem-se:

- Um transportador aéreo que utilize tanto aeronaves mais altas como mais baixas, enquadra-se simultaneamente tanto no § 1º (obrigação do provimento pelo operador de aeródromo) como pelo § 4º (obrigação do provimento pelo próprio transportador aéreo);
- Os transportadores aéreos têm-se valido de uma interpretação não desejável da norma para os “outros meios” (§§ 5º e 7º), de forma a se eximirem da responsabilidade de prover o equipamento de ascenso e descenso adequado, e se permitirem realizar o “carregamento manual” da cadeira de rodas do PNAE, dada a previsão aberta de “outros meios” sem infringir o previsto no § 6º que veda a prática do carregamento manual. O intuito da redação original era não prescrever a solução técnica específica para fazer o ascenso e descenso do PNAE em relação à aeronave. Entretanto, observou-se que os transportadores aéreos valeram-se do conceito aberto de “outros meios” para, utilizarem meios não recomendados como o “carregamento manual da cadeira de rodas com o PNAE”, e de fato, limitarem a realização do procedimento de embarque e desembarque com utilização de soluções adequadas em termos de segurança, conforto e dignidade – não apenas para os PNAE, mas para todos os passageiros –, como as rampas de acessibilidade, as quais acabaram sendo utilizadas em poucos aeroportos.

Assim, para melhor visualização do problema regulatório, atualiza-se a árvore de problemas relacionada à questão do provimento dos equipamentos de ascenso e descenso como colocados no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS. Nesse caso, passa-se a adotar equipamentos de ascenso e descenso como o problema regulatório em questão, pois integra seus dois problemas derivados, o então 4A: Alocação de responsabilidades referentes aos equipamentos de ascenso e descenso; e o 4B: Isenção para certos tipos de aeronaves.

Quadro 2. Árvore de problemas sobre o problema regulatório dos equipamentos de ascenso e descenso

Problema: Alocação inadequada da responsabilidade sobre os equipamentos de ascenso e descenso necessários para embarque dos PNAE	
Causas	Consequências
<ul style="list-style-type: none">• Alocação inadequada da responsabilidade sobre os equipamentos de ascenso e descenso necessários para embarque dos PNAE• PNAE não informam sua condição ou necessidade de assistência• PNAE se recusa a utilizar determinados tipos de equipamento• Dificuldades para embarque em aeronaves fora de ponte de embarque• Dificuldades para embarque em aeroportos com menos infraestrutura• Equipamentos disponíveis não funcionam, ou se encontram em manutenção, ou não há funcionário que opere• Falta de operadores especializados ocasionando indisponibilidade ou quebras (Treinamento / rotatividade)• Rotatividade de funcionários que operam o equipamento• Dificuldade na coordenação entre o operador de equipamento e transportador aéreo• Equipamento incompatível com a aeronave• Falta/falha na comunicação entre transportador aéreo e operador de aeródromo• Baixa capacidade de investimento de operadores de aeródromos	<p><u>Passageiro:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Expectativa frustrada• Recusa-se a embarcar ocasionando atrasos• Embarque realizado em condições não ideais <p><u>Transportador aéreo:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Falha na prestação do serviço• Não conseguem planejar a assistência adequada• Dificuldade em atendimento do passageiro devido a recusa em usar o equipamento disponível <p><u>Operador de aeródromo:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Tipos de equipamento limitados disponíveis no aeroporto• Equipamento incompatível com a aeronave• Indisponibilidade para o atendimento• Não realização dos investimentos necessários• Aeroportos de pequeno porte com mais dificuldade de cumprir o normativo <p><u>Anac:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Demandas de usuários (Consumidor.gov.br e Fale com a Anac)• Demandas Institucionais• Fiscalização / autuação por descumprir o normativo

Fonte: Elaborada pela CNAD/SAS – Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS

A partir da árvore de problemas, fez-se uma análise sintética das causas identificadas, suas relações e possíveis maneiras de abordá-las:

- Alocação inadequada da responsabilidade sobre os equipamentos de ascenso e descenso necessários para embarque dos PNAE: Relaciona-se à alocação de custos, e assim às responsabilidades. Esta alocação pode ser melhorada por meio de ajustes redacionais;
- PNAE não informa sua condição ou necessidade de assistência: Relaciona-se à informação prévia, tendo sido analisado no problema regulatório específico como constante no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, não tendo sido reanalisado nesta Nota Técnica;
- PNAE se recusa a utilizar determinados tipos de equipamento de ascenso e descenso: Relaciona-se em três eixos, à informação prévia e à assimetria de informações que se interrelacionam às expectativas do PNAE quanto ao seu atendimento. A falta de informações sobre os equipamentos pelo PNAE atua em

contraposição à decisão operacional que tomada conjuntamente pelo operador de aeródromo e transportador aéreo buscando o melhor atendimento possível considerando os equipamentos disponíveis no aeroporto, estando, portanto, além do poder de decisão do PNAE;

- Dificuldades para embarque em aeronaves alocada fora de ponte de embarque: Relaciona-se a uma não obrigação de que todos os embarques sejam realizados por meio de pontes de embarque, embora desejável, e à incapacidade ou dificuldade de certas aeronaves serem atendidas por pontes de embarque, como, por exemplo, o ATR;
- Dificuldades para embarque em aeroportos com menos infraestrutura: Relaciona-se a uma questão estrutural, sendo que estas dificuldades são agravadas, mas não exclusivas dos aeroportos com menor capacidade de investimento, estando associada também aos aeroportos com maior infraestrutura, mas que apresentam restrições quanto à capacidade, em especial ao número de pontes de embarque para o atendimento simultâneo de aeronaves menor que a demanda; e a incompatibilidade das pontes de embarque com determinadas tipos de aeronaves, como relatado no tópico anterior;
- Equipamentos disponíveis não funcionam, ou se encontram em manutenção, ou não há funcionário que opere: Relaciona-se mais diretamente à fiscalização de forma a averiguar a adequada disponibilização destes equipamentos e quanto a possível descumprimento de procedimentos previstos em regulamentos específicos, como o RBAC nº 153: Aeródromos – Operação, Manutenção e Resposta à Emergência;
- Falta de operadores especializados ocasionando indisponibilidade ou quebras (Treinamento / rotatividade) e Rotatividade de funcionários que operam o equipamento: Relaciona-se a uma questão estrutural, passando pela baixa remuneração oferecida aos profissionais, a alta rotatividade, as falhas de treinamento, bem como ao descumprimento do previsto em regulamentos específicos;
- Dificuldade na coordenação entre o operador de equipamento e transportador aéreo e Falta ou falha na comunicação entre transportador aéreo e operador de aeródromo: Relaciona-se à Informação prévia, tendo sido analisada no problema regulatório específico no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a falta de Cooperação entre agentes, visível na forma de falta ou falha na comunicação entre eles;
- Equipamento incompatível com a aeronave: Complementar aos anteriores, ao qual se adiciona a questão estrutural, de falta de equipamentos adequados, o custo para a sua aquisição e manutenção, mitigado pela cobrança de preço específico; e
- Baixa capacidade de investimento de operadores de aeródromos: Aplica-se a um número limitado de operadores de aeródromo, em especial naqueles com menor movimentação, bem como a falta de previsão nos contratos de concessão. Cabe lembrar que ao se retirar a responsabilidade do operador de aeródromo pelo provimento dos equipamentos passando para o transportador aéreo, altera-se a matriz de riscos.

Como será apresentado no Quadro 3: Opções para o Problema Regulatório 4: Equipamentos de ascenso e descenso, a seguir, tem-se como opções regulatórias:

- **Manter a norma atual**, sem alterações significativas, onde são mantidos os dois eixos atuais de regulação que consideram a aeronave engajada na operação e a dualidade na responsabilidade pelo provimento dos equipamentos;
- **Responsabilidade total do operador de aeródromo**, inspirado no modelo europeu, onde a responsabilidade relacionada a disponibilização dos equipamentos está alocada no operador de aeródromo de forma objetiva e exclusiva;
- **Responsabilidade total do transportador aéreo**, inspirado no modelo americano, onde a responsabilidade relacionada a disponibilização dos equipamentos está alocada no transportador aéreo de forma objetiva e exclusiva;
- **Responsabilidade principal do operador de aeródromo, sem distinção entre aeronaves mais altas e mais baixas quanto às obrigações**, que prevê a responsabilidade do operador de aeródromo de forma objetiva e a responsabilidade facultativa do transportador aéreo. Buscou-se evoluir em alguns aspectos, como a retirada da distinção de responsabilidade relacionada as aeronaves mais altas e mais baixas e sanar as falhas identificadas no modelo da norma atual;
- **Responsabilidade de acordo com o porte da aeronave, mantida a distinção entre aeronaves mais altas e mais baixas quanto às obrigações**, com a manutenção de dois eixos de regulação combinando aeronave engajada na operação e o responsável pelo provimento dos equipamentos, onde busca-se sanar as falhas identificadas no modelo da norma atual; ou
- **Modelo baseado no total de passageiros processados**: A obrigação de disponibilização do equipamento de ascenso e descenso tem sua alocação definida considerando o total de passageiros movimentados no aeródromo, alocada da seguinte forma: para aqueles aeródromos que movimentam menos de 200.000 passageiros por ano esta responsabilidade é do transportador aéreo e acima deste limite passa a ser do operador de aeródromo.

Após reunião para a apresentação destas opções regulatórias para o Superintendente e os Gerentes, decidiu-se que o modelo que melhor equaciona a alocação de responsabilidades e garante o efetivo provimento dos equipamentos de ascenso e descenso é o baseado no total anual de passageiros processados no aeródromo.

Esta classificação, ao considerar a média dos últimos três anos, exclui eventuais sazonalidades que podem aumentar ou reduzir a quantidade de passageiros de forma abrupta, mantendo apenas o crescimento orgânico, também proporciona previsibilidade na transição e mantém o alinhamento com os demais regulamentos da Anac.

Por outro lado, a alocação de responsabilidades deverá ser revisada anualmente para os aeródromos que movimentam aproximadamente 200.000 passageiros/ano, dado que quanto a movimentação ultrapassar este limite há alteração da responsabilidade, sendo necessário um tempo para a adequação pelos agentes envolvidos.

Em reunião de apresentação da revisão da AIR após as contribuições das UORGs à Diretoria, esta recomendou a alocação de responsabilidade referente ao provimento de equipamento de ascenso e descenso naqueles aeroportos explorados sob contratos de concessão federal seja sempre do operador de aeródromo independentemente da movimentação de passageiros dado estarem sob a regulação direta da Anac.

Cumprido esclarecer que foi utilizado o critério de regime de concessão em âmbito federal, por estar sob a regulação direta da Anac. Caso a Diretoria considere necessária a extensão do critério para aplicação de regime de concessão além do âmbito federal, far-se-á necessário que a Anac passe a monitorar e publicar lista anual com a indicação de todos os aeródromos explorados sob contratos de concessão, quer em âmbito federal ou não, com destaque para os aeródromos com movimentação anual de menos de 200.000 passageiros.

Em atenção à recomendação da Diretoria, são apresentados abaixo dois quadros para identificar a aplicação da responsabilidade sobre os equipamentos de ascenso e descenso em aeródromos com movimentação anual de menos de 200.000 passageiros, conforme se tratar ou não de aeródromo operado sob regime de concessão federal.

Dessa forma, o Quadro 4 apresenta a lista dos Aeródromos explorados sob regime de concessão federal e com movimentação anual de menos de 200.000 passageiros; nesses casos, a responsabilidade pelo provimento dos referidos equipamentos é do operador de aeródromo. Por seu turno, o Quadro 5 apresenta a lista dos demais aeródromos com movimentação anual de menos de 200.000 passageiros e que não são explorados por meio de concessão federal; nesses casos, a responsabilidade pelo provimento dos referidos equipamentos é do transportador aéreo.

Em comparação com a atual Resolução Anac nº 280/2013 que utiliza o critério do porte da aeronave, a nova previsão de aplicabilidade constante da atual proposta de ato normativo adota o critério principal de movimentação de passageiros, além do critério da existência ou não de contrato de concessão federal. Apesar das diferenças conceituais entre as duas perspectivas normativas, os impactos esperados são pouco significativos.

Pela proposta de ato normativo revisada, os aeródromos constantes do Quadro 4 passarão a ter responsabilidade pelo provimento dos equipamentos de ascenso e descenso aos PNAE, independentemente do porte das aeronaves operadas. Por outro lado, os aeródromos constantes do Quadro 5 não terão responsabilidade pelo provimento dos equipamentos de ascenso e descenso aos PNAE, independentemente do porte das aeronaves operadas.

Quadro 3. Opções para o Problema Regulatório 4: Equipamentos de ascenso e descenso

**Problema Regulatório 4: Equipamento de ascenso e descenso
Precariedade no embarque de PNAE quando não há ponte telescópica disponível.**

Opção	Considerações sobre a opção	Prós	Contras
<p>0: Manter a norma atual</p>	<p><u>Dois eixos de regulação:</u> Combina a aeronave engajada na operação e o responsável pelo provimento dos equipamentos*:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A formalização contratual sobre a prestação do serviço não é obrigatória. • Considerava seria estabelecida política pública para subsidiar a aquisição de equipamentos pelos operadores de aeródromo; • Aeronaves mais altas (Altura da soleira da porta maior que 1,60 m): <ul style="list-style-type: none"> ◦ Disponibilização e operação do equipamento pelo operador de aeródromo; ◦ Faculta ao transportador aéreo ter e operar o próprio equipamento; • Aeronaves mais baixas (Altura da soleira da porta menor que 1,60 m): <ul style="list-style-type: none"> ◦ Disponibilização e operação do equipamento pelo transportador aéreo; ◦ A obrigação de provimento do equipamento é tida, pelo transportador aéreo, como flexibilizada pela expressão “por outros meios” resultando na não utilização do equipamento; ◦ Assim, o transportador aéreo considera que a expressão “por outros meios” dá permissão para a realização do “carregamento manual” da cadeira de rodas durante o ascenso e descenso do PNAE, sem utilização de equipamento apropriado, enquanto o intento da norma objetivava dar flexibilidade na seleção de equipamentos; 	<ul style="list-style-type: none"> • Não regula o cálculo do preço específico, resultando numa menor intervenção regulatória e maior liberdade entre partes; • O preço específico garante a compensação pelos investimentos em equipamentos bem como pela prestação do serviço; • Para as aeronaves mais altas, como permite o provimento também pelo transportador aéreo gera concorrência sem necessidade de regulação; • Não prescreve os tipos de equipamentos admissíveis, permitindo o surgimento de novas tecnologias; • Não veda os tipos de equipamentos ou tecnologias; • Sem fixação do Níveis de Serviço mínimo; • Maior racionalidade na distribuição e utilização dos equipamentos; 	<ul style="list-style-type: none"> • Maior complexidade regulatória pela necessidade de haver dispositivos normativos para dois eixos de regulação; • Barreira à democratização do transporte aéreo e à acessibilidade pela menor capacidade de investimentos de alguns operadores de aeródromo; • Requer regulamentação do cálculo do preço específico para evitar desequilíbrio entre as partes (operador de aeródromo, transportador aéreo e passageiros); • Reduz responsabilidades e compromissos do transportador aéreo quanto aos procedimentos de embarque e desembarque do PNAE, quando estes são realizados pelo operador de aeródromo, tendendo a reduzir a qualidade do atendimento; • Como não prescreve os tipos de equipamentos, os operadores de aeródromo, em geral, optam pelas soluções de menor custo, resultando na utilização de equipamentos mais simples, menos confortáveis e que dão a impressão de menor segurança. Aplica-se em especial nos aeroportos com menor capacidade de investimento; • A depender dos modelos de aeronaves que operam no aeródromo pode ser necessário mais de um tipo de equipamento; • Necessita comunicação prévia e coordenação entre transportador aéreo e operador de aeródromo quando da necessidade de provimento do serviço; • Relação entre operador de aeródromo e transportador aéreo é precária pela não obrigatoriedade de formalização da divisão de responsabilidades por meio de contrato de prestação do serviço; • Como as relações contratuais entre operador de aeródromo e transportador aéreo são precárias há dificuldade para o correto endereçamento da fiscalização; • Para as aeronaves mais baixas, permite um entendimento não desejável da norma resultando no carregamento manual da cadeira de rodas do PNAE ao invés de utilizar o equipamento apropriado;
<p>1: Responsabilidade total do operador de aeródromo (Modelo europeu)</p>	<p><u>Toda a responsabilidade relacionada a disponibilização dos equipamentos é alocada no operador de aeródromo de forma objetiva:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • A formalização contratual sobre a prestação do serviço é obrigatória; • Não há distinção entre aeronaves mais altas e mais baixas quanto as obrigações; • Considera que o transportador aéreo não tenha equipamento próprio, bem como não pode ser responsabilizado pela prestação do serviço; • Pode ser entendido como reserva de mercado em prol do operador de aeródromo; 	<ul style="list-style-type: none"> • Menor complexidade regulatória por haver apenas um eixo de regulação – Operador de aeródromo; • Prevê a responsabilidade do operador de aeródromo de forma objetiva; • Reduz a precarização nas relações entre operador de aeródromo e transportador aéreo pela obrigatoriedade de formalização contratual sobre a prestação do serviço; • O preço específico garante a compensação pelos investimentos em equipamentos bem como pela prestação do serviço; • O preço específico deve compensar a necessidade de investimentos e os custos de operação de forma a não dar causa a solicitação de revisão contratual extraordinária pelos operadores de aeródromo concedidos; • Não prescreve os tipos de equipamentos admissíveis, permitindo o surgimento de novas tecnologias; 	<ul style="list-style-type: none"> • Barreira à democratização do transporte aéreo e à acessibilidade pela menor capacidade de investimentos de alguns operadores de aeródromo; • Requer tantos contratos quantos transportadores aéreos operem naquele aeródromo; • Requer regulamentação do cálculo do preço específico para evitar desequilíbrio entre as partes (operador de aeródromo, transportador aéreo e passageiros); • Como não se prescreve os tipos de equipamentos, os operadores de aeródromo, em geral, optam pelas soluções de menor custo, resultando na utilização de equipamentos mais simples, menos confortáveis e que dão a impressão de menor segurança. Aplica-se em especial nos aeroportos com menor capacidade de investimento; • A vedação a determinados tipos de equipamento bem como a determinação de Níveis de Serviço mais elevados tende a ocasionar preços específicos mais altos;

**Problema Regulatório 4: Equipamento de ascenso e descenso
Precariedade no embarque de PNAE quando não há ponte telescópica disponível.**

Opção	Considerações sobre a opção	Prós	Contras
		<ul style="list-style-type: none"> • Não veda os tipos de equipamentos ou tecnologias; • Pode-se determinar ou recomendar Níveis de Serviço resultando numa maior qualidade; • Maior racionalidade na distribuição e utilização dos equipamentos; • Direciona melhor a fiscalização por ser um único agente fiscalizável, o operador de aeródromo; 	<ul style="list-style-type: none"> • A depender dos modelos de aeronaves que operam no aeródromo pode ser necessário mais de um tipo de equipamento; • Impacto nos aeródromos que operam ou venham a operar as aeronaves mais baixas, em especial o ATR, pela necessidade de provimento do equipamento; • Reduz responsabilidades e compromissos do transportador aéreo quanto aos procedimentos de embarque e desembarque do PNAE, tendendo a reduzir a qualidade do atendimento; • Necessita comunicação prévia e coordenação entre transportador aéreo e operador de aeródromo quando da necessidade de provimento do serviço; • Pode requerer política pública para subsidiar a aquisição de equipamentos por alguns operadores de aeródromo;
<p><u>2: Responsabilidade total do transportador aéreo (Modelo americano)</u></p>	<p><u>Toda a responsabilidade relacionada a disponibilização dos equipamentos é alocada no transportador aéreo de forma objetiva:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • A formalização contratual sobre a prestação do serviço é obrigatória; • Não há cobrança do preço específico; • Retira a possibilidade de o operador de aeródromo ter equipamento próprio, bem como ser responsabilizado pela prestação do serviço; 	<ul style="list-style-type: none"> • Menor complexidade regulatória por haver apenas um eixo de regulação – Transportador aéreo; • Simplificação regulatória por não requerer regulação sobre preço específico; • Prevê a responsabilidade do transportador aéreo de forma objetiva; • Reduz a precarização nas relações entre operador de aeródromo e transportador aéreo pela obrigatoriedade de formalização contratual sobre a prestação do serviço; • A determinação dos tipos de equipamento e dos Níveis de Serviço está a cargo do transportador aéreo; • A determinação dos tipos de equipamento tende pela escolha do equipamento mais adequado a aeronave operada e o Nível de Serviço oferecido pelo transportador aéreo; • Não necessita comunicação prévia e coordenação entre transportador aéreo e operador de aeródromo quando da necessidade de provimento do serviço; • Direciona melhor a fiscalização por ser um só agente fiscalizável, o transportador aéreo, no entanto aumenta o número fiscalizações (para cada transportador aéreo); 	<ul style="list-style-type: none"> • Barreira à democratização do transporte aéreo devido a potencial elevação do valor das passagens aéreas para compensar a necessidade de investimento em equipamentos; • Não se veda determinados tipos de equipamento por ser decisão técnica-operacional a cargo do transportador aéreo; • Maior complexidade na operação devido ao aumento na ocupação do pátio com equipamentos, pois cada transportador aéreo passa a ser responsável pelo seu equipamento; • A depender dos modelos de aeronaves que operam no aeródromo pode ser necessário mais de um tipo de equipamento; • Menor racionalidade na distribuição e utilização dos equipamentos; • Necessita coordenação entre transportadores aéreo e operador de aeródromo quanto a ocupação do pátio pelos equipamentos; • Reduz responsabilidades e compromissos do operador de aeródromo quanto aos procedimentos de embarque e desembarque do PNAE, tendendo a reduzir a qualidade do atendimento;
<p><u>3: Responsabilidade principal do operador de aeródromo, sem distinção entre aeronaves mais altas e mais baixas quanto às obrigações</u></p>	<p><u>Prevê a responsabilidade do operador de aeródromo de forma objetiva e a responsabilidade facultativa do transportador aéreo:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • A formalização contratual sobre a prestação do serviço é obrigatória; • Não há distinção entre aeronaves mais altas e mais baixas quanto às obrigações; • Requer a regulamentação de preço específico: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Permissão para cobrar preço específico (Obrigatório); ◦ Cálculo do preço específico (Facultativo); • Com possibilidade de o transportador ter equipamento próprio; 	<ul style="list-style-type: none"> • Como há permissão para o provimento também pelo transportador aéreo, pode ocasionar a concorrência sem necessidade de regulação; • Pode não ser necessário regular o preço específico, resultando numa menor intervenção regulatória e maior liberdade de acordo entre partes; • O preço específico garante a compensação pelos investimentos em equipamentos bem como pela prestação do serviço; • O preço específico deve compensar a necessidade de investimentos e os custos de operação de forma a não dar causa a solicitação de revisão contratual extraordinária pelos operadores de aeródromo concedidos; 	<ul style="list-style-type: none"> • Maior complexidade regulatória pela necessidade de prever dispositivos normativos para dois eixos de regulação; • Barreira à democratização do transporte aéreo e à acessibilidade pela menor capacidade de investimentos de alguns operadores de aeródromo; • Requer tantos contratos quantos transportadores operarem naquele aeródromo; • Requer regulamentação do cálculo do preço específico para evitar desequilíbrio entre as partes (operador de aeródromo, transportador aéreo e passageiros);

**Problema Regulatório 4: Equipamento de ascenso e descenso
Precariedade no embarque de PNAE quando não há ponte telescópica disponível.**

Opção	Considerações sobre a opção	Prós	Contras
		<ul style="list-style-type: none"> • Reduz a precarização nas relações entre operador de aeródromo e transportador aéreo pela obrigatoriedade de contrato prevendo as responsabilidades; • Não prescreve os tipos de equipamentos admissíveis, permitindo o surgimento de novas tecnologias; • Não veda os tipos de equipamentos ou tecnologias; • Pode-se determinar ou recomendar Níveis de Serviço resultando numa maior qualidade; • Aprimoramento redacional no sentido de tornar obrigatório a utilização de equipamento para o ascenso e descenso do PNAE nas aeronaves mais baixas; • Melhora no atendimento das aeronaves mais baixas, como o ATR com a utilização da rampa de acessibilidade; • Maior racionalidade na distribuição e utilização dos equipamentos; • Com relações contratuais entre operador de aeródromo e transportador aéreo são formalizadas, permite-se o correto endereçamento da fiscalização; 	<ul style="list-style-type: none"> • Como não se prescreve os tipos de equipamentos, os operadores de aeródromo, em geral, optam pelas soluções de menor custo, resultando na utilização de equipamentos mais simples, menos confortáveis e que dão a impressão de menor segurança. Aplica-se em especial nos aeroportos com menor capacidade de investimento; • A vedação a determinados tipos de equipamento bem como a determinação de Níveis de Serviço mais elevados tende a ocasionar preços específicos mais altos; • A depender dos modelos de aeronaves que operam no aeródromo pode ser necessário mais de um tipo de equipamento; • Necessita comunicação prévia e coordenação entre transportador aéreo e operador de aeródromo quando da necessidade de provimento do serviço; • Impacto nos aeródromos que operam ou venham a operar as aeronaves mais baixas, em especial o ATR, pela necessidade de provimento do equipamento; • Pode requerer política pública para subsidiar a aquisição de equipamentos por alguns operadores de aeródromo;

**Problema Regulatório 4: Equipamento de ascenso e descenso
Precariedade no embarque de PNAE quando não há ponte telescópica disponível.**

Opção	Considerações sobre a opção	Prós	Contras
<p><u>4: Responsabilidade de acordo com o porte da aeronave, mantida a distinção entre aeronaves mais altas e mais baixas quanto às obrigações)</u></p>	<p><u>Dois eixos de regulação:</u> Combina a aeronave engajada na operação e o responsável pelo provimento do equipamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A formalização contratual sobre a prestação do serviço é obrigatória; • Requer a regulamentação de preço específico: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Permissão para cobrar preço específico (Obrigatório); ◦ Cálculo do preço específico (Facultativo); • Aeronaves mais altas: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Disponibilização e operação do equipamento pelo operador de aeródromo; ◦ Faculta ao transportador aéreo utilizar o próprio equipamento; • Aeronaves mais baixas: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Disponibilização e operação do equipamento pelo transportador aéreo; ◦ Revisão da redação e forma a não permitir o carregamento manual da cadeira de rodas (“Outros meios”); 	<ul style="list-style-type: none"> • Como há permissão para o provimento também pelo transportador aéreo, pode ocasionar a concorrência sem necessidade de regulação; • Pode não ser necessário regular o preço específico, resultando numa menor intervenção regulatória e maior liberdade de acordo entre partes; • O preço específico garante a compensação pelos investimentos em equipamentos bem como pela prestação do serviço; • O preço específico deve compensar a necessidade de investimentos e os custos de operação de forma a não dar causa a solicitação de revisão contratual extraordinária pelos operadores de aeródromo concedidos; • Reduz a precarização nas relações entre operador de aeródromo e transportador aéreo pela obrigatoriedade de contrato prevendo as responsabilidades; • Não prescreve os tipos de equipamentos admissíveis, permitindo o surgimento de novas tecnologias; • Não veda os tipos de equipamentos ou tecnologias; • Aprimoramento redacional no sentido de tornar obrigatório a utilização de equipamento para o ascenso e descenso do PNAE nas aeronaves mais baixas; • Melhora no atendimento das aeronaves mais baixas, como o ATR com a utilização da rampa de acessibilidade; • Maior racionalidade na distribuição e utilização dos equipamentos; • Sana a interpretação errônea que permite o carregamento manual da cadeira de rodas do PNAE em aeronaves mais baixas; • Com relações contratuais entre operador de aeródromo e transportador aéreo são formalizadas, permite-se o correto endereçamento da fiscalização; 	<ul style="list-style-type: none"> • Barreira a democratização do transporte aéreo pela menor capacidade de investimentos de alguns operadores de aeródromo; • Maior complexidade regulatória pela necessidade de prever dispositivos normativos para dois eixos de regulação diferentes; • Requer tantos contratos quantos transportadores operarem naquele aeródromo; • Requer regulamentação do cálculo do preço específico para evitar desequilíbrio entre as partes (operador de aeródromo, transportador aéreo e passageiros); • A depender dos modelos de aeronaves que operam no aeródromo pode ser necessário mais de um tipo de equipamento; • Como não se prescreve os tipos de equipamentos, os operadores de aeródromo, em geral, optam pelas soluções de menor custo, resultando na utilização de equipamentos mais simples, menos confortáveis e que dão a impressão de menor segurança. Aplica-se em especial nos aeroportos com menor capacidade de investimento; • Impacto sobre os transportadores aéreos que operam ou venham a operar as aeronaves mais baixas, em especial o ATR, pela necessidade com a utilização da rampa de acessibilidade; • A vedação a determinados tipos de equipamento bem como a imposição de Níveis de Serviço muito elevados tende a ocasionar preços específicos mais altos; • Necessita comunicação prévia e coordenação entre transportador aéreo e operador de aeródromo quando da necessidade de provimento do serviço; • Aumenta o número de agentes a serem fiscalizados (Operador de aeródromo e transportadores aéreos) • Pode requerer política pública para subsidiar a aquisição de equipamentos por alguns operadores de aeródromo;
<p><u>5. Modelo baseado no total de passageiros processados</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>A obrigação de disponibilização do equipamento de ascenso e descenso é definida com base na quantidade de passageiros processados no aeroporto, sendo o critério a média dos últimos 3 anos. Segue a mesma metodologia já estabelecida pela SLA em relação à aplicabilidade de outros regulamentos. Esta classificação é revisada anualmente, dando coesão entre as normas da Agência:</u> <p><u>Caso geral:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • A formalização contratual sobre a prestação do serviço é obrigatória; • Não há distinção entre aeronaves mais altas e mais baixas quanto às obrigações; • Requer a regulamentação de preço específico: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Permissão para cobrar preço específico (Obrigatório); ◦ Cálculo do preço específico, por meio de portaria específica (Facultativo); <p><i>Tipo A (Regra geral): Para todos os aeroportos que movimentam mais de 200.000 passageiros por ano, independentemente do regime de exploração:</i></p>	<p><u>Caso geral:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduz a precarização nas relações entre operador de aeródromo e transportador aéreo pela obrigatoriedade de acordo entre partes prevendo as responsabilidades; • O preço específico garante a compensação pelos investimentos em equipamentos bem como pela prestação do serviço; • O preço específico deve compensar a necessidade de investimentos e os custos de operação de forma a não dar causa a solicitação de revisão contratual extraordinária pelos operadores de aeródromo concedidos; • Mantém a possibilidade de o transportador ter equipamento próprio; • Atua no sentido de reduzir as dificuldades para o embarque nos aeroportos pelo estímulo ao investimento em equipamentos; • Não prescreve os tipos de equipamentos admissíveis, permitindo o surgimento de novas tecnologias; • Pode-se vedar determinados tipos de equipamento; 	<ul style="list-style-type: none"> • Maior complexidade regulatória devido a necessidade de prever dispositivos normativos para diferentes eixos de regulação: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Agentes regulados diferentes (Transportador aéreo e operador de aeródromo); ◦ Requer monitoramento da movimentação de passageiros nos aeroportos; ◦ Requer acompanhamento e regras para a transição, quando deixa de ser obrigação do transportador e passa a ser do operador de aeródromo; • Requer tantos contratos quantos transportadores operarem naquele aeródromo; • Requer regulamentação do cálculo do preço específico de forma a evitar desequilíbrio entre as partes (operador de aeródromo, transportador aéreo e passageiros); • A depender dos modelos de aeronaves que operam no aeródromo pode ser necessário mais de um tipo de equipamento; <p><u>Para os aeródromos tipo A (Regra geral):</u></p>

**Problema Regulatório 4: Equipamento de ascenso e descenso
Precariedade no embarque de PNAE quando não há ponte telescópica disponível.**

Opção	Considerações sobre a opção	Prós	Contras
	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilização e operação do equipamento pelo operador de aeródromo (responsabilidade original); • Faculta ao transportador aéreo utilizar o próprio equipamento; <p><i>Tipo B (Exceção): Para aeroportos explorados sem regime de concessão federal e que movimentam até 200.000 passageiros por ano:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilização e operação do equipamento pelo transportador aéreo (responsabilidade original); • Faculta ao operador de aeródromo utilizar o próprio equipamento; 	<ul style="list-style-type: none"> • Pode-se impor Níveis de Serviço, resultando numa maior qualidade; <p><u>Para os aeródromos tipo A (Regra geral):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Prevê a responsabilidade original do operador de aeródromo de forma objetiva e a responsabilidade facultativa do transportador aéreo; • Como não prescreve os tipos de equipamentos, dá liberdade para surgimento de novas tecnologias; • Pode-se vedar determinados tipos de equipamento; • Pode-se determinar ou recomendar Níveis de Serviço resultando numa maior qualidade; • Maior racionalidade na distribuição e utilização dos equipamentos; • Redução das responsabilidades do transportador aéreo, se este optar por não prover os seus próprios equipamentos para a prestação do serviço; • Permite a concorrência sem necessidade de regulação complexa, em especial do preço específico, devido a faculdade de o transportador aéreo prover o próprio equipamento, resultando em menor intervenção regulatória e permitindo maior liberdade de acordo entre partes; • Como relações contratuais entre operador de aeródromo e transportador aéreo são formalizadas, incluindo as responsabilidades, permite-se o correto endereçamento da fiscalização; <p><u>Para os aeródromos tipo B (Exceção):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Toda a responsabilidade original relacionada à disponibilização dos equipamentos está alocada no transportador aéreo; • Retira do operador de aeródromo de menor porte e explorado sem regime de concessão federal a responsabilidade pelo provimento dos equipamentos; • Menor complexidade regulatória por haver apenas um agente principal responsável; • Redução das responsabilidades e compromisso do operador de aeródromo quanto aos procedimentos de embarque e desembarque do PNAE; • A determinação dos tipos de equipamento tende pela escolha do equipamento mais adequado a aeronave operada e o Nível de Serviço oferecido pelo transportador aéreo; • Não há cobrança do preço específico; • Simplificação regulatória por não requerer regulação sobre preço específico; • Não necessita comunicação prévia e coordenação entre transportador aéreo e operador de aeródromo quando da necessidade de provimento do equipamento; • Direciona melhor a fiscalização ao agente responsável original, o transportador aéreo (responsável original); • Como relações contratuais entre operador de aeródromo e transportador aéreo são formalizadas, incluindo as responsabilidades, permite-se o correto endereçamento da fiscalização; 	<ul style="list-style-type: none"> • Barreira à democratização do transporte aéreo e acessibilidade pela menor capacidade de investimentos de alguns operadores de aeródromo; • Como não se prescreve os tipos de equipamentos, os operadores de aeródromo, em geral, optam pelas soluções de menor custo, resultando na utilização de equipamentos mais simples, menos confortáveis e que dão a impressão de menor segurança. Aplica-se em especial nos aeroportos com menor capacidade de investimento; • A vedação a determinados tipos de equipamento bem como a imposição de Níveis de Serviço muito elevados tende a ocasionar preços específicos mais altos; • Impacto nos aeródromos que operam ou venham a operar as aeronaves mais baixas, em especial o ATR, pela necessidade de provimento do equipamento; • Necessita comunicação prévia e coordenação entre transportador aéreo e operador de aeródromo quando da necessidade de provimento do serviço; • Pode requerer política pública para subsidiar a aquisição de equipamentos por alguns operadores de aeródromo; <p><u>Para os aeródromos tipo B (Exceção):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Barreira à democratização do transporte aéreo devido à potencial elevação do valor das passagens aéreas para compensar a necessidade de investimento em equipamentos; • Menor racionalidade na distribuição e utilização dos equipamentos; • Maior complexidade na operação devido ao aumento na ocupação do pátio com equipamentos; • A determinação dos tipos de equipamento e dos Níveis de Serviço está a cargo do transportador aéreo; • Não se veda determinados tipos de equipamento, pela decisão estar a cargo do transportador aéreo; • Necessita coordenação entre transportadores aéreo e operador de aeródromo quanto à ocupação do pátio pelos equipamentos;

**Problema Regulatório 4: Equipamento de ascenso e descenso
Precariedade no embarque de PNAE quando não há ponte telescópica disponível.**

Opção	Considerações sobre a opção	Prós	Contras
-------	-----------------------------	------	---------

*Nota: No contexto deste quadro, equipamento é sinônimo de equipamento de ascenso e descenso.

Fonte: Elaborado pela CNAD/SAS

Quadro 4. Aeródromos impactados pela alteração da aplicabilidade (responsabilidade do operador de aeródromo) – Aeródromos explorados com contratos de concessão federal e com movimentação anual de menos de 200.000 passageiros

CIAD	OACI	NOME DO AERÓDROMO	MUNICÍPIO	UF	Classificação SIA	Concessionário (Tipo - Bloco)
AC0002	SBCZ	CRUZEIRO DO SUL	CRUZEIRO DO SUL	AC	I - Não CERTOP	Vinci (Concessão Federal - Bloco Norte)
AM0004	SBTF	PREFEITO ORLANDO MARINHO	TEFÉ	AM	I - Não CERTOP	Vinci (Concessão Federal - Bloco Norte)
AM0005	SBTT	TABATINGA	TABATINGA	AM	I - Não CERTOP	Vinci (Concessão Federal - Bloco Norte)
MG0009	SBUR	MARIO DE ALMEIDA FRANCO	UBERABA	MG	I - Não CERTOP	AENA (Concessão Federal - Bloco SP/MS/
MS0005	SBPP	PONTA PORÃ	PONTA PORÃ	MS	I - CERTOP	AENA (Concessão Federal - Bloco SP/MS/
MS0009	SBCR	CORUMBÁ	CORUMBÁ	MS	I - Não CERTOP	AENA (Concessão Federal - Bloco SP/MS/
MT0002	SBSI	PRESIDENTE JOÃO BATISTA FIGUEIREDO	SINOP	MT	I - CERTOP	COA/Socicam (Concessão Federal - Bloco
MT0003	SBAT	PILOTO OSVALDO MARQUES DIAS	ALTA FLORESTA	MT	I - Não CERTOP	COA/Socicam (Concessão Federal - Bloco
MT0004	SBRD	RONDONÓPOLIS - MAESTRO MARINHO FRANCO	RONDONÓPOLIS	MT	I - CERTOP	COA/Socicam (Concessão Federal - Bloco
PA0003	SBHT	ALTAMIRA	ALTAMIRA	PA	I - Não CERTOP	AENA (Concessão Federal - Bloco SP/MS/
PA0006	SBCJ	CARAJÁS	PARAUPEBAS	PA	I - Não CERTOP	AENA (Concessão Federal - Bloco SP/MS/
PB0003	SBKG	PRESIDENTE JOÃO SUASSUNA	CAMPINA GRANDE	PB	I - Não CERTOP	AENA (Concessão Federal - Bloco Nordest
RJ0004	SBME	MACAÉ	MACAÉ	RJ	I - CERTOP	Zurich (Concessão Federal - Bloco Sudeste
RS0005	SBPK	JOÃO SIMÕES LOPES NETO	PELOTAS	RS	I - Não CERTOP	CCR (Concessão Federal - Bloco Sul)
RS0010	SBBG	COMANDANTE GUSTAVO KRAEMER	BAGÉ	RS	I - CERTOP	CCR (Concessão Federal - Bloco Sul)
RS0012	SBUG	RUBEM BERTA	URUGUAIANA	RS	I - Não CERTOP	CCR (Concessão Federal - Bloco Sul)

Fonte: Elaborado pela CNAD/SAS, a partir de dados da SIA, SRA e da SAS.

Quadro 5. Aeródromos potencialmente impactados pela alteração da aplicabilidade (responsabilidade do transportador aéreo) – Demais aeródromos com movimentação anual de menos de 200.000 passageiros e que não são explorados por meio de concessão federal

CIAD	OACI	NOME DO AERÓDROMO	MUNICÍPIO	UF	Classificação SIA/
AC0004	SBTK	TARAUACÁ	TARAUACÁ	AC	I - Outros perfis
AL0003	SNAL	ARAPIRACA	ARAPIRACA	AL	I - Outros perfis
AM0002	SWFN	FLORES	MANAUS	AM	I - Outros perfis
AM0003	SBUA	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA	AM	I - CERTOP
AM0006	SWPI	PARINTINS	PARINTINS	AM	I - Não CERTOP
AM0007	SWCA	CARAUARI	CARAUARI	AM	I - Não CERTOP
AM0009	SWEI	EIRUNEPÉ	EIRUNEPÉ	AM	I - CERTOP
AM0010	SWKO	COARI	COARI	AM	I - Não CERTOP
AM0011	SWNK	NOVO CAMPO	BOCA DO ACRE	AM	I - Outros perfis
AM0012	SBIC	ITACOATIARA	ITACOATIARA	AM	I - Outros perfis
AM0013	SWII	IPIRANGA	SANTO ANTÔNIO DO IÇÁ	AM	I - Outros perfis
AM0014	SWOB	FONTE BOA	FONTE BOA	AM	I - Outros perfis
AM0015	SBMY	MANICORÉ	MANICORÉ	AM	I - 135 Regular
AM0016	SDCG	SENADORA EUNICE MICHILES	SÃO PAULO DE OLIVENÇA	AM	I - Outros perfis
AM0017	SWBC	BARCELOS	BARCELOS	AM	I - 135 Regular
AM0018	SWBR	BORBA	BORBA	AM	I - 135 Regular
AM0019	SWHT	FRANCISCO CORREA DA CRUZ	HUMAITÁ	AM	I - Outros perfis
AM0020	SWMW	MAUÉS	MAUÉS	AM	I - 135 Regular
AM0022	SWTP	SANTA ISABEL DO RIO NEGRO	SANTA ISABEL DO RIO NEGRO	AM	I - 135 Regular
AM0023	SWYN	APUÍ	APUÍ	AM	I - 135 Regular
AM0024	SWLB	LÁBREA	LÁBREA	AM	I - 135 Regular
AP0002	SBOI	OIAPOQUE	OIAPOQUE	AP	I - Não CERTOP
BA0006	SBLE	HORÁCIO DE MATTOS	LENÇÓIS	BA	I - Não CERTOP
BA0007	SBUF	PAULO AFONSO	PAULO AFONSO	BA	I - Não CERTOP
BA0008	SNVB	VALENÇA	VALENÇA	BA	I - Outros perfis
BA0009	SNGI	GUANAMBI	GUANAMBI	BA	I - CERTOP
BA0010	SNIO	CIPO	CIPO	BA	I - Outros perfis
BA0011	SNBR	DOM RICARDO WEBERBERGER	BARREIRAS	BA	I - Não CERTOP
BA0013	SDIY	JOÃO DURVAL CARNEIRO (SBFE*)	FEIRA DE SANTANA	BA	I - Outros perfis
BA0016	SNTF	TEIXEIRA DE FREITAS	TEIXEIRA DE FREITAS	BA	I - Não CERTOP
BA0018	SNXQ	XIQUE-XIQUE	XIQUE-XIQUE	BA	I - Outros perfis
BA0019	SNIC	IRECÉ	IRECÉ	BA	I - Outros perfis
BA0020	SNIE	CAETITÉ	CAETITÉ	BA	I - Outros perfis
BA0022	SNRM	REMANSO	REMANSO	BA	I - Outros perfis
BA0023	SNED	SÓCRATES REZENDE	CANAVIEIRAS	BA	I - Outros perfis
BA0025	SDKJ	FORMOSA DO RIO PRETO	FORMOSA DO RIO PRETO	BA	I - Outros perfis
BA0028	SNBX	BARRA	BARRA	BA	I - Outros perfis
BA0030	SNIU	IPIAÚ	IPIAÚ	BA	I - Outros perfis
BA0031	SNMJ	MARACÁS	MARACÁS	BA	I - Outros perfis
BA0032	SNQU	MUCUGÊ	MUCUGÊ	BA	I - Outros perfis
BA0034	SSRF	CASTRO ALVES	CASTRO ALVES	BA	I - Outros perfis

CIAD	OACI	NOME DO AERÓDROMO	MUNICÍPIO	UF	Classificação SI/
BA0037	SBLP	BOM JESUS DA LAPA	BOM JESUS DA LAPA	BA	I - Outros perfis
BA0042	SNBZ	PARAMIRIM	PARAMIRIM	BA	I - Outros perfis
BA0045	SNIB	ITABERABA	ITABERABA	BA	I - Outros perfis
BA0046	SNIT	IBOTIRAMA	IBOTIRAMA	BA	I - Outros perfis
BA0047	SNJK	JEQUIÉ	JEQUIÉ	BA	I - 135 Regular
BA0048	SNRD	PRADO	PRADO	BA	I - Outros perfis
BA0050	SNVD	SANTA MARIA DA VITÓRIA	SANTA MARIA DA VITÓRIA	BA	I - Outros perfis
BA0053	SNTQ	BURITIRAMA	BURITIRAMA	BA	I - Outros perfis
BA0054	SDFX	CASA NOVA	CASA NOVA	BA	I - Outros perfis
BA0056	SNSE	SENTO SÉ	SENTO SÉ	BA	I - Outros perfis
BA0057	SNIP	ITAPETINGA	ITAPETINGA	BA	I - Outros perfis
BA0061	SSQP	MONTE SANTO	MONTE SANTO	BA	I - Outros perfis
BA0062	SNJB	JACOBINA	JACOBINA	BA	I - Outros perfis
BA0065	SNMR	MARAÚ	MARAÚ	BA	I - Outros perfis
BA0067	SBTC	UNA/COMANDATUBA	UNA	BA	I - CERTOP
BA0251	SN3Y	NOVO AEROPORTO DE BOM JESUS DA LAPA	BOM JESUS DA LAPA	BA	I - Outros perfis
CE0003	SBJE	COMANDANTE ARISTON PESSOA	CRUZ	CE	I - CERTOP
CE0004	SBAC	AEROPORTO REGIONAL DE CANOA QUEBRADA DRAGÃO DO MAR	ARACATI	CE	I - CERTOP
CE0005	SNWS	CRATEÚS	CRATEÚS	CE	I - 135 Regular
CE0006	SWBE	WALFRIDO SALMITO DE ALMEIDA	SÃO BENEDITO	CE	I - 135 Regular
CE0007	SNIG	IGUATU	IGUATU	CE	I - 135 Regular
CE0008	SDZG	PEDRO TEIXEIRA CASTELO REGIONAL TAUÁ	TAUÁ	CE	I - Outros perfis
CE0009	SNCS	CAMPOS SALES	CAMPOS SALES	CE	I - Outros perfis
CE0010	SNQX	QUIXADÁ	QUIXADÁ	CE	I - Outros perfis
CE0011	SNWC	CAMOCIM	CAMOCIM	CE	I - Outros perfis
CE0013	SNOB	AERÓDROMO PÚBLICO DE SOBRAL	SOBRAL	CE	I - 135 Regular
CE0164	SN6L	DR. LUCIANO DE ARRUDA COELHO	SOBRAL	CE	I - Outros perfis
ES0002	SNLN	MUNICIPAL DE LINHARES	LINHARES	ES	I - Outros perfis
ES0003	SNMX	SÃO MATEUS	SÃO MATEUS	ES	I - Outros perfis
ES0004	SNCX	COLATINA	COLATINA	ES	I - Outros perfis
ES0005	SNBG	BAIXO GUANDU - AIMORÉS	BAIXO GUANDU	ES	I - Outros perfis
ES0006	SNKI	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	ES	I - Outros perfis
ES0007	SNGA	GUARAPARI	GUARAPARI	ES	I - Outros perfis
GO0002	SBNV	AERÓDROMO NACIONAL DE AVIAÇÃO	GOIÂNIA	GO	I - Outros perfis
GO0003	SBCN	NELSON RODRIGUES GUIMARÃES	CALDAS NOVAS	GO	I - Não CERTOP
GO0004	SWNS	ANÁPOLIS	ANÁPOLIS	GO	I - Outros perfis
GO0005	SDOV	MOZARLÂNDIA	MOZARLÂNDIA	GO	I - Outros perfis
GO0006	SJQN	QUIRINÓPOLIS	QUIRINÓPOLIS	GO	I - Outros perfis
GO0008	SWJW	JATAÍ	JATAÍ	GO	I - Outros perfis
GO0009	SWLC	GENERAL LEITE DE CASTRO	RIO VERDE	GO	I - CERTOP
GO0010	SWPZ	OURIÇANGA DE ABREU	POSSE	GO	I - Outros perfis
GO0011	SWUA	SÃO MIGUEL DO ARAGUAIA	SÃO MIGUEL DO ARAGUAIA	GO	I - Outros perfis
GO0012	SWWA	PORANGATU	PORANGATU	GO	I - Outros perfis
GO0013	SWWU	URUAÇU	URUAÇU	GO	I - Outros perfis
GO0014	SWFR	FORMOSA	FORMOSA	GO	I - Outros perfis
GO0015	SWKT	CATALÃO	CATALÃO	GO	I - Outros perfis
GO0016	SWNQ	NIQUELÂNDIA	NIQUELÂNDIA	GO	I - Outros perfis
GO0017	SWNH	ARUANÁ	ARUANÁ	GO	I - Outros perfis
GO0018	SNMH	PIRENÓPOLIS	PIRENÓPOLIS	GO	I - Outros perfis
GO0019	SWIQ	JOSÉ CAIRES DE OLIVEIRA	MINAÇU	GO	I - Outros perfis
GO0020	SDXF	ALTO PARAÍSO DE GOIÁS	ALTO PARAÍSO DE GOIÁS	GO	I - Outros perfis
GO0023	SWCB	CAMPOS BELOS	CAMPOS BELOS	GO	I - Outros perfis
GO0024	SWCZ	CERES	CERES	GO	I - Outros perfis
GO0025	SWUZ	BRIGADEIRO ARARIPE MACEDO	LUZIÂNIA	GO	I - Outros perfis
GO0028	SJ4Y	MORRINHOS	MORRINHOS	GO	I - Outros perfis
GO0029	SWPR	PIRES DO RIO	PIRES DO RIO	GO	I - Outros perfis
GO0030	SJVO	ARAGARÇAS	ARAGARÇAS	GO	I - Outros perfis
GO0033	SWME	MINEIROS	MINEIROS	GO	I - Outros perfis
MA0003	SBCI	BRIGADEIRO LYSIAS AUGUSTO RODRIGUES	CAROLINA	MA	I - Outros perfis
MA0004	SNYE	PINHEIRO	PINHEIRO	MA	I - Outros perfis
MA0005	SNBI	BACABAL	BACABAL	MA	I - Outros perfis
MA0006	SNBC	BARRA DO CORDA	BARRA DO CORDA	MA	I - Outros perfis
MA0007	SJBY	JOÃO SILVA	SANTA INÊS	MA	I - Outros perfis
MA0008	SSRS	BARREIRINHAS	BARREIRINHAS	MA	I - 135 Regular
MA0009	SNRX	RIACHÃO	RIACHÃO	MA	I - Outros perfis
MA0010	SNBS	BALSAS	BALSAS	MA	I - Outros perfis
MG0005	SBPR	CARLOS PRATES	BELO HORIZONTE	MG	I - Outros perfis
MG0006	SBZM	PRESIDENTE ITAMAR FRANCO	GOIANÁ	MG	I - CERTOP
MG0007	SBIP	USIMINAS	SANTANA DO PARAÍSO	MG	I - Não CERTOP
MG0008	SBAX	ROMEU ZEMA	ARAXÁ	MG	I - 135 Regular
MG0010	SNPD	PATOS DE MINAS	PATOS DE MINAS	MG	I - 135 Regular
MG0012	SNFE	COMANDANTE PASCHOAL PATROCÍNIO FILHO	ALFENAS	MG	I - Outros perfis
MG0013	SNPY	SÃO SEBASTIÃO DO PARAÍSO	SÃO SEBASTIÃO DO PARAÍSO	MG	I - Outros perfis

CIAD	OACI	NOME DO AERÓDROMO	MUNICÍPIO	UF	Classificação SI/
MG0014	SNYU	ITURAMA	ITURAMA	MG	I - Outros perfis
MG0015	SNDV	BRIGADEIRO ANTÔNIO CABRAL	DIVINÓPOLIS	MG	I - Outros perfis
MG0016	SBJF	FRANCISCO DE ASSIS	JUIZ DE FORA	MG	I - Outros perfis
MG0017	SNMK	MOCAMBINHO	JAÍBA	MG	I - Outros perfis
MG0018	SBPC	EMBAIXADOR WALTHER MOREIRA SALLES	POÇOS DE CALDAS	MG	I - Outros perfis
MG0019	SBVG	MAJOR BRIGADEIRO TROMPOWSKY	VARGINHA	MG	I - 135 Regular
MG0020	SNAG	ARAGUARI	ARAGUARI	MG	I - Outros perfis
MG0021	SNAP	JANAÚBA	JANAÚBA	MG	I - Outros perfis
MG0022	SNAS	TRÊS MARIAS	TRÊS MARIAS	MG	I - Outros perfis
MG0023	SNGX	GUAXUPÉ	GUAXUPÉ	MG	I - Outros perfis
MG0024	SNOS	MUNICIPAL JOSÉ FIGUEIREDO	PASSOS	MG	I - Outros perfis
MG0025	SNXB	CAXAMBU	CAXAMBU	MG	I - Outros perfis
MG0026	SNZR	PEDRO RABELO DE SOUZA	PARACATU	MG	I - 135 Regular
MG0027	SSOL	PADRE ISRAEL (ISRAEL BATISTA DE CARVALHO)	LAVRAS	MG	I - Outros perfis
MG0028	SNPX	PIRAPORA	PIRAPORA	MG	I - Outros perfis
MG0029	SNSS	SALINAS	SALINAS	MG	I - Outros perfis
MG0030	SNDT	JUSCELINO KUBITSCHEK	DIAMANTINA	MG	I - Outros perfis
MG0031	SNCA	CAMPO BELO	CAMPO BELO	MG	I - Outros perfis
MG0032	SBGV	CORONEL ALTINO MACHADO	GOVERNADOR VALADARES	MG	I - CERTOP
MG0033	SNAR	CIRILO QUEIRÓZ	ALMENARA	MG	I - Outros perfis
MG0034	SNJR	PREFEITO OCTÁVIO DE ALMEIDA NEVES	SÃO JOÃO DEL REI	MG	I - Outros perfis
MG0035	SNVI	MELLO VIANA	TRÊS CORAÇÕES	MG	I - Outros perfis
MG0036	SNJP	JOÃO PINHEIRO	JOÃO PINHEIRO	MG	I - Outros perfis
MG0037	SNLO	SÃO LOURENÇO	SÃO LOURENÇO	MG	I - Outros perfis
MG0038	SNZA	POUSO ALEGRE	POUSO ALEGRE	MG	I - Outros perfis
MG0040	SNLI	ABAETÉ	ABAETÉ	MG	I - Outros perfis
MG0041	SNNU	NANUQUE	NANUQUE	MG	I - Outros perfis
MG0042	SNPJ	PATROCÍNIO	PATROCÍNIO	MG	I - Outros perfis
MG0044	SNQV	CURVELO	CURVELO	MG	I - Outros perfis
MG0045	SNUI	ARAÇUAÍ	ARAÇUAÍ	MG	I - Outros perfis
MG0047	SNYB	TITO TEIXEIRA	ITUIUTABA	MG	I - Outros perfis
MG0048	SNT0	JUSCELINO KUBITSCHECK	TEÓFILO OTONI	MG	I - 135 Regular
MG0049	SNRZ	OLIVEIRA	OLIVEIRA	MG	I - Outros perfis
MG0050	SNJM	ELIAS BREDER	MANHUAÇU	MG	I - Outros perfis
MG0051	SNBM	CRISTIANO FERREIRA VARELLA	MURIAÉ	MG	I - Outros perfis
MG0052	SNPA	PARÁ DE MINAS	PARÁ DE MINAS	MG	I - Outros perfis
MG0053	SNJQ	JEQUITINHONHA	JEQUITINHONHA	MG	I - Outros perfis
MG0054	SNUH	PIUMHI	PIUMHI	MG	I - Outros perfis
MG0055	SNUN	UNAI	UNAI	MG	I - Outros perfis
MG0056	SNCT	CARATINGA	UBAPORANGA	MG	I - Outros perfis
MG0057	SNOF	OURO FINO	OURO FINO	MG	I - Outros perfis
MG0058	SNUB	UBA	UBA	MG	I - Outros perfis
MG0059	SNCZ	PONTE NOVA	PONTE NOVA	MG	I - Outros perfis
MG0060	SNFO	FORMIGA	FORMIGA	MG	I - Outros perfis
MG0063	SNFU	FRUTAL	FRUTAL	MG	I - Outros perfis
MG0066	SNRP	RIO PARANAÍBA	RIO PARANAÍBA	MG	I - Outros perfis
MG0069	SWUD	DEPUTADO OSWALDO TOLENTINO	CLAUDIO	MG	I - Outros perfis
MG0070	SNKD	CONCEIÇÃO DO MATO DENTRO	CONCEIÇÃO DO MATO DENTRO	MG	I - Outros perfis
MG0071	SNKF	DAS BANDEIRINHAS	CONSELHEIRO LAFAIETE	MG	I - Outros perfis
MG0073	SNPU	COMANDANTE VIRGILIO BORIM	PARAGUAÇU	MG	I - Outros perfis
MG0074	SNVC	VIÇOSA	VIÇOSA	MG	I - Outros perfis
MG0075	SNMN	MINAS NOVAS	MINAS NOVAS	MG	I - Outros perfis
MG0076	SNSI	SANTA MARIA DO SUAÇUI	SANTA MARIA DO SUAÇUI	MG	I - Outros perfis
MG0078	SNNE	SEBASTIÃO CARLOS LEITE	SÃO JOÃO NEPOMUCENO	MG	I - Outros perfis
MG0311	SJXI	SANTA RITA DO SAPUCAÍ	SANTA RITA DO SAPUCAÍ	MG	I - Outros perfis
MS0002	SSIE	TERUEL IPANEMA ESTÂNCIA	CAMPO GRANDE	MS	I - Outros perfis
MS0003	SSKG	ESTÂNCIA SANTA MARIA	CAMPO GRANDE	MS	I - Outros perfis
MS0004	SBDB	BONITO	BONITO	MS	I - CERTOP
MS0006	SBTG	TRÊS LAGOAS	TRÊS LAGOAS	MS	I - Não CERTOP
MS0007	SSCD	CHAPADÃO DO SUL	CHAPADÃO DO SUL	MS	I - Outros perfis
MS0008	SBDO	DOURADOS	DOURADOS	MS	I - Outros perfis
MS0010	SSPN	PARANAÍBA	PARANAÍBA	MS	I - Outros perfis
MS0011	SSBV	BELA VISTA	BELA VISTA	MS	I - Outros perfis
MS0012	SSCI	COXIM	COXIM	MS	I - Outros perfis
MS0013	SSPM	PORTO MURTINHO	PORTO MURTINHO	MS	I - Outros perfis
MS0015	SSNB	ARIOSTO DA RIVA	NAVIRAÍ	MS	I - Outros perfis
MS0016	SSNQ	NIOAQUE	NIOAQUE	MS	I - Outros perfis
MS0017	SDXJ	COSTA RICA	COSTA RICA	MS	I - Outros perfis
MS0018	SSCL	CASSILÂNDIA	CASSILÂNDIA	MS	I - Outros perfis
MS0019	SSJI	JARDIM	JARDIM	MS	I - Outros perfis
MS0020	SSMJ	MARACAJU	MARACAJU	MS	I - Outros perfis
MS0563	SDK7	NOVA ANDRADINA	NOVA ANDRADINA	MS	I - Outros perfis
MT0005	SBSO	REGIONAL DE SORRISO ADOLINO BEDIN	SORRISO	MT	I - CERTOP

CIAD	OACI	NOME DO AERÓDROMO	MUNICÍPIO	UF	Classificação SI/
MT0006	SWHP	FREDERICO CARLOS MÜLLER	ÁGUA BOA	MT	I - 135 Regular
MT0007	SWJN	JUÍNA	JUÍNA	MT	I - 135 Regular
MT0008	SBBW	BARRA DO GARÇAS	BARRA DO GARÇAS	MT	I - CERTOP
MT0009	SWBG	ANDRÉ ANTÔNIO MAGGI	PONTES E LACERDA	MT	I - Outros perfis
MT0010	SWPG	PORTO DOS GAÚCHOS	PORTO DOS GAÚCHOS	MT	I - Outros perfis
MT0012	SWTS	TANGARÁ DA SERRA	TANGARÁ DA SERRA	MT	I - 135 Regular
MT0013	SWXV	XAVANTINA	NOVA XAVANTINA	MT	I - Outros perfis
MT0014	SWXM	REGIONAL ORLANDO VILLAS BOAS	MATUPÁ	MT	I - Outros perfis
MT0015	SWDM	DIAMANTINO	DIAMANTINO	MT	I - Outros perfis
MT0016	SWVC	VILA RICA	VILA RICA	MT	I - Outros perfis
MT0017	SWKC	CÁCERES	CÁCERES	MT	I - Outros perfis
MT0018	SIZX	JUARA SUL	JUARA	MT	I - Outros perfis
MT0021	SWPK	POCONÉ	POCONÉ	MT	I - Outros perfis
MT0022	SWFX	SÃO FÉLIX DO ARAGUAIA	SÃO FÉLIX DO ARAGUAIA	MT	I - 135 Regular
MT0023	SWPY	PRIMAVERA DO LESTE	PRIMAVERA DO LESTE	MT	I - Outros perfis
MT0024	SWEK	CANARANA	CANARANA	MT	I - Outros perfis
MT0025	SILC	MUNICIPAL BOM FUTURO	LUCAS DO RIO VERDE	MT	I - Outros perfis
MT0047	SDNM	BRIGADEIRO EDUARDO GOMES	NOVA MUTUM	MT	I - Outros perfis
MT0612	SI68	GELINDO STEFANUTO	CAMPO NOVO DO PARECIS	MT	I - Outros perfis
MT0662	SDH2	PORTO ALEGRE DO NORTE	PORTO ALEGRE DO NORTE	MT	I - 135 Regular
PA0007	SBTU	TUCURUI	TUCURUI	PA	I - 135 Regular
PA0008	SBAA	CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA	CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA	PA	I - Outros perfis
PA0009	SBMD	MONTE DOURADO	ALMEIRIM	PA	I - 135 Regular
PA0010	SBIH	ITAITUBA	ITAITUBA	PA	I - Não CERTOP
PA0011	SBEK	JACAREACANGA	JACAREACANGA	PA	I - Outros perfis
PA0012	SBTB	TROMBETAS	ORIXIMINA	PA	I - Não CERTOP
PA0013	SNFX	SÃO FÉLIX DO XINGU	SÃO FÉLIX DO XINGU	PA	I - Outros perfis
PA0014	SNOX	ORIXIMINÁ	ORIXIMINÁ	PA	I - 135 Regular
PA0015	SNVS	BREVES	BREVES	PA	I - 135 Regular
PA0016	SNTI	ÓBIDOS	ÓBIDOS	PA	I - 135 Regular
PA0018	SNEB	NAGIB DEMACHKI	PARAGOMINAS	PA	I - 135 Regular
PA0019	SNMA	MONTE ALEGRE	MONTE ALEGRE	PA	I - 135 Regular
PA0020	SNMZ	PORTO DE MOZ	PORTO DE MOZ	PA	I - 135 Regular
PA0021	SDOW	OURILÂNDIA DO NORTE	OURILÂNDIA DO NORTE	PA	I - Outros perfis
PA0024	SNYA	ALMEIRIM	ALMEIRIM	PA	I - 135 Regular
PA0027	SDWQ	ALENQUER	ALENQUER	PA	I - Outros perfis
PA0028	SJTS	TERRA SANTA	TERRA SANTA	PA	I - Outros perfis
PA0029	SNSM	SALINÓPOLIS	SALINÓPOLIS	PA	I - 135 Regular
PA0030	SNDC	REDENÇÃO	REDENÇÃO	PA	I - Outros perfis
PB0004	SJZA	PEDRO VIEIRA MOREIRA	CAJAZEIRAS	PB	I - Outros perfis
PB0005	SNTS	BRIGADEIRO FIRMINO AYRES	PATOS	PB	I - 135 Regular
PB0006	SNQD	SOUSA	SOUSA	PB	I - Outros perfis
PB0007	SICB	PEDRO SIMÕES PIMENTA	CUITÉ	PB	I - Outros perfis
PB0008	SIBW	CONCEIÇÃO	CONCEIÇÃO	PB	I - Outros perfis
PB0009	SIBY	LOURIVAL NUNES DE FARIAS	MONTEIRO	PB	I - Outros perfis
PB0010	SIBZ	ITAPORANGA	ITAPORANGA	PB	I - Outros perfis
PB0012	SIBU	JERÔNIMO SÉRGIO ROSADO MAIA	CATOLÉ DO ROCHA	PB	I - Outros perfis
PE0004	SNRU	CARUARU	CARUARU	PE	I - 135 Regular
PE0005	SNHS	SANTA MAGALHÃES	SERRA TALHADA	PE	I - 135 Regular
PE0006	SNGN	GARANHUNS	GARANHUNS	PE	I - 135 Regular
PE0007	SNAE	ARCOVERDE	ARCOVERDE	PE	I - Outros perfis
PE0008	SNSG	SALGUEIRO	SALGUEIRO	PE	I - Outros perfis
PE0009	SNAB	ARARIPINA	ARARIPINA	PE	I - 135 Regular
PE0010	SNPQ	PESQUEIRA	PESQUEIRA	PE	I - Outros perfis
PI0002	SBPB	INTERNACIONAL DE PARNAÍBA / PREFEITO DOUTOR JOÃO SILVA FILHO	PARNAÍBA	PI	I - Não CERTOP
PI0003	SNQG	CANGAPARA	FLORIANO	PI	I - Outros perfis
PI0004	SWKQ	SERRA DA CAPIVARA/SÃO RAIMUNDO NONATO	SÃO RAIMUNDO NONATO	PI	I - Não CERTOP
PI0005	SNGD	GUADALUPE	GUADALUPE	PI	I - Outros perfis
PI0006	SSFL	JOÃO PEREIRA DOS SANTOS FILHO	FRONTEIRAS	PI	I - Outros perfis
PI0007	SNGG	BOM JESUS DO GURGUÉIA	BOM JESUS	PI	I - Outros perfis
PI0008	SNOE	OEIRAS	OEIRAS	PI	I - Outros perfis
PI0009	SNPC	PICOS	PICOS	PI	I - Outros perfis
PI0010	SNLT	PAULISTANA	PAULISTANA	PI	I - Outros perfis
PI0011	SNGB	GILBUÉS	GILBUÉS	PI	I - Outros perfis
PI0012	SNKR	CORRENTE	CORRENTE	PI	I - Outros perfis
PR0005	SBCA	AEROPORTO REGIONAL DO OESTE - CEL. ADALBERTO MENDES DA SILVA	CASCADEL	PR	I - Não CERTOP
PR0007	SSVL	TELÊMACO BORBA (SBTL*)	TELÊMACO BORBA	PR	I - 135 Regular
PR0008	SBTD	LUIZ DALCANALE FILHO	TOLEDO	PR	I - CERTOP
PR0009	SSGG	REGIONAL DE GUARAPUAVA - TANCREDO THOMÁS DE FARIA	GUARAPUAVA	PR	I - CERTOP
PR0010	SSPI	EDU CHAVES	PARANAVÁI	PR	I - Outros perfis
PR0011	SSPG	SANTOS DUMONT	PARANAGUÁ	PR	I - Outros perfis
PR0012	SBPG	COMANDANTE ANTÔNIO AMILTON BERALDO	PONTA GROSSA	PR	I - CERTOP

CIAD	OACI	NOME DO AERÓDROMO	MUNICÍPIO	UF	Classificação SI/
PR0013	SSQT	MAJOR NEODO S. PEREIRA	CASTRO	PR	I - Outros perfis
PR0014	SSAP	CAPITÃO JOÃO BUSSE	APUCARANA	PR	I - 135 Regular
PR0015	SSCP	FRANCISCO LACERDA JÚNIOR	CORNÉLIO PROCÓPIO	PR	I - 135 Regular
PR0016	SSCR	RUBEN BERTA	MARECHAL CÂNDIDO RONDON	PR	I - Outros perfis
PR0017	SSKM	CAMPO MOURÃO	CAMPO MOURÃO	PR	I - 135 Regular
PR0018	SBPO	REGIONAL DE PATO BRANCO - PROFESSOR JUVENAL LOUREIRO CARDOSO	PATO BRANCO	PR	I - CERTOP
PR0019	SSUM	ORLANDO DE CARVALHO	UMUARAMA	PR	I - CERTOP
PR0021	SSFB	PAULO ABDALA	FRANCISCO BELTRÃO	PR	I - 135 Regular
PR0023	SSGY	GUAÍRA	GUAÍRA	PR	I - 135 Regular
PR0024	SSAB	MOISÉS LUPION	IBAITI	PR	I - Outros perfis
PR0025	SSCT	ENGENHEIRO GASTÃO DE MESQUITA FILHO	CIANORTE	PR	I - 135 Regular
PR0026	SSMR	MANOEL RIBAS	MANOEL RIBAS	PR	I - Outros perfis
PR0027	SSOG	ARAPONGAS	ARAPONGAS	PR	I - 135 Regular
PR0028	SSPT	BRASÍLIO MARQUES	PALOTINA	PR	I - Outros perfis
PR0029	SSQC	AGUINALDO PEREIRA LIMA	SIQUEIRA CAMPOS	PR	I - Outros perfis
PR0030	SSRE	REALEZA	REALEZA	PR	I - Outros perfis
PR0031	SSLO	ATTILLIO ACCORSI	LOANDA	PR	I - Outros perfis
PR0032	SSAN	JOÃO GALDINO	ANDIRÁ	PR	I - Outros perfis
PR0033	SSSZ	SERTANÓPOLIS	SERTANÓPOLIS	PR	I - Outros perfis
PR0034	SSUV	JOSÉ CLETO	UNIÃO DA VITÓRIA	PR	I - 135 Regular
PR0035	SSGB	MUNICIPAL DE GUARATUBA	GUARATUBA	PR	I - Outros perfis
PR0036	SSPS	DIMORVAN CARRARO	PALMAS	PR	I - Outros perfis
PR0037	SSGW	MANOEL RIBAS	GOIOERÊ	PR	I - Outros perfis
RJ0006	SBCP	BARTOLOMEU LISANDRO	CAMPOS DOS GOYTACAZES	RJ	I - Não CERTOP
RJ0007	SDRS	RESENDE	RESENDE	RJ	I - Outros perfis
RJ0008	SDUN	ITAPERUNA	ITAPERUNA	RJ	I - Outros perfis
RJ0009	SBMI	MARICÁ	MARICÁ	RJ	I - Outros perfis
RJ0010	SDAG	ANGRA DOS REIS	ANGRA DOS REIS	RJ	I - Outros perfis
RJ0011	SDTK	PARATY	PARATY	RJ	I - Outros perfis
RJ0028	SBFS	FAROL DE SÃO TOMÉ	CAMPOS DOS GOYTACAZES	RJ	I - Outros perfis
RN0002	SBMS	DIX-SEPT ROSADO	MOSSORÓ	RN	I - CERTOP
RN0004	SNKN	CURRAIS NOVOS	CURRAIS NOVOS	RN	I - Outros perfis
RO0002	SWRO	AERoclUBE DE RONDÔNIA	PORTO VELHO	RO	I - Outros perfis
RO0003	SBVH	VILHENA	VILHENA	RO	I - Não CERTOP
RO0004	SSKW	CACOAL	CACOAL	RO	I - CERTOP
RO0005	SBJI	JI-PARANÁ	JI-PARANÁ	RO	I - CERTOP
RO0006	SBGM	GUAJARÁ-MIRIM	GUAJARÁ-MIRIM	RO	I - Outros perfis
RO0007	SWCQ	COSTA MARQUES	COSTA MARQUES	RO	I - Outros perfis
RO0008	SJOG	ARIQUEMES	ARIQUEMES	RO	I - Outros perfis
RO0009	SWPM	PIMENTA BUENO	PIMENTA BUENO	RO	I - Outros perfis
RS0002	SSBN	BELÉM NOVO	PORTO ALEGRE	RS	I - Outros perfis
RS0003	SBSM	SANTA MARIA	SANTA MARIA	RS	I - Não CERTOP
RS0004	SNEE	VACARIA NOVO	VACARIA	RS	I - 135 Regular
RS0006	SBPF	LAURO KURTZ	PASSO FUNDO	RS	I - Não CERTOP
RS0007	SBCX	HUGO CANTERGIANI	CAXIAS DO SUL	RS	I - Não CERTOP
RS0008	SBNM	SANTO ÂNGELO	SANTO ÂNGELO	RS	I - CERTOP
RS0009	SSKZ	CARAZINHO	CARAZINHO	RS	I - Outros perfis
RS0011	SSTE	TORRES	TORRES	RS	I - Outros perfis
RS0013	SJRG	REGIONAL DE RIO GRANDE	RIO GRANDE	RS	I - Outros perfis
RS0014	SSSB	SÃO BORJA	SÃO BORJA	RS	I - 135 Regular
RS0015	SSST	SANTIAGO	SANTIAGO	RS	I - Outros perfis
RS0017	SSSD	SOLEDADE	SOLEDADE	RS	I - Outros perfis
RS0018	SSER	ERECHIM	ERECHIM	RS	I - 135 Regular
RS0019	SSCN	CANELA	CANELA	RS	I - 135 Regular
RS0020	SSGA	GARIBALDI	GARIBALDI	RS	I - Outros perfis
RS0021	SSLG	SÃO LUÍZ GONZAGA	SÃO LUÍZ GONZAGA	RS	I - Outros perfis
RS0022	SSLT	GAUDÊNCIO MACHADO RAMOS	ALEGRETE	RS	I - 135 Regular
RS0023	SSNH	NOVO HAMBURGO	NOVO HAMBURGO	RS	I - Outros perfis
RS0024	SSRZ	DÁRIO BRASIL CAPOANO DE OLIVEIRA	ROSÁRIO DO SUL	RS	I - Outros perfis
RS0025	SSWS	CAÇAPAVA DO SUL	CAÇAPAVA DO SUL	RS	I - Outros perfis
RS0027	SSZR	LUIS ALBERTO LEHR	SANTA ROSA	RS	I - 135 Regular
RS0028	SSJK	JULIO DE CASTILHOS	JULIO DE CASTILHOS	RS	I - Outros perfis
RS0029	SSSC	SANTA CRUZ DO SUL	SANTA CRUZ DO SUL	RS	I - 135 Regular
RS0030	SSVN	VERANÓPOLIS	VERANÓPOLIS	RS	I - Outros perfis
RS0031	SSEP	SÃO SEPÉ	SÃO SEPÉ	RS	I - Outros perfis
RS0032	SSIJ	IJUÍ	IJUÍ	RS	I - Outros perfis
RS0034	SSRU	SÃO LOURENÇO DO SUL	SÃO LOURENÇO DO SUL	RS	I - Outros perfis
RS0035	SSSG	SÃO GABRIEL	SÃO GABRIEL	RS	I - Outros perfis
RS0036	SSAQ	AERoclUBE DE PASSO FUNDO	PASSO FUNDO	RS	I - Outros perfis
RS0037	SSHZ	WALTER BÜNDCHEN	HORIZONTALINA	RS	I - Outros perfis
RS0039	SSKS	BRIGADEIRO NERO MOURA	CACHOEIRA DO SUL	RS	I - Outros perfis
RS0040	SSAE	ARROIO GRANDE	ARROIO GRANDE	RS	I - Outros perfis
RS0041	SSNP	NOVA PRATA	NOVA PRATA	RS	I - Outros perfis

CIAD	OACI	NOME DO AERÓDROMO	MUNICÍPIO	UF	Classificação SI/
RS0042	SSOS	OSORIO	OSORIO	RS	I - Outros perfis
RS0043	SSPL	PALMEIRA DAS MISSÕES	PALMEIRA DAS MISSÕES	RS	I - Outros perfis
RS0044	SSMT	MOSTARDAS	MOSTARDAS	RS	I - Outros perfis
RS0045	SSIQ	ITAQUI	ITAQUI	RS	I - Outros perfis
RS0046	SSNG	MONTENEGRO	MONTENEGRO	RS	I - Outros perfis
RS0048	SSAK	CARLOS RUHL	CRUZ ALTA	RS	I - Outros perfis
RS0049	SSIR	IBIRUBÁ	IBIRUBÁ	RS	I - Outros perfis
RS0050	SSEZ	ESPUMOSO	ESPUMOSO	RS	I - Outros perfis
RS0052	SSKK	CAPÃO DA CANOA	CAPÃO DA CANOA	RS	I - Outros perfis
RS0054	SSEE	REGIONAL DO VALE DO TAQUARI	ESTRELA	RS	I - Outros perfis
SC0005	SBJA	REGIONAL SUL	JAGUARUNA	SC	I - Não CERTOP
SC0006	SBCD	PREFEITO DR. CARLOS ALBERTO DA COSTA NEVES	CAÇADOR	SC	I - 135 Regular
SC0007	SBLJ	LAGES	LAGES	SC	I - Outros perfis
SC0009	SSIM	FORQUILHINHA/CRICIÚMA (SBCM*)	FORQUILHINHA	SC	I - Outros perfis
SC0010	SSCK	OLAVO CECCO RIGON	CONCÓRDIA	SC	I - Outros perfis
SC0011	SSVI	ÂNGELO PONZONI	VIDEIRA	SC	I - Outros perfis
SC0013	SSTB	TRÊS BARRAS	TRÊS BARRAS	SC	I - Outros perfis
SC0014	SSJA	SANTA TEREZINHA	JOAÇABA	SC	I - Outros perfis
SC0015	SSOE	HÉLIO WASUM	SÃO MIGUEL DO OESTE	SC	I - 135 Regular
SC0016	SSKU	LAURO ANTÔNIO DA COSTA	CURITIBANOS	SC	I - Outros perfis
SC0017	SSXX	MUNICIPAL JOÃO WINCKLER	XANXERÊ	SC	I - Outros perfis
SC0018	SSLN	HELMUTH BAUNGARTEN	LONTRAS	SC	I - Outros perfis
SC0019	SSBL	BLUMENAU	BLUMENAU	SC	I - Outros perfis
SC0022	SSSS	SÃO FRANCISCO DO SUL	SÃO FRANCISCO DO SUL	SC	I - Outros perfis
SC0181	SNCP	REGIONAL DO PLANALTO SERRANO	CORREIA PINTO	SC	I - CERTOP
SP0008	SBSJ	PROFESSOR URBANO ERNESTO STUMPF	SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	SP	I - Não CERTOP
SP0009	SBAU	ARAÇATUBA	ARAÇATUBA	SP	I - Não CERTOP
SP0010	SBAE	BAURU/AREALVA	BAURU	SP	I - Não CERTOP
SP0011	SIMK	TENENTE LUND PRESSOTO	FRANCA	SP	I - Outros perfis
SP0012	SBAQ	BARTOLOMEU DE GUSMÃO	ARARAQUARA	SP	I - Outros perfis
SP0013	SNBA	CHAFEI AMSEI (SBBT*)	BARRETOS	SP	I - Outros perfis
SP0014	SBML	FRANK MILOYE MILENKOVICH	MARÍLIA	SP	I - Não CERTOP
SP0015	SWXQ	LINS	LINS	SP	I - Outros perfis
SP0016	SNAX	MARCELO PIRES HALZHAUSEN	ASSIS	SP	I - Outros perfis
SP0017	SBBU	BAURU	BAURU	SP	I - Outros perfis
SP0018	SDBB	BEBEDOURO	BEBEDOURO	SP	I - Outros perfis
SP0019	SDBK	TANCREDO DE ALMEIDA NEVES	BOTUCATU	SP	I - Outros perfis
SP0020	SDDN	PAULINO RIBEIRO DE ANDRADE	ANDRADINA	SP	I - Outros perfis
SP0021	SDDR	DRACENA	DRACENA	SP	I - Outros perfis
SP0022	SDMJ	MOGI MIRIM	MOGI MIRIM	SP	I - Outros perfis
SP0023	SDOU	JORNALISTA BENEDITO PIMENTEL	OURINHOS	SP	I - Outros perfis
SP0024	SDPN	PENÁPOLIS	PENÁPOLIS	SP	I - Outros perfis
SP0025	SDTP	JOSÉ VICENTE FARIA LIMA	TUPÁ	SP	I - Outros perfis
SP0026	SDVG	DOMINGOS PIGNATARI	VOTUPORANGA	SP	I - Outros perfis
SP0027	SDCO	SOROCABA	SOROCABA	SP	I - Não CERTOP
SP0028	SDRR	AVARÉ-ARANDU	AVARÉ	SP	I - Outros perfis
SP0029	SDSC	MÁRIO PEREIRA LOPES	SÃO CARLOS	SP	I - Outros perfis
SP0030	SSRG	AEROPORTO ESTADUAL DE REGISTRO	REGISTRO	SP	I - Outros perfis
SP0031	SBJD	COMANDANTE ROLIM ADOLFO AMARO	JUNDIAÍ	SP	I - 135 Regular
SP0032	SDBY	BARIRI	BARIRI	SP	I - Outros perfis
SP0033	SDIM	DR. ANTONIO RIBEIRO NOGUEIRA JÚNIOR	ITANHAÉM	SP	I - Outros perfis
SP0034	SDLP	MUNICIPAL JOSÉ BOSO	LENÇÓIS PAULISTA	SP	I - Outros perfis
SP0035	SDJV	MUNICIPAL DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA	SÃO JOÃO DA BOA VISTA	SP	I - Outros perfis
SP0036	SBBP	ESTADUAL ARTHUR SIQUEIRA	BRAGANÇA PAULISTA	SP	I - Outros perfis
SP0037	SDAM	ESTADUAL DE CAMPOS DOS AMARAIS - PREFEITO FRANCISCO AMARAL	CAMPINAS	SP	I - Outros perfis
SP0038	SDIG	IBITINGA	IBITINGA	SP	I - Outros perfis
SP0040	SDPV	PRESIDENTE VENCESLAU	PRESIDENTE VENCESLAU	SP	I - Outros perfis
SP0041	SDPW	PEDRO MORGANTI	PIRACICABA	SP	I - Outros perfis
SP0042	SDUQ	PARAGUAÇU PAULISTA	PARAGUAÇU PAULISTA	SP	I - Outros perfis
SP0043	SSOI	PEDERNEIRAS	PEDERNEIRAS	SP	I - Outros perfis
SP0044	SSCB	MUNICIPAL DE CASA BRANCA	CASA BRANCA	SP	I - Outros perfis
SP0045	SDAA	ARARAS	ARARAS	SP	I - Outros perfis
SP0046	SDAD	EVERALDO MORAES BARRETO	ADAMANTINA	SP	I - Outros perfis
SP0047	SDAI	AMERICANA	AMERICANA	SP	I - Outros perfis
SP0048	SDLL	YOLANDA PENTEADO	LEME	SP	I - Outros perfis
SP0049	SDRK	RIO CLARO	RIO CLARO	SP	I - Outros perfis
SP0050	SDTF	TATUI	TATUI	SP	I - Outros perfis
SP0051	SDCA	CAPÃO BONITO	CAPÃO BONITO	SP	I - Outros perfis
SP0052	SDEP	GERALDO MOACIR BORDON	PRESIDENTE EPITÁCIO	SP	I - Outros perfis
SP0053	SDAE	SÃO PEDRO	SÃO PEDRO	SP	I - Outros perfis
SP0054	SDFD	CORONEL AVIADOR CARLOS ORLEANS GUIMARÃES	FERNANDÓPOLIS	SP	I - Outros perfis
SP0055	SDGC	GARÇA	GARÇA	SP	I - Outros perfis
SP0056	SDIV	ITUVERAVA	ITUVERAVA	SP	I - Outros perfis

CIAD	OACI	NOME DO AERÓDROMO	MUNICÍPIO	UF	Classificação SI/
SP0057	SDJO	SÃO JOAQUIM DA BARRA	SÃO JOAQUIM DA BARRA	SP	I - Outros perfis
SP0058	SDKK	MOCOCA	MOCOCA	SP	I - Outros perfis
SP0059	SDMH	MIRASSOL	MIRASSOL	SP	I - Outros perfis
SP0060	SDNH	NOVO HORIZONTE	NOVO HORIZONTE	SP	I - Outros perfis
SP0061	SDNO	NELSON GARÓFALO	SÃO MANUEL	SP	I - Outros perfis
SP0063	SDBA	BATATAIS	BATATAIS	SP	I - Outros perfis
SP0064	SDJC	JABOTICABAL	JABOTICABAL	SP	I - Outros perfis
SP0065	SDUB	ESTADUAL GASTÃO MADEIRA	UBATUBA	SP	I - 135 Regular
SP0066	SDPY	PIRASSUNUNGA	PIRASSUNUNGA	SP	I - Outros perfis
SP0067	SDET	TIETÊ	TIETÊ	SP	I - Outros perfis
SP0068	SDMO	MONTE ALTO	MONTE ALTO	SP	I - Outros perfis
SP0069	SDTB	ATIBAIA	ATIBAIA	SP	I - Outros perfis
SP0070	SDVE	VERA CRUZ	VERA CRUZ	SP	I - Outros perfis
SP0071	SDLY	ARMANDO NATALI	MATÃO	SP	I - Outros perfis
SP0072	SDPD	PINDAMONHANGABA	PINDAMONHANGABA	SP	I - Outros perfis
SP0073	SDTI	TUPI PAULISTA	TUPI PAULISTA	SP	I - Outros perfis
SP0076	SBGW	GUARATINGUETÁ	GUARATINGUETÁ	SP	I - Outros perfis
SP1176	SBJH	SÃO PAULO CATARINA AEROPORTO EXECUTIVO	SÃO ROQUE	SP	I - Não CERTOP
TO0002	SWGN	ARAGUAÍNA	ARAGUAÍNA	TO	I - CERTOP
TO0003	SDPE	PORTO NACIONAL	PORTO NACIONAL	TO	I - Outros perfis
TO0004	SWGJ	GURUPI	GURUPI	TO	I - Outros perfis
TO0005	SJGU	ARAGUATINS	ARAGUATINS	TO	I - Outros perfis
TO0006	SWDN	DIANÓPOLIS	DIANÓPOLIS	TO	I - Outros perfis
TO0007	SJAU	ARAGUACEMA	ARAGUACEMA	TO	I - Outros perfis
TO0008	SWTO	PARAÍSO DO TOCANTINS	PARAÍSO DO TOCANTINS	TO	I - Outros perfis
TO0009	SWTY	TAGUATINGA	TAGUATINGA	TO	I - Outros perfis

Fonte: Elaborado pela CNAD/SAS, a partir de dados da SIA e da SAS.

Detalhando as condições aplicáveis em ambas as alocações de responsabilidades – operador de aeródromo e transportador aéreo – conforme a opção após a avaliação da Diretoria, tem-se:

- A formalização contratual prevendo a alocação de responsabilidades passa a ser obrigatória, sanando a precariedade existente nas relações entre operador de aeródromo e transportador aéreo, como atualmente colocada pela Resolução Anac nº 280/2013;
- Deixa de haver a atual distinção entre aeronaves mais altas e mais baixas;
- O preço específico deve garantir a compensação ocasionada por investimentos adicionais e de custos de prestação do serviço de forma a não dar causa a solicitação de revisão contratual extraordinária pelos operadores de aeródromo concedidos;
- A proposta de ato normativo já incorpora a permissão para a cobrança de preço específico, havendo necessidade de tal regulação, a metodologia de cálculo pode ser estabelecida por meio de portaria, de forma individual por aeródromo ou uma regra única aplicável de forma coletiva;
- Pode-se determinar ou recomendar Níveis de Serviço resultando numa maior qualidade sobre o serviço prestado à custa de um preço específico mais elevado;
- Busca reduzir as dificuldades para o embarque nos aeroportos pelo estímulo ao investimento em equipamentos de melhor qualidade;
- Não prescreve os tipos de equipamentos, permitindo o surgimento de novas tecnologias ou adoção de equipamentos não usualmente adotados no Brasil;
- Apesar de requer monitoramento da movimentação de passageiros nos aeródromos, este já é realizado pela Anac de forma sistemática, podendo ser feita pelo total de passageiros movimentados, que é um dado monitorado pela SIA em parceria com a SAS ou pelo total de assentos ofertados;
- Requer a indicação pela Anac de lista dos aeródromos explorados sob contratos de concessão e com movimentação anual de menos de 200.000 passageiros;
- Com relações contratuais entre operador de aeródromo e transportador aéreo formalizadas, permite-se o correto endereçamento da fiscalização;

As características colocadas por esta opção serão divididas em dois blocos:

- **Tipo A (regra geral):** aeródromos que movimentam mais de 200.000 passageiros ano, ou seja, aeródromos maiores:
 - A disponibilização e operação do equipamento está a cargo do operador de aeródromo, podendo ser feita de forma facultativa, pelo transportador aéreo;
 - Permite a concorrência sem necessidade de regulação complexa devido a facultade de o transportador aéreo prover o próprio equipamento, resultando em menor intervenção regulatória e permitindo maior liberdade de acordo entre partes;
 - Necessita comunicação prévia e coordenação entre transportador aéreo e operador de aeródromo quando da necessidade de provimento do serviço;
- **Tipo B (exceção):** aeródromos que movimentam menos de 200.000 passageiros ano e explorados sem contrato de concessão federal:
 - Permite a democratização do transporte aéreo reduzindo o rol de obrigações do operador de aeródromo, em especial quando se tratar de localidades onde atualmente não há oferta de voos; por outro lado, pode ser uma barreira devido à potencial elevação do valor das passagens aéreas para compensar a necessidade de investimento em equipamentos;
 - O impacto econômico sobre o operador de aeródromo, caso as operações não se consolidem, é reduzido dado o investimento e a disponibilização do equipamento de ascenso e descenso ser de responsabilidade do transportador aéreo;
 - O equipamento, por ser do transportador aéreo, é sempre adequado as aeronaves que opera e alinhado com o Nível de Serviço oferecido;
 - Maior racionalidade na distribuição e utilização dos equipamentos;
 - Não há cobrança do preço específico; e
 - Não necessita comunicação prévia e coordenação entre transportador aéreo e operador de aeródromo quando da necessidade de provimento do serviço, mas exige quanto à ocupação do pátio pelos equipamentos.

Tem-se abaixo, a comparação entre as alterações propostas:

De:	Para:	Justificativa:
-----	-------	----------------

<p>Art. 28. O embarque e o desembarque do passageiro que dependa de equipamento médico do tipo STCR e tenha recebido autorização médica do transportador aéreo para viagem ou do PNAE que dependa de assistência do tipo WCHS ou WCHC devem ser realizados prioritariamente por pontes de embarque, podendo também ser realizados por equipamento de ascenso e descenso.</p>	<p>Art. 28. O embarque e o desembarque do passageiro que dependa de equipamento médico do tipo STCR e tenha recebido autorização médica do transportador aéreo para viagem ou do PNAE que dependa de assistência do tipo WCHS ou WCHC devem ser realizados prioritariamente por pontes de embarque, podendo também ser realizados por equipamentos de ascenso e descenso.</p>	<p>Apenas para contextualização – Sem alteração. Considerando as alterações realizadas após as contribuições da SIA.</p>
<p>§ 1º São considerados equipamentos de ascenso e descenso os sistemas de elevação, as rampas, as cadeiras escadoras, além de outros equipamentos em acessibilidade para embarque e desembarque em aeronaves, desde que, seguindo as orientações de uso do fabricante, permitam o acesso seguro e digno do PNAE à aeronave, em atenção à sua condição de limitação de mobilidade informada.</p>	<p>§ 1º São considerados equipamentos de ascenso e descenso os sistemas de elevação, as rampas, as cadeiras escadoras, além de outros equipamentos em acessibilidade para embarque e desembarque em aeronaves, desde que, seguindo as orientações de uso do fabricante, permitam o acesso seguro e digno do PNAE à aeronave, em atenção à sua condição de limitação de mobilidade informada previamente.</p>	<p>Considerando as alterações realizadas após as contribuições da SIA. Incluída a expressão “previamente” para reforçar a importância da informação prévia a ser prestada pelo PNAE.</p>
<p>§ 5º Na disponibilização de equipamento de ascenso e descenso, devem ser adotados aqueles mais apropriados em relação à situação da aeronave, do aeroporto e, principalmente, à condição do PNAE, assegurando-lhe sua maior segurança e dignidade.</p>	<p>§ 2º Na disponibilização de equipamento de ascenso e descenso, devem ser adotados aqueles mais apropriados em relação à situação da aeronave, do aeroporto e, principalmente, à condição do PNAE, assegurando-lhe sua maior segurança e dignidade.</p>	<p>Considerando as alterações realizadas após as contribuições da SIA. O § 5º da proposta anterior foi renumerado como § 2º, sem outras alterações.</p>
<p>§ 2º Os equipamentos de ascenso e descenso previstos no caput devem ser disponibilizados e operados pelo operador de aeródromo, podendo ser cobrado preço específico dos transportadores aéreos.</p>	<p>§ 3º Os equipamentos de ascenso e descenso devem ser disponibilizados e operados pelo operador de aeródromo, podendo ser cobrado preço específico dos transportadores aéreos.</p>	<p>Considerando as alterações realizadas após as contribuições da SIA e a introdução do novo § 1º. O § 2º da proposta anterior foi renumerado como § 3º.</p>
<p>§ 4º A estipulação do preço específico deverá observar os princípios de transparência e compensação de custos, em atenção à regulação, e, quando aplicável, as disposições contratuais referentes aos aeródromos explorados sob contratos de concessão.</p>	<p>§ 4º A estipulação do preço específico deverá observar os princípios de transparência e compensação de custos, em atenção à regulação, e, quando aplicável, as disposições contratuais referentes aos aeródromos explorados sob contratos de concessão.</p>	<p>Considerando as alterações realizadas após as contribuições da SRA. Apenas para contextualização – Sem alteração.</p>
<p>§ 3º É facultado ao transportador aéreo disponibilizar e operar seu próprio equipamento de ascenso e descenso, por meio de instrumento jurídico acordado com o operador de aeródromo devidamente formalizado e disponível para a Anac.</p>	<p>§ 5º É facultado ao transportador aéreo disponibilizar e operar seus próprios equipamentos de ascenso e descenso naqueles aeródromos previstos no § 3º deste artigo, devendo, para tanto, formalizar por meio de instrumentos jurídicos acordados com os operadores de aeródromo e disponíveis para a Anac.</p>	<p>Considerando as alterações realizadas após as contribuições realizadas pela SIA. O § 3º da proposta anterior foi renumerado como § 5º, tendo sido introduzida remissão ao § 3º desta proposta, referente aos aeródromos que movimentam mais de 200.000 passageiros por ano conforme a opção regulatória sugerida.</p>
<p>(Novo)</p>	<p>§ 6º Em se tratando de aeródromo explorado sem contrato de concessão federal e com movimentação de até 200.000 passageiros por ano conforme a classificação publicada anualmente pela Anac, os equipamentos de ascenso e descenso devem ser disponibilizados e operados pelo transportador aéreo.</p>	<p>Parágrafo introduzido para endereçar as responsabilidades do provimento dos equipamentos nos aeródromos explorado sem contrato de concessão federal e que movimentam menos de 200.000 passageiros por ano conforme a opção regulatória sugerida.</p>
<p>(Novo)</p>	<p>§ 7º É facultado ao operador de aeródromo disponibilizar e operar seus próprios equipamentos de ascenso e descenso naqueles aeródromos previstos no § 6º deste artigo, com possibilidade de cobrança de preço específico, devendo, para tanto, formalizar por meio de instrumentos jurídicos acordados com os transportadores aéreos e disponíveis para a Anac.</p>	<p>Parágrafo introduzido para permitir ao operador de aeródromo prover os equipamentos nos aeródromos que movimentam menos de 200.000 passageiros por ano conforme a opção regulatória sugerida.</p>
<p>(Novo)</p>	<p>§ 8º Os operadores de aeródromo e transportadores aéreos estão autorizados a celebrar contratos, acordos ou outros instrumentos</p>	<p>Parágrafo introduzido para reforçar a possibilidade de o operador de aeródromo e o transportador aéreo de</p>

	jurídicos nos termos do art. 4º desta Resolução para a disponibilização e operação dos equipamentos de ascenso e descenso.	contratarem entre si ou outras empresas para prover os equipamentos nos aeródromos, independentemente da movimentação de passageiros.
Art. 48. Os operadores de aeródromos terão prazo de um ano da publicação desta Resolução para assunção das responsabilidades previstas no art. 28, § 1º, relativas à disponibilização e operação de equipamentos de ascenso e descenso para embarque e desembarque de PNAE para as 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).	(Artigo excluído)	O artigo 48 excluído contemplava o critério de responsabilidades por equipamentos de ascenso e descenso com base na dimensão da aeronave, critério que foi substituído pelo total de passageiros transportados por ano. Com o novo critério aplicado pelo art. 28 de alocação de responsabilidades pelo provimento dos equipamentos de ascenso e descenso considerando o total de passageiros transportados por ano não se faz mais necessária a inserção de regra temporal de transição, tendo em vista já haver o prazo previsto de 180 dias para a entrada em vigor da proposta de ato normativo.

Conforme apresentado neste item 4.10.1, a nova proposta de distribuição de responsabilidades sobre o provimento e operação de equipamentos de ascenso e descenso substitui o critério atual de porte de aeronave com o critério de movimentação de passageiros. A nova proposta mantém, como regra geral, a atribuição de responsabilidade pelos equipamentos de ascenso e descenso aos operadores de aeródromo, transferindo, entretanto, tal responsabilidade aos transportadores aéreos nos casos de aeródromos que movimentem menos de 200.000 passageiros por ano e que não estejam sob contrato de concessão federal.

4.10.3. Infrações e sanções aplicáveis

A Resolução Anac nº 280/2013 apresenta, em seu Anexo IV, quadros listando os valores de multas relacionadas as pessoas jurídicas, aplicáveis as empresas aéreas, no quadro IV - Facilitação do Transporte Aéreo – Empresa Aérea e as administrações aeroportuárias no quadro no IV - Facilitação do Transporte Aéreo – Administração Aeroportuária, apresentados abaixo.

Quadro 6. Reprodução do item IV - Facilitação do Transporte Aéreo – Empresa Aérea, constante no Anexo IV da Resolução Anac nº 280/2013:

IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea				
COD		P. JURÍDICA		
DCI	1. Deixar de estabelecer programas de treinamento em conformidade com a regulamentação, que assegure a disponibilidade de pessoal de terra e de bordo especialmente treinado para lidar com passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE).	10.000	17.500	25.000

	4. Revogado	-	-	-
	5. Deixar de prestar atendimento prioritário a PNAE.	10.000	17.500	25.000
	6. Não disponibilizar mecanismos de segurança adicionais ao cinto de segurança de duas pontas para uso do PNAE.	10.000	17.500	25.000
	7. Revogado	-	-	-
	8. Revogado	-	-	-
	9. Deixar de acomodar o PNAE em fileiras com espaços extras ou assentos dotados de dispositivos específicos, se disponíveis, nos termos da regulamentação.	10.000	17.500	25.000
	10. Revogado	-	-	-
	11. Revogado	-	-	-
	12. Revogado	-	-	-
	13. Deixar de prover acompanhante ao PNAE que deva ser acompanhado ou cobrar pelo assento do acompanhante de escolha do PNAE valor superior a 20% (vinte por cento) do valor do bilhete aéreo adquirido pelo PNAE.	10.000	17.500	25.000
	14. Deixar de efetuar registro de informações sobre atendimento a PNAE.	10.000	17.500	25.000
	15. Revogado	-	-	-
	16. Não prover ao PNAE as informações previstas na regulamentação.	10.000	17.500	25.000
	17. Realizar cobrança indevida pela prestação de serviços de assistência especial a PNAE.	10.000	17.500	25.000
	18. Cobrar por assento adicional necessário ao atendimento especial um valor superior a 20% (vinte por cento) do valor do bilhete aéreo adquirido pelo PNAE ou deixar de oferecer o desconto de, no mínimo, 80% (oitenta por cento) no valor cobrado pelo excesso de bagagem para transporte de ajudas técnicas ou equipamentos médicos.	10.000	17.500	25.000

19. Exceder o prazo de resposta de 48 (quarenta e oito) horas para avaliação de documento médico ou MEDIF.	10.000	17.500	25.000
20. Recusar a prestação do serviço de transporte aéreo a PNAE, em desacordo com as condições previstas em atos normativos da ANAC, no manual geral de operações ou nas especificações operativas do operador aéreo.	10.000	17.500	25.000
21. Deixar de apresentar justificativa ou resposta por escrito quanto à recusa na prestação do serviço de transporte aéreo ou às solicitações de acompanhante nos prazos estabelecidos.	10.000	17.500	25.000
22. Deixar de prestar ao operador aeroportuário, tempestivamente, as informações necessárias ao bom atendimento do PNAE.	10.000	17.500	25.000
23. Impedir que o PNAE utilize a bordo ajuda técnica, equipamento médico ou mecanismo de retenção adicional de sua propriedade, atendidas as condições para transporte a bordo.	10.000	17.500	25.000
24. Deixar de prover as assistências previstas na regulamentação no caso de extravio ou avaria de ajuda técnica ou equipamento médico de PNAE.	10.000	17.500	25.000
25. Não manter os registros sobre troca de informações relacionadas aos procedimentos para atendimento de PNAE.	10.000	17.500	25.000
26. Não manter funcionário responsável por acessibilidade no período integral de suas operações.	10.000	17.500	25.000
27. Não dar preferência na alocação dos assentos mais próximos das saídas ao PNAE que necessita de assistência do tipo WCHC.	10.000	17.500	25.000

Quadro 7. Reprodução do item IV - Facilitação do Transporte Aéreo – Administração Aeroportuária, constante no Anexo IV da Resolução Anac nº 280/2013:

IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Administração Aeroportuária				
COD		P. JURÍDICA		
DCI	1. Revogado	-	-	-

	5. Revogado	-	-	-
	6. Revogado	-	-	-
	7. Não prover ao passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) o acesso às informações e instruções necessárias para o seu atendimento.	10.000	17.500	25.000
	8. Revogado	-	-	-

	13. Revogado	-	-	-
	14. Revogado	-	-	-
	15. Deixar de estabelecer programas de treinamento em conformidade com a regulamentação, que assegure a disponibilidade de pessoal especialmente treinado para lidar com PNAE.	10.000	17.500	25.000
	16. Revogado	-	-	-

	18. Deixar de prestar atendimento prioritário a PNAE.	10.000	17.500	25.000
	19. Deixar de estabelecer os procedimentos e prazos para prestação das informações disponíveis pelo operador aéreo sobre necessidade de assistência especial a PNAE.	10.000	17.500	25.000
	20. Impedir o uso de ajudas técnicas utilizadas por PNAE para auxílio na sua locomoção na área restrita.	10.000	17.500	25.000
	21. Não manter os registros sobre troca de informações relacionadas aos procedimentos para atendimento de PNAE.	10.000	17.500	25.000
	22. Não manter funcionário responsável por acessibilidade no período integral de suas operações.	10.000	17.500	25.000
23. Não disponibilizar e operar, quando requerido, equipamentos de ascenso e descenso ou rampa para realizar o embarque ou o desembarque de PNAE.	10.000	17.500	25.000	

As previsões de infrações constantes na Resolução Anac nº 280/2013, foram transpostas e incorporadas pela Resolução Anac nº 472, de 6 de junho de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da Anac, apresentando em seus Anexos, diversas tabelas com valores de multas aplicáveis a diversas situações. A partir destas tabelas, analisaram-se aquelas relacionadas à acessibilidade no transporte aéreo contidas no tema da “Facilitação do Transporte Aéreo”, para revisão e adequação das infrações na nova proposta de ato normativo.

Quadro 8. Reprodução dos Anexos a Resolução Anac nº 472, de 6 de junho de 2018:

ANEXO III À RESOLUÇÃO Nº 472, DE 6 DE JUNHO DE 2018.

TABELA DE INFRAÇÕES (VALOR DAS MULTAS PESSOA JURÍDICA, EXPRESSO EM REAL)			
IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO Empresa Aérea			
a) Deixar de estabelecer programas de treinamento em conformidade com a regulamentação, que assegure a disponibilidade de pessoal de terra e de bordo especialmente treinado para lidar com passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE).	10.000	17.500	25.000
d) Deixar de prestar atendimento prioritário a PNAE.	10.000	17.500	25.000
e) Não disponibilizar mecanismos de segurança adicionais ao cinto de segurança de duas pontas para uso do PNAE.	10.000	17.500	25.000
f) Deixar de acomodar o PNAE em fileiras com espaços extras ou assentos dotados de dispositivos específicos, se disponíveis, nos termos da regulamentação.	10.000	17.500	25.000
g) Deixar de prover acompanhante ao PNAE que deva ser acompanhado ou cobrar pelo assento do acompanhante de escolha do PNAE valor superior a 20% (vinte por cento) do valor do bilhete aéreo adquirido pelo PNAE.	10.000	17.500	25.000
h) Deixar de efetuar registro de informações sobre atendimento a PNAE.	10.000	17.500	25.000
i) Não prover ao PNAE as informações previstas na regulamentação.	10.000	17.500	25.000
j) Realizar cobrança indevida pela prestação de serviços de assistência especial a PNAE.	10.000	17.500	25.000
k) Cobrar por assento adicional necessário ao atendimento especial um valor superior a 20% (vinte por cento) do valor do bilhete aéreo adquirido pelo PNAE ou deixar de oferecer o desconto de, no mínimo, 80% (oitenta por cento) no valor cobrado pelo excesso de bagagem para transporte de ajudas técnicas ou equipamentos médicos.	10.000	17.500	25.000
l) Exceder o prazo de resposta de 48 (quarenta e oito) horas para avaliação de documento médico ou MEDIF.	10.000	17.500	25.000
m) Recusar a prestação do serviço de transporte aéreo a PNAE, em desacordo com as condições previstas em atos normativos da ANAC, no manual geral de operações ou nas especificações operativas do operador aéreo.	10.000	17.500	25.000
n) Deixar de apresentar justificativa ou resposta por escrito quanto à recusa na prestação do serviço de transporte aéreo ou às solicitações de acompanhante nos prazos estabelecidos.	10.000	17.500	25.000
o) Deixar de prestar ao operador aeroportuário, tempestivamente, as informações necessárias ao bom atendimento do PNAE.	10.000	17.500	25.000
p) Impedir que o PNAE utilize a bordo ajuda técnica, equipamento médico ou mecanismo de retenção adicional de sua propriedade, atendidas as condições para transporte a bordo.	10.000	17.500	25.000
q) Deixar de prover as assistências previstas na regulamentação no caso de extravio ou avaria de ajuda técnica ou equipamento médico de PNAE.	10.000	17.500	25.000
r) Não manter os registros sobre troca de informações relacionadas aos procedimentos para atendimento de PNAE.	10.000	17.500	25.000
s) Não manter funcionário responsável por acessibilidade no período integral de suas operações.	10.000	17.500	25.000
t) Não dar preferência na alocação dos assentos mais próximos das saídas ao PNAE que necessita de assistência do tipo WCHC.	10.000	17.500	25.000
IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO Administração Aeroportuária			
d) Não prover ao passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) o acesso às informações e instruções necessárias para o seu atendimento.	10.000	17.500	25.000
h) Deixar de estabelecer programas de treinamento em conformidade com a regulamentação, que assegure a disponibilidade de pessoal especialmente treinado para lidar com PNAE.	10.000	17.500	25.000
i) Não obedecer quaisquer preceitos do Código Brasileiro Nacional de Aviação Civil e das Normas Regulamentares não elencados acima.	10.000	17.500	25.000
j) Deixar de prestar atendimento prioritário a PNAE.	10.000	17.500	25.000
k) Deixar de estabelecer os procedimentos e prazos para prestação das informações disponíveis pelo operador aéreo sobre necessidade de assistência especial a PNAE.	10.000	17.500	25.000
l) Impedir o uso de ajudas técnicas utilizadas por PNAE para auxílio na sua locomoção na área restrita.	10.000	17.500	25.000
m) Não manter os registros sobre troca de informações relacionadas aos procedimentos para atendimento de PNAE.	10.000	17.500	25.000
n) Não manter funcionário responsável por acessibilidade no período integral de suas operações.	10.000	17.500	25.000
o) Não disponibilizar e operar, quando requerido, equipamentos de ascenso e descenso ou rampa para realizar o embarque ou o desembarque de PNAE.	10.000	17.500	25.000

Por fim, tem-se no quadro abaixo o atual Compendio de Elementos de Fiscalização da Resolução Anac nº 280/2013.

Quadro 9. Compendio de Elementos de Fiscalização da Resolução Anac nº 280/2013:

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de Não-Conformidade	Aplic.*	Providência Administrativa	Prazo
280-0001	Comunicações entre operadores aeroportuários, aéreos e seus prepostos	art. 4º	As comunicações entre operadores aeroportuários, operadores aéreos e seus prepostos empregam os códigos constantes no Anexo I da Resolução 280.	Não empregar os códigos constantes no Anexo I da Resolução 280 nas comunicações entre operadores aeroportuários, operadores aéreos e seus prepostos.	AP-3	Preventiva	180 dias
280-0002	Medidas para garantir a integridade física e moral do PNAE	art. 5º	Os operadores aeroportuários, operadores aéreos e seus prepostos adotam as medidas necessárias para garantir a integridade física e moral do PNAE.	Deixar de adotar as medidas necessárias para garantir a integridade física e moral do PNAE.	AP-3	Sancionatória	Não aplicável
280-0003	Atendimento Prioritário de PNAE	art. 6º caput c/c art. 17 c/c art. 18	Atender com prioridade o PNAE em todas as fases de sua viagem durante a vigência do contrato de transporte (exceto no momento do desembarque da aeronave), inclusive com precedência aos passageiros frequentes e prestar ao PNAE qualquer serviço que esteja disponibilizado aos demais passageiros.	Não prestar atendimento prioritário ao PNAE em todas as fases de sua viagem durante a vigência do contrato de transporte (exceto no momento do desembarque da aeronave), inclusive com precedência aos passageiros frequentes; ou deixar de prestar ao PNAE qualquer serviço que esteja disponibilizado aos demais passageiros.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0004	Informações e atendimento ao PNAE em atenção às suas necessidades especiais	art. 6º caput c/c art. 13 caput	Prover ao PNAE informações acerca dos procedimentos a serem adotados em todas as fases de sua viagem e do contrato de transporte aéreo, sempre observando as necessidades especiais de atendimento para cada um deles, incluindo acesso a informações, instruções, instalações aeroportuárias, aeronaves e veículos.	Não prover informações ao PNAE acerca dos procedimentos a serem adotados em todas as fases do contrato de transporte aéreo; ou não observar as necessidades especiais de atendimento para cada um deles, incluindo acesso a informações, instruções, instalações aeroportuárias, aeronaves e veículos.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0005	Restrições aos serviços prestados aos PNAE	art. 6º § 1º	As restrições aos serviços prestados ao PNAE devem atender às condições previstas nos normativos da ANAC, no manual geral de operações ou nas especificações operativas do transportador, e somente podem ser aplicadas para garantir a saúde e a segurança do próprio PNAE.	Aplicar restrições aos serviços prestados ao PNAE que não estejam previstas nos normativos da ANAC, no manual geral de operações ou nas especificações operativas do transportador; ou que não sejam para garantir a saúde e a segurança do próprio PNAE.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0006	Divulgação das condições e restrições ao transporte de PNAE	art. 6º § 2º	Divulgar as condições gerais e restrições ao transporte do PNAE, de suas ajudas técnicas e seus equipamentos médicos.	Deixar de divulgar as condições gerais e restrições ao transporte do PNAE, de suas ajudas técnicas e seus equipamentos médicos.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0007	Prioridade de Atendimento a PNAE	art. 6º caput	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.	Deixar de prestar atendimento prioritário a PNAE.	AP-3	Sancionatória	Não aplicável
280-0008	Assistência especial ao PNAE sem ônus (regra geral)	art. 8º caput e §§ 1º a 3º	Não onerar o PNAE em decorrência da prestação de assistência especial (observadas as exceções do art. 8º §§ 1º a 3º).	Onerar o PNAE em decorrência da prestação de assistência especial (observadas as exceções do art. 8º §§ 1º a 3º).	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0009	Assistência especial ao PNAE com ônus no caso de assento adicional	art. 8º § 3º e inciso I	Cobrar por assento adicional necessário para a acomodação do PNAE, de suas ajudas técnicas ou de seus equipamentos médicos valor igual ou inferior a 20% do valor pago pela sua passagem aérea.	Cobrar por assento adicional necessário para a acomodação do PNAE, de suas ajudas técnicas ou de seus equipamentos médicos valor superior a 20% do valor pago pela sua passagem aérea.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0010	Assistência especial ao PNAE com ônus no caso de excesso de bagagem	art. 8º § 3º e inciso II	Oferecer desconto de pelo menos 80% sobre o valor cobrado pelo excesso de bagagem despachada relativo ao transporte de suas ajudas técnicas ou equipamentos médicos,	Não oferecer desconto de pelo menos 80% sobre o excesso de bagagem despachada relativo ao transporte de suas ajudas técnicas ou equipamentos médicos, quando estes forem	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de Não-Conformidade	Aplic.*	Providência Administrativa	Prazo
			quando estes forem de utilização indispensáveis ao PNAE.	de utilização indispensáveis ao PNAE.			
280-0011	Questionamento ao PNAE sobre suas necessidades	art. 9º caput	No momento da contratação do serviço de transporte aéreo, questionar ao PNAE sobre a sua necessidade de acompanhante, ajudas técnicas, recursos de comunicação e outras assistências, independentemente do canal de comercialização utilizado.	Não questionar ao PNAE sobre a sua necessidade de acompanhante, ajudas técnicas, recursos de comunicação e outras assistências no momento da contratação do serviço de transporte aéreo, independentemente do canal de comercialização utilizado.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0012	Avaliação do documento médico do PNAE	art. 10 caput, incisos I a III e § 1º	Avaliar o documento médico apresentado pelo PNAE, quando exigido nos casos previstos (necessidade de viajar em maca ou incubadora, necessidade de utilizar oxigênio ou equipamento médico ou apresentar condições de saúde que possa resultar em risco para si ou os demais passageiros) e apresentar resposta ao passageiro no prazo de 48 horas após a apresentação do documento.	Não avaliar o documento médico e não apresentar resposta ao PNAE no prazo de 48 horas após a apresentação do documento quando exigido nos casos previstos (necessidade de viajar em maca ou incubadora, necessidade de utilizar oxigênio ou equipamento médico ou apresentar condições de saúde que possa resultar em risco para si ou os demais passageiros).	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0013	Isenção de exigência para apresentação do documento médico pelo PNAE	art. 10 § 3º	Não exigir documento médico do PNAE quando os documentos já tiverem sido apresentados e nos casos em que as condições de saúde forem de caráter permanente e estável.	Exigir documento médico do PNAE quando os documentos já tiverem sido apresentados e nos casos em que as condições de saúde forem de caráter permanente e estável.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0014	Recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE	art. 11 e Parágrafo único	Apresentar a justificativa (com fundamento na garantia da saúde e da segurança do PNAE) para a recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE no prazo de 10 dias.	Não apresentar a justificativa (com fundamento na garantia da saúde e da segurança do PNAE) para a recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE no prazo de 10 dias.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0015	Quantidade de PNAE a bordo	art. 12	Não limitar a quantidade de PNAE a bordo da aeronave.	Limitar a quantidade de PNAE a bordo da aeronave.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0016	Assistência especial ao PNAE	art. 14 caput incisos I a XII e Parágrafo único c/c art. 19 c/c art. 22	Prestar assistência ao PNAE em todas as seguintes atividades, provendo as ajudas técnicas necessárias para a sua execução: a) check-in e despacho de bagagens; b) deslocamento do balcão de check-in até a aeronave; c) embarque e desembarque da aeronave; d) acomodação no assento, incluindo deslocamento dentro da aeronave; e) acomodação da bagagem de mão na aeronave; f) deslocamento desde a aeronave até a área de restituição da bagagem; g) recolhimento da bagagem despachada e acompanhamento nos controles de fronteira; h) saída da área de desembarque e acesso à área pública; i) condução às instalações sanitárias; j) assistência a usuário de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento; l) transferência ou conexão entre voos; e realização da demonstração individual dos procedimentos de emergência quando solicitado.	Não prestar assistência incluindo as ajudas técnicas necessárias ao PNAE em qualquer uma das seguintes atividades: a) check-in e despacho de bagagens; b) deslocamento do balcão de check-in até a aeronave; c) embarque e desembarque da aeronave; d) acomodação no assento, incluindo deslocamento dentro da aeronave; e) acomodação da bagagem de mão na aeronave; f) deslocamento desde a aeronave até a área de restituição da bagagem; g) recolhimento da bagagem despachada e acompanhamento nos controles de fronteira; h) saída da área de desembarque e acesso à área pública; i) condução às instalações sanitárias; j) assistência a usuário de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento; l) transferência ou conexão entre voos; e realização da demonstração individual dos procedimentos de emergência quando solicitado.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0017	Equipamento de embarque e desembarque de PNAE	art. 20 caput	Embarque e desembarque realizados por pontes de embarque ou por equipamentos de ascenso e descenso ou rampa para PNAE que dependa de assistência do tipo STCR, WCHS ou WCHC.	Deixar de embarcar e/ou desembarcar por pontes de embarque ou por equipamentos de ascenso e descenso ou rampa PNAE que dependa de assistência do tipo STCR, WCHS ou WCHC.	AP-3	Sancionatória	Não aplicável

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de Não-Conformidade	Aplic.*	Providência Administrativa	Prazo
280-0018	Disponibilização de equipamento de embarque e desembarque de PNAE	art. 20 § 1º	O equipamento de ascenso e descenso ou rampa para embarque e desembarque do PNAE que dependa de assistência do tipo STCR, WCHS ou WCHC é disponibilizado pelo operador aeroportuário.	O operador aeroportuário não disponibiliza equipamento de ascenso e descenso ou rampa para embarque e desembarque do PNAE que dependa de assistência do tipo STCR, WCHS ou WCHC, nem apresenta documento que comprove a celebração de contrato, acordo ou outro instrumento jurídico com outros operadores ou com empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo.	AP-3	Sancionatória	Não aplicável
280-0019	Embarque e desembarque do PNAE que dependa de cadeira de rodas (tipo STCR, WCHS ou WCHC)	art. 20 §§ 5º e 7º	Não carregar manualmente o PNAE durante os procedimentos de embarque e desembarque da aeronave, sob qualquer alegação e em qualquer hipótese (exceto evacuação de emergência da aeronave).	Carregar manualmente o PNAE durante os procedimentos de embarque e desembarque da aeronave, sob qualquer alegação e em qualquer hipótese (exceto evacuação de emergência da aeronave).	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0020	Procedimentos e Prazos para operador aéreo prestar ao operador aeroportuário informações para atendimento ao PNAE no Aeroporto	art. 21 § 2º	O operador aeroportuário estabelece os procedimentos e prazos para a prestação das informações mencionadas no caput do Art. 21.	Deixar o operador aeroportuário de estabelecer os procedimentos e prazos para a prestação das informações mencionadas no caput do Art. 21.	AP-3	Sancionatória	Não aplicável
280-0021	Transporte gratuito das ajudas técnicas para a locomoção do PNAE	art. 23 caput e inciso I	Transportar gratuitamente a ajuda técnica empregada para a locomoção do PNAE na cabine da aeronave quando houver espaço adequado ou no compartimento de bagagem da aeronave.	Não transportar gratuitamente a ajuda técnica empregada para a locomoção do PNAE na cabine da aeronave quando houver espaço adequado ou no compartimento de bagagem da aeronave.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0022	Disponibilizar as ajudas técnicas para a locomoção do PNAE no momento do seu desembarque da aeronave	art. 23 caput e inciso II	Disponibilizar a ajuda técnica ao PNAE no momento do seu desembarque.	Não disponibilizar a ajuda técnica ao PNAE no momento do seu desembarque.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0023	Transporte de equipamento médico a ser utilizado pelo PNAE na cabine da aeronave	art. 24 caput e Parágrafo único	Transportar na cabine da aeronave o equipamento médico a ser utilizado pelo PNAE durante o voo.	Não transportar na cabine da aeronave o equipamento médico a ser utilizado pelo PNAE durante o voo.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0024	Despacho de ajudas técnicas e equipamentos médicos do PNAE	art. 25 caput	As ajudas técnicas e os equipamentos médicos despachados devem ser transportados como itens frágeis, prioritários e no mesmo voo do PNAE.	Não transportar como itens frágeis, prioritários e no mesmo voo do PNAE as suas ajudas técnicas ou seus equipamentos médicos quando forem despachados.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0025	Comprovante de recebimento da ajuda técnica ou equipamento médico	art. 25 § 1º	Entregar ao PNAE o comprovante de recebimento da sua ajuda técnica ou do seu equipamento médico.	Não entregar ao PNAE o comprovante de recebimento da sua ajuda técnica ou do seu equipamento médico.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0026	Substituição da ajuda técnica ou do equipamento médico do PNAE em caso de extravio ou avaria	art. 25 §§ 2º e 5º	Nos casos de extravio ou avaria de ajuda técnica ou de equipamento médico do PNAE, providenciar, no momento do desembarque, a sua substituição imediata por um item equivalente, devendo este permanecer à disposição do PNAE até que se efetue a aquisição ou substituição do mesmo, limitado ao prazo de 15 (quinze) dias após o pagamento da indenização.	Nos casos de extravio ou avaria de ajuda técnica ou de equipamento médico do PNAE, deixar de providenciar a substituição imediata da ajuda técnica ou do equipamento médico no momento do desembarque por item que não seja equivalente; ou não manter o mesmo à disposição do PNAE até que se efetue a aquisição ou a substituição do equipamento extraviado ou avariado, por um período mínimo de 15 dias após o pagamento da indenização correspondente no caso de constatada a sua perda ou inutilização.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0027	Indenização ao PNAE nos casos de perda ou inutilização da ajuda técnica ou do equipamento médico	art. 25 §§ 3º e 4º	Nos casos de perda ou inutilização da ajuda técnica ou do equipamento médico, pagar indenização ao PNAE no valor de mercado da ajuda técnica ou do equipamento médico no prazo de 14 dias.	Nos casos de perda ou inutilização da ajuda técnica ou do equipamento médico, deixar de pagar indenização ao PNAE no valor de mercado da ajuda técnica ou do equipamento médico no prazo de 14 dias.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0028	Informar ao PNAE sobre seus direitos	art. 25 § 6º	Prestar informações ao PNAE sobre seus direitos nos casos de extravio, avaria, perda ou inutilização de suas ajudas técnicas ou	Não informar o PNAE sobre seus direitos nos casos de extravio, avaria, perda ou inutilização de suas ajudas técnicas ou equipamentos	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de Não-Conformidade	Aplic.*	Providência Administrativa	Prazo
			equipamentos médicos antes de se estabelecer outras formas de compensação por meio de acordo específico entre as partes.	médicos antes de se estabelecer outras formas de compensação por meio de acordo específico entre as partes.			
280-0029	Desconto no valor da passagem aérea do acompanhante de PNAE	art. 27 incisos I a III e § 1º	Prover acompanhante ao PNAE com deficiência ou mobilidade reduzida, sem cobrança adicional, ou exigir a presença de acompanhante de sua escolha, nos casos em que ele necessite viajar em maca ou incubadora; ou que possua impedimentos de natureza mental ou intelectual que não permita a sua compreensão quanto às instruções de segurança de voo; ou que não possa atender às suas necessidades fisiológicas sem assistência, devendo ser cobrado pelo assento do acompanhante valor igual ou inferior a 20% do valor da passagem aérea paga pelo PNAE.	Nos casos de PNAE com deficiência ou mobilidade reduzida que necessite viajar em maca ou incubadora; ou que possua impedimentos de natureza mental ou intelectual que não permita a sua compreensão quanto às instruções de segurança de voo; ou que não possa atender às suas necessidades fisiológicas sem assistência, deixar de prover acompanhante ao PNAE sem cobrança adicional ou cobrar pelo assento do acompanhante de escolha do PNAE valor superior a 20% (vinte por cento) do valor da passagem aérea paga pelo PNAE.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0030	Fornecimento de resposta por escrito à solicitação de acompanhante pelo PNAE	art. 27 § 2º	Responder por escrito ao PNAE acerca da sua solicitação de acompanhante no prazo de 48 horas.	Deixar de responder por escrito ao PNAE acerca da sua solicitação de acompanhante no prazo de 48 horas.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0031	Requisitos para o acompanhante do PNAE	art. 28 caput e Parágrafo único	Acomodar o acompanhante na mesma classe e em assento adjacente ao do PNAE que esteja assistindo, o qual deve ser maior de 18 anos e possuir condições de prestar auxílio nas assistências necessárias ao PNAE.	Deixar de acomodar o acompanhante na mesma classe e em assento adjacente ao do PNAE que esteja assistindo, o qual deve ser maior de 18 anos e possuir condições de prestar auxílio nas assistências necessárias ao PNAE.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0032	Acesso do cão-guia do PNAE no terminal e aeronave	art. 29 caput e § 3º	Permitir que o PNAE usuário de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento possa ingressar e permanecer com o animal no terminal de passageiros e na cabine da aeronave, mediante apresentação de identificação do animal e comprovação de treinamento do PNAE, inclusive quando os animais estiverem em fase de treinamento e na companhia de treinador, instrutor ou acompanhante habilitado.	Não permitir que o PNAE usuário de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento possa ingressar e permanecer com o animal no terminal de passageiros e na cabine da aeronave, mediante apresentação de identificação do animal e comprovação de treinamento do PNAE, inclusive quando os animais estiverem em fase de treinamento e na companhia de treinador, instrutor ou acompanhante habilitado.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0033	Acomodação do cão-guia do PNAE na aeronave	art. 29 §§ 1º e 2º	Permitir que o cão-guia ou o cão-guia de acompanhamento do PNAE seja transportado gratuitamente e acomodado no chão da cabine da aeronave de modo a não obstruir o corredor da aeronave, em local adjacente ao de seu dono e sob seu controle, desde equipado com arreo, sendo dispensado o uso de focinheira.	Não permitir que o cão-guia ou o cão-guia de acompanhamento do PNAE seja transportado gratuitamente e acomodado no chão da cabine da aeronave de modo a não obstruir o corredor da aeronave, em local adjacente ao de seu dono e sob seu controle, desde equipado com arreo, sendo dispensado o uso de focinheira.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0034	Sistema de contenção para criança de colo	art. 31 inciso I c/c art. 9º § 1º inciso III	Disponibilizar sistema de contenção para criança de colo sempre que solicitado no prazo de 48 horas do horário do voo; ou permitir que o responsável pela criança o forneça, desde que em conformidade com requisitos técnicos na legislação específica.	Não disponibilizar sistema de contenção para criança de colo (cadeirinha de bebê) quando solicitado no prazo de 48 horas do horário do voo; ou não permitir que o responsável pela criança utilize sistema de contenção para criança de colo (cadeirinha de bebê) próprio, desde que em conformidade com requisitos técnicos na legislação específica.	AP-1	Preventiva	120 dias
280-0035	Assentos especiais na aeronave para o PNAE	art. 31 inciso II c/c Anexo II	Disponibilizar assentos especiais, junto ao corredor, localizados na dianteira e traseira da aeronave, o mais próximo possível das saídas,	Não disponibilizar assentos especiais, junto ao corredor, localizados na dianteira e traseira da aeronave, o mais próximo possível das saídas,	AP-1	Preventiva	120 dias

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de Não-Conformidade	Aplic.*	Providência Administrativa	Prazo
			dotados de descansos de braço móveis, dispostos em quantidade mínima, sendo vedada sua localização nas saídas de emergência.	dotados de descansos de braço móveis, dispostos em quantidade mínima; ou disponibilizar assentos especiais nas saídas de emergência.			
280-0036	Mecanismo de retenção para o PNAE	art. 31 inciso III e §§ 1º e 2º	Disponibilizar mecanismo de retenção adicional ao PNAE com limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto; ou permitir que o PNAE utilize mecanismo de retenção adicional próprio quando houver autorização da ANAC, desde que dentro da validade.	Não disponibilizar mecanismo de retenção adicional ao PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave; ou não permitir que o PNAE utilize mecanismo de retenção adicional próprio quando houver autorização da ANAC, desde que dentro da validade.	AP-1	Preventiva	120 dias
280-0037	Assento reclinado para PNAE com limitação	art. 32	Nos casos em que o PNAE apresente alguma limitação que exija manter o seu assento na posição reclinada, impedir a ocupação do assento localizado imediatamente atrás e dos assentos que tenham acesso aos corredores da aeronave obstruídos pelo assento com encosto na posição reclinada, permitindo que o PNAE mantenha seu assento na posição reclinada em todas as fases do voo (inclusive pouso e decolagem).	Nos casos em que o PNAE apresente alguma limitação que exija manter o seu assento na posição reclinada, não impedir a ocupação do assento localizado imediatamente atrás e dos assentos que tenham acesso aos corredores da aeronave obstruídos pelo assento com encosto na posição reclinada ou não permitir que o PNAE mantenha seu assento na posição reclinada em todas as fases do voo (inclusive pouso e decolagem).	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0038	Alocação de PNAE em fileira com espaços extras	art. 33 caput	Acomodar o PNAE: a) que dependa de assistência do tipo WCHR, WCHS ou WCHC; b) que esteja acompanhado de cão-guia ou de acompanhamento; ou c) cuja articulação do joelho não permita a manutenção da perna flexionada em fileiras com espaços extras ou em assento dotado de dispositivos específicos (quando disponíveis), em local compatível com a classe escolhida.	Não acomodar PNAE: a) dependente de assistência do tipo WCHR, WCHS ou WCHC; b) acompanhado de cão-guia ou de acompanhamento; ou c) cuja articulação do joelho não permita a manutenção da perna flexionada em fileiras com espaços extras ou em assento dotado de dispositivos específicos (quando disponíveis), em local compatível com a classe escolhida.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0039	Alocação de PNAE em fileira junto ao corredor	art. 33 Parágrafo único	Acomodar o PNAE que dependa de assistência do tipo WCHC em assento junto ao corredor localizado em fileira próxima às saídas da aeronave e dos lavatórios, tendo precedência aos demais passageiros.	Não acomodar o PNAE que dependa de assistência do tipo WCHC em assento junto ao corredor localizado em fileira próxima às saídas da aeronave e dos lavatórios, tendo precedência aos demais passageiros.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0040	Acomodação de PNAE dentro da aeronave	art. 34	Não 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.	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.	AP-1 AP-2	Preventiva	120 dias
280-0041	Programa de treinamento para equipes que prestam assistência especial a PNAE	art. 35 caput e Parágrafo único c/c Anexo III	Estabelecer programa de treinamento (conforme Anexo III da Resolução ANAC nº 280), capacitar as equipes de terra e de bordo que realizam atendimento a passageiros e o responsável por acessibilidade.	Não estabelecer programa de treinamento (conforme Anexo III da Resolução ANAC nº 280) para capacitação das equipes de terra e de bordo que realizem atendimento a PNAE e para o responsável por acessibilidade.	AP-1 AP-2	Preventiva	365 dias
280-0042	Programa de treinamento para equipes que atendem PNAE	art. 35 caput	Os operadores aeroportuários estabelecem programa de treinamento para suas equipes de terra e de bordo que realizem atendimento a passageiros e para o responsável por acessibilidade previstos no art. 39, com o objetivo de capacitá-los para o adequado atendimento ao PNAE, devendo disponibilizar documentação comprobatória quando solicitado pela ANAC.	Deixar de estabelecer programa de treinamento para suas equipes de terra e de bordo que realizem atendimento a passageiros e para o responsável por acessibilidade previstos no art. 39.	AP-3	Preventiva	180 dias

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de Não-Conformidade	Aplic.*	Providência Administrativa	Prazo
				Deixar de disponibilizar a documentação comprobatória do treinamento quando solicitado pela ANAC.		Sancionatória	Não aplicável
280-0043	Programa de treinamento para equipes que atendem PNAE - Observância ao Anexo III	art. 35 Parágrafo único	O programa de treinamento dos operadores aéreos e aeroportuários para atendimento a PNAE observa o disposto no Anexo III da Resolução 280.	O programa de treinamento dos operadores aéreos e aeroportuários para atendimento a PNAE não observa o disposto no Anexo III da Resolução 280.	AP-3	Preventiva	180 dias
280-0044	Sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE	art. 36	Implementar (sic) sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE, com base nos atendimentos realizados.	Não implementar (sic) sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE, com base nos atendimentos realizados.	AP-1 AP-2	Preventiva	365 dias
280-0045	Sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE	art. 36	Os operadores aéreos e aeroportuários implementam sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE, com base nos atendimentos realizados.	Deixar de implementar sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.	AP-3	Preventiva	180 dias
280-0046	Registros dos atendimentos a PNAE	art. 37	Realizar e manter, por 2 anos, os registros dos atendimentos a PNAE, para acompanhamento e controle estatístico, cadastrando, conforme cada caso, todas as informações constantes nos incisos I e II do artigo 37.	Não realizar ou não manter, por 2 anos, os registros dos atendimentos a PNAE, para acompanhamento e controle estatístico, cadastrando todas as informações constantes nos incisos I e II do artigo 37.	AP-1 AP-2	Preventiva	365 dias
280-0047	Registros dos atendimentos a PNAE	art. 37	Os operadores aéreos e aeroportuários realizam e mantêm, por 2 (dois) anos, os registros dos atendimentos a PNAE, para acompanhamento e controle estatístico, cadastrando, conforme cada caso, as informações constantes nos itens I e II do Art. 37 da Resolução 280.	Deixar de realizar registros dos atendimentos a PNAE.	AP-3	Sancionatória	Não aplicável
				Deixar de manter por 2 (dois) anos registros dos atendimentos a PNAE.	AP-3	Sancionatória	Não aplicável
				Deixar de incluir, nos registros dos atendimentos a PNAE, as informações constantes nos itens I e II do Art. 37 da Resolução 280, conforme o caso.	AP-3	Sancionatória	Não aplicável
280-0048	Registros sobre troca de informações com o PNAE	art. 38	Realizar e manter, por 2 anos, o registro sobre troca de informações entre operadores e com o PNAE, incluindo os momentos de recebimento e transmissão de cada informação.	Não realizar ou não manter, por 2 anos, o registro sobre troca de informações entre operadores e com o PNAE, incluindo os momentos de recebimento e transmissão de cada informação.	AP-1 AP-2	Preventiva	365 dias
280-0049	Registros sobre troca de informações com o PNAE	art. 38	Os operadores aéreos e aeroportuários realizam e mantêm, por 2 (dois) anos, o registro sobre troca de informações entre operadores e com o PNAE, incluindo os momentos de recebimento e transmissão de cada informação.	Deixar de realizar o registro sobre troca de informações entre operadores e com o PNAE.	AP-3	Sancionatória	Não aplicável
				Deixar de manter por 2 (dois) anos o registro sobre troca de informações entre operadores e com o PNAE.	AP-3	Sancionatória	Não aplicável
				Deixar de incluir os momentos de recebimento e transmissão de cada informação no registro sobre troca de informações entre operadores e com o PNAE.	AP-3	Sancionatória	Não aplicável
280-0050	Funcionário Responsável por Acessibilidade e sua disponibilidade	art. 39 caput e § 1º	Manter, em período integral de suas operações, funcionário responsável por acessibilidade a ser consultado para solução de eventuais ocorrências relacionadas ao atendimento ao PNAE, o qual deve estar disponível para contato de forma presencial ou por outros meios que permitam o atendimento imediato.	Não manter, em período integral de suas operações, funcionário responsável por acessibilidade a ser consultado para solução de eventuais ocorrências relacionadas ao atendimento ao PNAE; ou não estar o mesmo disponível para contato de forma presencial ou por outros meios que	AP-1 AP-2	Preventiva	365 dias

Código	Título	Enquadramento Normativo	Situação Esperada	Tipificação de Não-Conformidade	Aplic.*	Providência Administrativa	Prazo
				permitam o atendimento imediato.			
280-0051	Funcionário Responsável por Acessibilidade	art. 39 caput	Os operadores aéreos e os operadores de aeroportos onde operem voos regulares mantêm, em período integral de suas operações, funcionário responsável por acessibilidade a ser consultado para solução de eventuais ocorrências relacionadas ao atendimento ao PNAE.	Deixar de manter funcionário responsável por acessibilidade a ser consultado para solução de eventuais ocorrências relacionadas ao atendimento ao PNAE.	AP-3	Sancionatória	Não aplicável
				Deixar de manter, em período integral de suas operações, funcionário responsável por acessibilidade.	AP-3	Sancionatória	Não aplicável
280-0052	Funcionário Responsável por Acessibilidade - Disponibilidade	art. 39 § 1º	O responsável por acessibilidade está disponível para contato de forma presencial ou por outros meios que permitam o atendimento imediato.	Não estar disponível o responsável por acessibilidade para atendimento imediato de forma presencial ou por outros meios.	AP-3	Sancionatória	Não aplicável
280-0053	Orientação do Responsável por Acessibilidade sobre Segurança Operacional	art. 39 § 2º	O funcionário responsável por acessibilidade não deve contrariar uma decisão baseada em segurança operacional adotada pelo piloto em comando.	O funcionário responsável por acessibilidade contraria uma decisão baseada em segurança operacional adotada pelo piloto em comando.	AP-1 AP-2	Preventiva	365 dias
280-0054	Disponibilização das informações e dados previstos nos arts. 35 a 38	art. 40	Disponibilizar informações, dados e documentos comprobatórios previstos nos arts. 35 a 38 quando solicitados pela ANAC.	Não disponibilizar informações, dados e documentos comprobatórios previstos nos arts. 35 a 38 quando solicitados pela ANAC.	AP-1 AP-2	Preventiva	365 dias
<p>*Aplicabilidade: AP-1 - Empresa de Transporte Aéreo Público de Passageiros - Operação Doméstica AP-2 - Empresa de Transporte Aéreo Público de Passageiros - Operação Internacional AP-3 - Operador Aeroportuário</p>							

4.10.3.1. Proposta de Metodologia para Aplicação de Multas às Infrações

Conforme os Quadros anteriores (Quadros 6 a 9), observa-se evolução histórica dos dispositivos relacionados às sanções de multas às infrações relacionadas à acessibilidade nos serviços de transporte aéreo. De fato, desde a publicação da Resolução Anac nº 280/2013, houve diversas evoluções no modelo de apuração de infrações aos regulamentos expedidos pela Agência, bem como quanto aos procedimentos para aplicação de sanções.

Atualmente, passados mais de 10 anos da publicação da Resolução Anac nº 280/2013 e considerando o processo em andamento de revisão da Resolução Anac nº 472/2018, o modelo sancionatório vigente, especialmente para acessibilidade no transporte aéreo, encontra-se desatualizado, ligado ao um padrão clássico de “Comando e Controle” e sem refletir as estratégias em andamento para promover a migração a um novo modelo sancionatório que incorpore a Regulação Responsiva, a qual inclui incentivos e as providências voltadas à promoção da conformidade regulatória.

Ao processo de revisão e atualização do processo administrativo sancionador com a incorporação da regulação responsiva, soma-se a própria revisão da Resolução Anac nº 472/2018 no que tange às providências voltadas à promoção da conformidade regulatória e ao rito do processo administrativo sancionador que preconiza as seguintes diretrizes, dentre outras:

- adoção, isolada ou conjunta, de estratégias regulatórias proporcionais:
 - o ao perfil do regulado, incluindo seu histórico de conformidade e cooperação;
 - o aos riscos sistêmicos ou individuais inerentes à atividade, aos processos decisórios, à gestão empresarial e à condição econômica dos regulados;
 - o ao monitoramento contínuo;
 - o aos resultados esperados e às consequências práticas da regulação;
- estímulo à melhoria contínua do sistema de aviação civil e da prestação dos serviços regulados;
- autonomia funcional entre medidas de acompanhamento, de monitoramento, de gestão, de cooperação, de prevenção, de reparação e de controle; e
- uso de instrumentos de ação regulatória coerentes com o mínimo grau de intervenção necessária.

Considerando estas diretrizes, o mais importante não é simplesmente autuar de forma pecuniária os regulados, mas adotar providências para que se promova o retorno à conformidade, por meio de medidas para sua correção e adequação conforme o rito processual, no qual se pode decidir até mesmo pela aplicação ou não de sanção.

Ainda que na revisão da Resolução Anac nº 472/2018, esteja previsto um rol extenso de sanções aplicáveis, no contexto da acessibilidade no transporte aéreo o foco recai sobre a multa, sem prejuízo da aplicação de advertência ou das demais providências administrativas sancionatórias, se e quando aplicáveis.

Por seu turno, no que se refere à adoção de providências administrativas acautelatórias sua aplicação é decorrente de risco iminente aos preceitos de segurança de voo, integridade física de pessoas, coletividade, ordem pública, continuidade dos serviços prestados ou interesse público.

Desse modo, não há um preceito específico para risco ou risco iminente ao fornecimento da assistência especial ou de acessibilidade a fundamentar a adoção de providência administrativa acautelatória. Por outro lado, o contrário pode ocorrer: aplicação de medida de acessibilidade de forma indevida poderia colocar em risco os preceitos fundamentais de proteção da segurança de voo e outros como de proteção da vida e integridade física.

Assim, a aplicação de providências administrativas acautelatórias poderia ocorrer para casos em que a adoção de serviços de assistência especial ou de equipamentos de acessibilidade em desacordo com os regulamentos de segurança operacional colocassem em risco a vida ou a integridade física de PNAE, passageiros ou tripulação. Para evitar tal situação, cabe, especialmente ao piloto em comando, aplicar as medidas necessárias de segurança operacional de forma prevalente quando em conflito com a aplicação de dispositivos para assistência especial e acessibilidade.

Nesse sentido, as providências administrativas acautelatórias da suspensão, parcial ou total, bem como cassação de certificados, licenças, habilitações ou autorizações não são, em geral, aplicáveis ou são de aplicação muito restrita no contexto da acessibilidade no transporte aéreo, em especial a suspensão ou cassação de certificados.

Cabe destacar que, no caso concreto, a gravidade da não conformidade e o histórico e o comportamento do regulado também orientam a escolha da sanção adequada, inclusive por meio de adoção de mecanismos de regulação responsiva.

Conforme previsto na revisão da Resolução Anac nº 472/2018, na definição da dosimetria das multas devem ser consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes quando aplicáveis, que poderão promover a redução ou majoração dos valores previstos para as infrações. Sendo assim, são consideradas circunstâncias agravantes as seguintes:

- a reincidência;
- o descumprimento de medidas mitigadoras pactuadas ou determinadas pela Anac.;
- a obtenção de vantagens resultantes da infração;
- a existência de práticas ou circunstâncias que evidenciem violação ao dever de lealdade e boa-fé objetiva;
- a exposição de pessoas ou da segurança de voo a risco;
- o dano material a bens privados de terceiros;
- o dano material a bens públicos; ou
- a violação de direito de terceiros.

Já, em sentido oposto, são consideradas circunstâncias atenuantes, quando se observa uma das seguintes atitudes ou histórico do regulado, quais sejam:

- o reconhecimento da prática da infração;
- providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração;
- providências para o tratamento das causas que tenham dado origem à ocorrência; ou
- a inexistência de decisão transitada em julgado que tenha aplicado sanção ao regulado no período de um ano anteriormente à data do cometimento da infração em julgamento.

Consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes, que podem ser diferentes no caso de mais de uma infração, o valor final da multa fica limitado a um mínimo de 20% e máximo de 300% do valor-base de multa previsto para cada infração cometida, alinhado com o previsto na revisão da Resolução Anac nº 472/2018.

Para a adoção desta proposta de metodologia de dosimetria para a aplicação de multas às infrações ao disposto na proposta de ato normativo bem como do respectivo Compêndio de Elementos de Fiscalização no formato proposto no Quadro 10, a seguir, sugere-se a publicação de Portarias específicas pela SAS, contemplado os itens apresentados a seguir. A publicação por meio de Portaria visa simplificar eventual processo de aprimoramento ou revisão de algum componente do modelo bem como dos elementos de fiscalização como propostos.

Inicialmente, a aplicação do valor-base da multa permite a aplicação da sanção de multa à não conformidade observada, cabendo, entretanto, ser considerada sua substituição por advertência, a depender das circunstâncias atenuantes observadas.

Para a definição final do valor da multa a ser aplicada, propõe-se que sejam adotados fatores de impacto e de porte, bem como circunstâncias agravantes e atenuantes, caso aplicáveis, alinhados com o previsto na revisão da Resolução Anac nº 472/2018 e detalhados por meio de Portaria específica.

Para a construção do rol de multas, para criar um panorama completo sobre a infração prevista, utilizou-se como base, a estrutura-base de um Compêndio de Elementos de Fiscalização, que prevê um código, para ordenar os elementos de fiscalização, Título, Enquadramento Normativo, Situação Esperada, Tipificação de Não-Conformidade e Aplicabilidade. As duas últimas informações requeridas, que são a Providência Administrativa e o Prazo, foram retiradas o se observar as previsões constantes na revisão da Resolução Anac nº 472/2018.

No aprimoramento deste modelo adicionaram-se três colunas: a) infração constatada; b) incidência da sanção; e c) valor de referência para cada infração listada. O resultado pode ser observado no Quadro 8. Estruturação das infrações relacionadas à não conformidade do previsto nesta proposta de ato normativo.

Outra inovação proposta e já constante no referido Quadro 9 é a separação da **incidência da sanção** em duas formas: a) por constatação; ou b) por ocorrência, respectivamente, quando afetam de forma coletiva ou individual os passageiros, em especial os PNAE, assim definidos:

- **Por constatação:** Aplica-se quando a ação ocasionada pelo operador de aeródromo ou transportador aéreo ou empresa de serviço afete as pessoas de forma indeterminada, não necessariamente passageiros que efetivamente contrataram o serviço, ou seja, de forma coletiva;
- **Por ocorrência:** Aplica-se quando a ação ocasionada pelo operador de aeródromo ou transportador aéreo ou empresa de serviço afete os passageiros, PNAE ou não PNAE, de forma individual.

Para a construção do Anexo referente às infrações, basta selecionar apenas as colunas que se considerar mais adequadas, como a infração e o valor-base das multas.

Seguem abaixo o texto com a proposta de atualização dos dispositivos sobre as infrações e providências administrativas, bem como tabela de atualização da proposta de ato normativo.

CAPÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

Art. 47. As infrações ao previsto nesta Resolução são as dispostas em seu Anexo IV.

§ 1º Constituem infrações por ocorrência ou de âmbito individual aquelas que atingem de forma individualizada os PNAE, permitindo sua identificação ou quantificação.

§ 2º Constituem infrações por constatação ou de âmbito coletivo aquelas que atingem de forma indeterminada os PNAE, não permitindo sua identificação ou quantificação.

Art. 48. Os operadores de aeródromos e os transportadores aéreos estão sujeitos à aplicação das providências administrativas correspondentes para os casos de não conformidade ao disposto nesta Resolução.

Parágrafo único. Nos casos de contratação ou subcontratação previstos nos termos dos arts. 4º e 5º desta Resolução, os operadores de aeródromos ou os transportadores aéreos responsáveis originais que contrataram ou subcontrataram respondem pela não conformidade identificada.

Art. 49. Para a definição do valor da multa aplicável para cada infração identificada, deverá ser considerada a incidência dos seguintes fatores de impacto e de porte em relação ao valor-base da multa, caso eles sejam cabíveis:

I – Quantidade de pessoas prejudicadas;

II – Quantidade de dias de infração;

III – Porte do transportador aéreo; e

IV – Porte do operador de aeródromo.

§ 1º A sanção de multa poderá ser substituída pela sanção de advertência, dependendo dos fatores incidentes e das circunstâncias atenuantes observadas.

§ 2º Para a definição final do valor da multa aplicável conforme o *caput* deste artigo, são aplicáveis os fatores de impacto e de porte e as circunstâncias atenuantes e agravantes cabíveis.

§ 3º Após a aplicação dos fatores e das circunstâncias previstas no § 2º deste artigo, o valor da sanção estará limitado ao mínimo de 20% e máximo de 300% do valor-base de multa previsto para cada infração.

Art. 50. Nos processos administrativos para apuração de infrações aos requisitos estabelecidos nesta Resolução, deverá ser aplicado o procedimento previsto na Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018.

Parágrafo único. Para o cumprimento do *caput* deste artigo, não são aplicáveis os dispositivos do Título IV – Das Providências Administrativas Acautelatórias constantes, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, exceto nos casos de:

I – execução de operações ou atividades de assistência especial ou acessibilidade em desacordo com os regulamentos de segurança operacional e que ponham em risco a vida ou a integridade física de PNAE, passageiros ou tripulação;

II – adoção de orientação do responsável por acessibilidade, de serviços de assistência especial ou de equipamentos de acessibilidade em desacordo com decisão baseada em segurança operacional adotada pelo piloto em comando.

Assim, de forma a incorporar estas mudanças, têm-se as seguintes alterações de texto na proposta de ato normativo:

De:	Para:	Justificativa:
CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES FINAIS	CAPÍTULO VII DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS	O capítulo VII da proposta foi renumerado como capítulo VIII e foi inserido novo capítulo VII – Das infrações e providências administrativas na proposta de ato normativo revisada. O novo capítulo foi inserido para estabelecer os procedimentos administrativos sancionatórios voltados para infrações aos serviços de acessibilidade. Os artigos inseridos estão em alinhamento com as diretrizes de regulação responsiva e demais atualizações constantes do processo em andamento de revisão da Resolução Anac nº 472/2018.
Art. 49. As infrações específicas a este regulamento são aquelas previstas no Anexo IV desta Resolução.	Art. 47. As infrações ao previsto nesta Resolução são as dispostas em seu Anexo IV.	O artigo 49 da proposta foi ajustado e renumerado como artigo 47 na proposta revisada visando atender ao previsto na proposta de revisão da Resolução Anac nº 472/2018 e às mudanças ocorridas nos procedimentos administrativos e sancionatórios, bem como fazer remissão às infrações constantes no Anexo IV da proposta revisada.
(Novo)	§ 1º Constituem infrações por ocorrência ou de âmbito individual aquelas que atingem de forma individualizada os PNAE, permitindo sua identificação ou quantificação.	Para fins de maior adequação da forma de aplicação das sanções, o novo parágrafo separa a incidência da sanção em duas formas: a) por ocorrência; ou b) por constatação. Assim, a Aplicase a sanção por ocorrência quando a ação ocasionada pelo operador de aeródromo ou transportador aéreo ou empresa de serviço afete os passageiros, PNAE ou não PNAE, de forma individual.
(Novo)	§ 2º Constituem infrações por constatação ou de âmbito coletivo aquelas que atingem de forma indeterminada os PNAE, não permitindo sua identificação ou quantificação.	O segundo parágrafo inserido define que a sanção é aplicada por constatação quando a ação ocasionada pelo operador de aeródromo ou transportador aéreo ou empresa de serviço afete as pessoas de forma indeterminada, não necessariamente passageiros que efetivamente contrataram o serviço, ou seja, de forma coletiva.
(Novo)	Art. 48. Os operadores de aeródromos e os transportadores aéreos estão sujeitos à aplicação das providências administrativas correspondentes para os casos de não conformidade ao disposto nesta Resolução.	O novo artigo traz a previsão da aplicação das providências administrativas sancionatórias para as infrações ao disposto na Resolução.
(Novo)	Parágrafo único. Nos casos de contratação ou subcontratação previstos nos termos dos arts. 4º e 5º desta Resolução, os operadores de aeródromos ou os transportadores aéreos responsáveis originais que contrataram ou subcontrataram respondem pela não conformidade identificada.	O parágrafo único é inserido em referência aos arts. 4º e 5º da Resolução para reforçar a responsabilidade original dos regulados, ainda que possuam contratos de transferência de obrigações.
(Novo)	Art. 49. Para a definição do valor da multa aplicável para cada infração identificada, deverá ser considerada a incidência dos seguintes fatores de impacto e de porte em relação ao valor-base da multa, caso eles sejam cabíveis: I – Quantidade de pessoas prejudicadas; II – Quantidade de dias de infração;	O novo artigo em seu <i>caput</i> apresenta os fatores de impacto – quantidade de pessoas prejudicadas e quantidade de dias de infração – e os fatores de porte – porte do transportador aéreo ou porte do operador de aeródromo – como critérios objetivos que podem ser aplicados para a definição da multa.

De:	Para:	Justificativa:
	III – Porte do transportador aéreo; e IV – Porte do operador de aeródromo.	
(Novo)	§ 1º A sanção de multa poderá ser substituída pela sanção de advertência, dependendo dos fatores incidentes e das circunstâncias atenuantes observadas.	O § 1º inserido está alinhado à regulação responsiva ao indicar a possibilidade de adoção da providência administrativa sancionatória de advertência no lugar da multa, em atenção aos critérios de dosimetria aplicáveis.
(Novo)	§ 2º Para a definição final do valor da multa aplicável conforme o caput deste artigo, são aplicáveis os fatores de impacto e de porte e as circunstâncias atenuantes e agravantes cabíveis.	O § 2º inserido está alinhado à regulação responsiva ao prever a aplicação de fatores de impacto e de porte, bem como das circunstâncias atenuantes e agravantes cabíveis.
(Novo)	§ 3º Após a aplicação dos fatores e das circunstâncias previstas no § 2º deste artigo, o valor da sanção estará limitado ao mínimo de 20% e máximo de 300% do valor-base de multa previsto para cada infração.	O § 3º inserido adota limitação mínima e máxima para a multa para atendimento dos princípios da regulação responsiva.
(Novo)	Art. 50. Nos processos administrativos para apuração de infrações aos requisitos estabelecidos nesta Resolução, deverá ser aplicado o procedimento previsto na Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018.	O <i>caput</i> do novo artigo proposto prevê a aplicação da regra geral das providências administrativas da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018.
(Novo)	Parágrafo único. Para o cumprimento do caput deste artigo, não são aplicáveis os dispositivos do Título IV – Das Providências Administrativas Acautelatórias constantes, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, exceto nos casos de:	O parágrafo único proposto traz os dois únicos casos para aplicação de providências administrativas acautelatórias, em observância à especificidade da temática da acessibilidade.
(Novo)	I – execução de operações ou atividades de assistência especial ou acessibilidade em desacordo com os regulamentos de segurança operacional e que ponham em risco a vida ou a integridade física de PNAE, passageiros ou tripulação;	O inciso I traz a previsão de aplicação de providência administrativa acautelatória em caso de aplicação de medida voltada à acessibilidade que esteja em conflito com dispositivos de segurança operacional colocando em risco a vida ou a integridade física de PNAE, passageiros ou tripulação.
(Novo)	II – adoção de orientação do responsável por acessibilidade, de serviços de assistência especial ou de equipamentos de acessibilidade em desacordo com decisão baseada em segurança operacional adotada pelo piloto em comando.	O inciso II proposto traz a necessária previsão da prevalência da orientação do piloto em comando baseada em segurança operacional quando em conflito com a aplicação de dispositivos para assistência especial e acessibilidade.
CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES FINAIS	CAPÍTULO VIII DISPOSIÇÕES FINAIS	O capítulo VII da proposta foi renumerado como capítulo VIII na proposta de ato normativo revisada.
Art. 47. A Anac pode requerer , a qualquer tempo, quaisquer informações relacionadas a esta Resolução.	Art. 51. A Anac pode requerer , a qualquer tempo, quaisquer informações relacionadas a esta Resolução.	O artigo 47 da proposta foi renumerado como artigo 51 na proposta de ato normativo revisada.
Art. 48. Os operadores de aeródromos que operem exclusivamente 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) poderão apresentar à Anac solicitação fundamentada de prazo adicional de até 180 (cento e oitenta) dias da entrada em vigor desta Resolução para assunção das responsabilidades previstas no art. 28.	(Artigo excluído)	O artigo 48 da proposta foi renumerado como artigo 52 na proposta de ato normativo revisada. Obs: Em relação ao conteúdo o artigo já havia sido alterado, com previsão de nova regra de transição ajustada às novas regras de responsabilidade pela disponibilização e operação de equipamentos de ascenso e descenso.

Quadro 10. Estruturação das infrações relacionadas à não conformidade do previsto nesta proposta de ato normativo:

Nota 1: Valores expressos em real.

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
YYY – 0NNN	Contratualização para a prestação de serviços voltados à acessibilidade.	art. 4º, <i>caput</i> , e §§ 1º e 2º	Não formalizar a contratualização da prestação de serviços voltados à acessibilidade.	Os contratos realizados entre os operadores de aeródromo, transportadores aéreos, outros operadores ou empresas de serviços são formalizados e disponibilizados à Anac.	Não formalizar em contrato as obrigações e responsabilidades relacionadas a prestação de serviços voltados à acessibilidade; ou não disponibilizar à Anac os contratos celebrados.	AP-1 AP-2 AP-3	Por constatação	40.000
YYY – 0NNN	Medidas para garantir a integridade física e moral do PNAE e o seu acesso em pé de igualdade aos demais passageiros.	art. 5º, <i>caput</i> , e parágrafo único, inciso I	Deixar de adotar medidas para garantir a integridade física e moral do PNAE e o seu acesso em condições de igualdade aos demais passageiros.	Os operadores de aeródromo, transportadores aéreos, seus prepostos e empresas por eles contratadas adotam as medidas necessárias para garantir a integridade física e moral do PNAE e o seu acesso ao serviço de transporte aéreo com segurança, qualidade e dignidade, em condições de igualdade aos demais passageiros.	Deixar de adotar as medidas necessárias para garantir a integridade física e moral do PNAE e o seu acesso ao serviço de transporte aéreo com segurança, qualidade e dignidade, em condições de igualdade aos demais passageiros.	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	10.000
YYY – 0NNN	Atuação de forma coordenada, cooperativa, responsável e leal.	art. 5º, <i>caput</i> , e, parágrafo único, inciso II	Não atuar de forma coordenada, cooperativa, responsável ou leal para viabilizar a jornada acessível do PNAE.	Os operadores de aeródromo, transportadores aéreos, seus prepostos e empresas por eles contratadas atuam de forma coordenada, cooperativa, responsável e leal para viabilizar a jornada acessível do PNAE em todas as fases do serviço de transporte aéreo	Não atuar de forma coordenada, cooperativa, responsável ou leal para viabilizar a jornada acessível do PNAE em todas as fases do serviço de transporte aéreo.	AP-1 AP-2 AP-3	Por constatação	40.000
YYY – 0NNN	Comunicações entre operadores de aeródromo, transportadores aéreos e seus prepostos.	art. 5º, <i>caput</i> , e, parágrafo único, inciso IV	Não empregar os códigos internacionais previstos nas comunicações entre operadores de aeródromo, transportadores aéreos e seus prepostos.	As comunicações entre operadores de aeródromo, transportadores aéreos e seus prepostos empregam os códigos constantes no Anexo I da Resolução, em convergência com a padronização internacional.	Não empregar os códigos constantes no Anexo I desta Resolução nas comunicações entre operadores de aeródromo, transportadores aéreos e seus prepostos, em convergência com a padronização internacional.	AP-1 AP-2 AP-3	Por constatação	20.000
YYY – 0NNN	Tratamento adequado das informações do PNAE.	art. 5º, <i>caput</i> , e, parágrafo único, inciso V ou art. 9º, § 1º	Realizar tratamento inadequado das informações do PNAE.	As informações dos PNAE são consideradas sensíveis e são tratadas de forma adequada e somente utilizadas para fins de assistência especial e demais providências relacionadas à Resolução.	Tratar as informações dos PNAE de forma não adequada; ou para fins não relacionados ao cumprimento da Resolução.	AP-1 AP-2 AP-3	Por constatação	80.000
YYY – 0NNN	Atendimento Prioritário para o PNAE, especialmente para aquele com condição mais grave de restrição de autonomia ou mobilidade.	art. 6º, <i>caput</i> c/c art. 25 c/c art. 26 c/c 28	Deixar de prestar atendimento prioritário ao PNAE quando cabível e em atenção ao seu grau informado de restrição de autonomia ou de mobilidade.	O operador de aeródromo e o transportador aéreo atendem com prioridade o PNAE, especialmente aquele com condição mais grave de restrição de autonomia ou mobilidade, em todas as fases de sua viagem durante a vigência do contrato de transporte, inclusive com precedência aos passageiros frequentes e prestam ao PNAE qualquer serviço que esteja	Não prestar atendimento prioritário ao PNAE, especialmente aquele com condição mais grave de restrição de autonomia ou mobilidade, em todas as fases de sua viagem durante a vigência do contrato de transporte, inclusive com precedência aos passageiros frequentes; ou deixar de prestar ao PNAE qualquer serviço que esteja	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	5.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
YYY – ONNN	Informações e atendimento ao PNAE em atenção às suas necessidades especiais.	art. 6º, <i>caput</i>	Não prover ao PNAE o acesso às informações e instruções necessárias para o seu atendimento, incluindo em relação às condições gerais e restrições ao transporte do PNAE e de suas ajudas técnicas e equipamentos médicos.	O operador de aeródromo e o transportador aéreo proveem ao PNAE informações acerca dos procedimentos a serem adotados em todas as fases de sua viagem e do contrato de transporte aéreo, sempre observando as necessidades especiais de atendimento para cada um deles, incluindo acesso a informações, instruções, instalações aeroportuárias, aeronaves e veículos.	Não prover informações; ou fornecer informações errôneas; ou fornecer informações desatualizadas aos PNAE acerca dos procedimentos a serem adotados em todas as fases do contrato de transporte aéreo; ou não observar as necessidades especiais de atendimento para cada um deles, incluindo acesso a informações, instruções, instalações aeroportuárias, aeronaves e veículos. (Falha sistêmica)	AP-1 AP-2 AP-3	Por constatação (Falha sistêmica)	40.000
YYY – ONNN	Informações e atendimento ao PNAE em atenção às suas necessidades especiais.	art. 6º, <i>caput</i>	Não prover ao PNAE o acesso às informações e instruções necessárias para o seu atendimento, incluindo em relação às condições gerais e restrições ao transporte do PNAE e de suas ajudas técnicas e equipamentos médicos.	O operador de aeródromo e o transportador aéreo proveem ao PNAE informações acerca dos procedimentos a serem adotados em todas as fases de sua viagem e do contrato de transporte aéreo, sempre observando as necessidades especiais de atendimento para cada um deles, incluindo acesso a informações, instruções, instalações aeroportuárias, aeronaves e veículos.	Não prover informações; ou fornecer informações errôneas; ou fornecer informações desatualizadas ao PNAE acerca dos procedimentos a serem adotados em todas as fases do contrato de transporte aéreo; ou não observar as necessidades especiais de atendimento para cada um deles, incluindo acesso a informações, instruções, instalações aeroportuárias, aeronaves e veículos. (Falha pontual)	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência (Falha pontual)	5.000
YYY – ONNN	Restrições aos serviços prestados aos PNAE.	art. 6º, § 1º	Aplicar restrições aos serviços prestados ao PNAE que não estejam previstas nos dispositivos da Resolução.	As restrições aos serviços prestados ao PNAE devem atender às condições previstas nos normativos da Anac ou nas especificações operativas do transportador, e somente podem ser aplicadas para garantir a saúde e a segurança do próprio PNAE ou dos demais passageiros.	Aplicar restrições aos serviços prestados ao PNAE que não estejam previstas nos normativos da Anac, nas especificações operativas do transportador aéreo ou que não sejam para garantir a saúde e a segurança do próprio PNAE ou dos demais passageiros.	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	5.000
YYY – ONNN	Restrições aos serviços prestados aos PNAE.	art. 6º, § 1º	Recusar o transporte do PNAE exceto se nas hipóteses previstas nos dispositivos da Resolução.	As restrições aos serviços prestados ao PNAE devem atender às condições previstas nos normativos da Anac ou nas especificações operativas do transportador, e somente podem ser aplicadas para garantir a saúde e a segurança do próprio PNAE ou dos demais passageiros.	Recusar o transporte do PNAE exceto se nas hipóteses previstas nos normativos da Anac, nas especificações operativas do transportador aéreo ou que não sejam para garantir a saúde e a segurança do próprio PNAE ou dos demais passageiros.	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	10.000
YYY – ONNN	Divulgação das condições gerais e restrições ao transporte de PNAE.	art. 6º, § 2º	Não divulgar as condições gerais e as restrições ao transporte do PNAE, de suas ajudas técnicas e seus equipamentos médicos.	O transportador aéreo divulga as condições gerais e as restrições ao transporte do PNAE, de suas ajudas técnicas e seus equipamentos	Deixar de divulgar as condições gerais e as restrições ao transporte do PNAE, de suas ajudas técnicas e seus equipamentos médicos, por meio	AP-1 AP-2	Por constatação	80.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
				médicos, por meio de todos os seus canais de comercialização ou atendimento, especialmente por modalidades mais acessíveis.	de um ou mais dos seus canais de comercialização ou atendimento, especialmente por modalidades mais acessíveis.			
YYY – 0NNN	Assistência especial ao PNAE sem ônus (regra geral).	art. 8º, <i>caput</i> e §2º	Realizar cobrança indevida pela prestação de serviços de assistência especial ao PNAE, sem observar as exceções previstas nos dispositivos da Resolução.	O operador de aeródromo e o transportador aéreo não oneram o PNAE em decorrência da prestação de assistência especial, em conformidade com os dispositivos aplicáveis (observadas as exceções do art. 8º, <i>caput</i> e § 1º).	Onerar o PNAE em decorrência da prestação de assistência especial, em desconformidade com os dispositivos aplicáveis (sem observar as exceções do art. 8º, <i>caput</i> e § 1º).	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Assistência especial ao PNAE sem ônus no caso de assento adicional.	art. 8º, § 2º e inciso I	Realizar cobrança adicional comprovadamente necessário à acomodação do PNAE.	O transportador aéreo não cobra do PNAE assento adicional necessário para sua acomodação, de suas ajudas técnicas ou de seus equipamentos médicos necessários ao seu transporte aéreo, limitado a 2 (dois) assentos adicionais.	Cobrar por cada assento adicional necessário para a acomodação do PNAE, de suas ajudas técnicas ou de seus equipamentos médicos necessários ao seu transporte aéreo, limitado a 2 (dois) assentos adicionais.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	10.000
YYY – 0NNN	Assistência especial ao PNAE sem ônus no caso de bagagem especial exclusiva.	art. 8º, § 2º e inciso II	Cobrar pelo despacho de ajudas técnicas ou equipamentos médicos necessários à locomoção do PNAE.	O transportador aéreo não cobra por bagagem especial exclusiva despachada relativo ao transporte de ajudas técnicas ou equipamentos médicos necessários à locomoção do PNAE em qualquer fase de sua jornada do transporte aéreo, até o limite de 3 (três). <i>Bagagem especial do PNAE não se confunde com a bagagem comum.</i>	Cobrar por bagagem especial exclusiva despachada relativo ao transporte de ajudas técnicas ou equipamentos médicos necessários à locomoção do PNAE em qualquer fase de sua jornada do transporte aéreo, até o limite de 3 (três).	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Informações fornecidas pelo PNAE	art. 9º, § 3º	Não realizar o registro das informações, ou o fazer de forma incompleta, sobre o PNAE em conformidade com os dispositivos da Resolução.	O transportador aéreo faz o registro das informações acerca do PNAE no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.	Não fazer o registro, ou fazer o registro de forma incompleta, das informações acerca do PNAE.	AP-1 AP-2	Por constatação	40.000
YYY – 0NNN	Comunicação de informações junto ao PNAE.	art. 10, incisos I a VI	Não adotar os procedimentos cabíveis para a comunicação das informações junto ao PNAE.	O transportador aéreo realiza suas atribuições de: prover ao PNAE informações a respeito dos procedimentos a serem adotados em todas as fases do transporte aéreo; questionar o passageiro previamente sobre a necessidade de assistência especial; fornecer acesso facilitado e simplificado para a prestação de informações do PNAE; utilizar canais acessíveis para receber informações do PNAE; adotar campos e formulários	Não realizar uma ou mais das seguintes atribuições de comunicação de informações ao PNAE: não prover ao PNAE informações a respeito dos procedimentos a serem adotados em todas as fases do transporte aéreo; não questionar o passageiro previamente sobre a necessidade de assistência especial; não fornecer acesso facilitado e simplificado para a prestação de informações do PNAE; não disponibilizar ou não utilizar canais acessíveis para	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
				padronizados e simplificados; transmitir de imediato ou em até 48 (quarenta e oito) horas as informações necessárias acerca do PNAE para os demais agentes regulados envolvidos; entrar em contato diretamente com o PNAE sempre que necessário.	receber informações do PNAE; não adotar campos e formulários padronizados e simplificados; não transmitir de imediato ou em até 48 (quarenta e oito) horas as informações necessárias acerca do PNAE para os demais agentes regulados envolvidos; não entrar em contato diretamente com o PNAE sempre que necessário.			
YYY – 0NNN	Exigência de indicação pelos intermediários do responsável pela comunicação de informações junto ao PNAE.	art. 10, parágrafo único.	Deixar de exigir dos intermediários a indicação do responsável pela comunicação de informações junto ao PNAE.	O transportador aéreo exige dos intermediários a indicação do responsável pela comunicação de informações junto ao PNAE.	Deixar de exigir dos intermediários a indicação do responsável pela comunicação de informações junto ao PNAE.	AP-1 AP-2	Por constatação	40.000
YYY – 0NNN	Exigência de liberação médica por regras aplicáveis igualmente a todos os passageiros, incluindo os PNAE.	art. 11	Aplicar regras de liberação médica em desacordo com os dispositivos da Resolução.	O transportador aéreo aplica ao PNAE as mesmas regras de exigência de liberação médica aplicáveis aos demais passageiros.	Aplicar ao PNAE regras de liberação médica distintas daquelas aplicáveis aos demais passageiros.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	10.000
YYY – 0NNN	Quantidade de PNAE a bordo.	art. 12 c/e art. 6º, §1º	Limitar a quantidade de PNAE em desacordo com os dispositivos da Resolução.	O transportador aéreo somente pode limitar a quantidade de PNAE a bordo se constatadas as restrições previstas no art. 6º, §1º.	Limitar a quantidade de PNAE a bordo sem serem constatadas as restrições previstas no art. 6º, §1º.	AP-1 AP-2	Por constatação	80.000
YYY – 0NNN	Recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE.	art. 13, <i>caput</i> e §§ 1º, 2º e 3º	Não apresentar a justificativa por escrito para a recusa da prestação do serviço ao PNAE em até 48 (quarenta e oito) horas; ou exceder as 48 (quarenta e oito) horas para apresentar a justificativa por escrito.	O transportador aéreo apresenta justificativa por escrito (com fundamento na garantia da saúde e da segurança do PNAE e dos demais passageiros, e nos padrões nacionais e internacionais de segurança operacional e acessibilidade) para a recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE no prazo de até 48 (quarenta e oito) horas da informação pelo PNAE, indicando, caso aplicável: não se tratar de eventual desconforto ou inconveniente; ter atuado para reduzir eventuais desconfortos ou inconvenientes; e ter apresentado fundamentação imediata da decisão referente à recusa no ponto de origem ou de conexão, anotada no sistema de controle de qualidade de serviço prestado ao PNAE.	Não apresentar a justificativa por escrito (com fundamento na garantia da saúde; ou da segurança do PNAE; ou dos demais passageiros, ou nos padrões nacionais; ou internacionais de segurança operacional e acessibilidade) para a recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE no prazo de até 48 (quarenta e oito) horas da informação pelo PNAE; ou exceder as 48 (quarenta e oito) horas para apresentar a justificativa por escrito.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Acomodação adequada do PNAE.	art. 13, § 2º	Não promover a acomodação adequada do PNAE.	O transportador aéreo atua para evitar ou reduzir eventuais desconfortos ou inconvenientes ao próprio PNAE, aos passageiros próximos ou aos	Não evitar; ou não reduzir eventuais desconfortos; ou inconvenientes ao próprio PNAE, aos passageiros próximos ou aos tripulantes resultados	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
				tripulantes resultados da acomodação do PNAE.	da acomodação do PNAE.			
YYY – 0NNN	Recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE.	art. 13, § 3º	Recusar o transporte de PNAE na origem ou na conexão, em desacordo com os dispositivos da Resolução.	Ocorrendo recusa da prestação do serviço ao PNAE no ponto de origem ou de conexão, o transportador aéreo apresenta a fundamentação de forma imediata de sua decisão ao PNAE, aos demais transportadores aéreos e aos operadores de aeródromo envolvidos.	Quando ocorrer a recusa da prestação do serviço ao PNAE no ponto de origem ou de conexão, não apresentar a fundamentação de forma imediata de sua decisão ao PNAE ou aos demais transportadores aéreos ou aos operadores de aeródromo envolvidos.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	10.000
YYY – 0NNN	Recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE.	art. 13, § 3º	Não registrar a anotação no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE a recusa no transporte de PNAE na origem ou na conexão.	Ocorrendo recusa da prestação do serviço ao PNAE no ponto de origem ou de conexão, o transportador aéreo faz a anotação no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.	Quando ocorrer a recusa da prestação do serviço ao PNAE no ponto de origem ou de conexão, deixar de fazer a anotação no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Cuidados pessoais do PNAE.	art. 15	Aplicar restrições ao transporte do PNAE desacompanhado em consideração a seus cuidados pessoais.	O transportador aéreo não restringe o transporte de PNAE desacompanhado que não possa cuidar de seus próprios cuidados pessoais, mas pode exigir autodeclaração de responsabilidade.	Restringir o transporte de PNAE desacompanhado que possa cuidar de seus próprios cuidados pessoais ou restringir o transporte de PNAE desacompanhado que não possa cuidar de seus próprios cuidados pessoais.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	10.000
YYY – 0NNN	Aplicação de avaliação de restrição de segurança operacional ao PNAE desacompanhado com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade, registro no sistema de controle de qualidade e aplicação correspondente de isenção de custo ao assistente de segurança operacional.	art. 17, § 1º	Não aplicar os procedimentos previstos na Resolução no caso de aplicação de restrição de segurança operacional para PNAE desacompanhado.	O transportador aéreo aplica a avaliação de restrição de segurança operacional ao PNAE desacompanhado com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade, registra a restrição aplicada como ocorrência no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE e aplica a isenção de custo ao assistente de segurança operacional do PNAE.	Não aplicar a avaliação de restrição de segurança operacional ao PNAE desacompanhado com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Aplicação da restrição de segurança operacional ao PNAE desacompanhado com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade, registro no sistema de controle de qualidade e aplicação correspondente de isenção de custo ao assistente de segurança operacional.	art. 17, § 1º	Não aplicar os procedimentos previstos na Resolução no caso de aplicação de restrição de segurança operacional para PNAE desacompanhado.	O transportador aéreo aplica a restrição de segurança operacional ao PNAE desacompanhado com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade, registra a restrição aplicada como ocorrência no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE e aplica a isenção de custo ao assistente de segurança operacional do PNAE.	Não registrar a restrição de segurança operacional aplicada como ocorrência no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Aplicação da restrição de	art. 17, § 1º	Não aplicar os procedimentos	O transportador aéreo aplica a	Não aplicar a	AP-1 AP-2	Por ocorrência	10.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
	segurança operacional ao PNAE desacompanhado com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade, registro no sistema de controle de qualidade e a aplicação correspondente de isenção de custo ao assistente de segurança operacional.		previstos na Resolução de aplicação de restrição de segurança operacional para PNAE desacompanhado.	restrição de segurança operacional ao PNAE desacompanhado com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade, registra a restrição aplicada como ocorrência no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE e aplica a isenção de custo ao assistente de segurança operacional do PNAE.	assistente de segurança operacional do PNAE desacompanhado com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade submetido a restrição de segurança operacional determinada pelo transportador aéreo.			
YYY – 0NNN	Prazo da avaliação inicial sobre a aptidão do PNAE em viajar desacompanhado.	art. 17, § 2º	Não aplicar os procedimentos previstos na Resolução no caso de aplicação de restrição de segurança operacional para PNAE desacompanhado.	O transportador aéreo fornece sua avaliação inicial sobre a aptidão do PNAE em viajar desacompanhado no prazo de até 48 (quarenta e oito) horas da informação prestada pelo PNAE nos termos do art. 9º, § 2º, avaliando: a limitação severa de natureza mental ou intelectual do PNAE, que o impeça de compreender as instruções de segurança de voo; a condição conjunta de cegueira ou surdez que o impeça de estabelecer comunicação com a tripulação; ou a limitação motora severa, que o impeça de participar fisicamente da sua própria evacuação da aeronave em caso de emergência.	Não fornecer avaliação inicial sobre a aptidão do PNAE em viajar desacompanhado no prazo de até 48 (quarenta e oito) horas da informação prestada pelo PNAE nos termos do art. 9º, § 2º, avaliando: a limitação severa de natureza mental ou intelectual do PNAE, que o impeça de compreender as instruções de segurança de voo; a condição conjunta de cegueira e surdez que o impeça de estabelecer comunicação com a tripulação; ou a limitação motora severa, que o impeça de participar fisicamente da sua própria evacuação da aeronave em caso de emergência; ou exceder as 48 (quarenta e oito) horas para fornecer avaliação inicial.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Procedimentos no caso de aplicação de restrição de segurança operacional para PNAE desacompanhado no momento do check-in ou do embarque.	art. 17, § 4º, incisos I, II e III	Não aplicar os procedimentos previstos na Resolução no caso de aplicação de restrição de segurança operacional para PNAE desacompanhado.	O transportador aéreo auxilia o PNAE com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade que estava autorizado a viajar desacompanhado a indicar passageiro voluntário ou outra pessoa como seu assistente de segurança operacional; ou, caso não se faça possível o embarque e a critério do PNAE, remarca a viagem do PNAE e do seu assistente de segurança operacional para um dos próximos horários disponíveis; ou realiza o reembolso integral da passagem aérea.	Quando ocorrer o impedimento do PNAE com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade que estava autorizado a viajar desacompanhado no momento da apresentação para o check-in ou do embarque, deixar de auxiliar o PNAE a indicar passageiro voluntário ou outra pessoa para atuar como seu assistente de segurança operacional; ou não remarcar a viagem do PNAE e do seu assistente de segurança operacional para um dos próximos horários disponíveis; ou não realizar o reembolso integral da passagem aérea; ou cobrar qualquer valor para proceder uma destas alterações.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	10.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
YYY – 0NNN	Registro no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.	art. 17, § 5º	Não aplicar os procedimentos previstos na Resolução no caso de aplicação de restrição de segurança operacional para PNAE desacompanhado.	O transportador aéreo registra a aplicação da isenção de custo para assistente de segurança operacional no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.	Não registrar a aplicação da isenção de custo para assistente de segurança operacional no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Assento adjacente para assistente de segurança operacional do PNAE.	art. 18, <i>caput</i> , incisos I, II, III e IV, c/c art. 22	Não disponibilizar assento adjacente ao assistente de segurança operacional do PNAE.	O transportador aéreo disponibiliza assento na mesma classe e adjacente ao do PNAE ao seu assistente de segurança operacional, o qual é maior de 18 (dezoito) anos e presta auxílio nas assistências necessárias ao PNAE, inclusive as previstas no art. 22.	Não disponibilizar assento na mesma classe e adjacente ao do PNAE ao seu assistente de segurança operacional, o qual é maior de 18 (dezoito) anos e está apto a prestar auxílio nas assistências necessárias ao PNAE, inclusive as previstas no art. 22.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Tratamento adequado das informações sobre a condição médica do passageiro.	art. 19º, § 3º	Não realizar o tratamento adequado das informações sobre a condição médica do passageiro.	As informações sobre a condição médica do passageiro são consideradas sensíveis e somente utilizadas para fins de assistência especial e demais providências relacionadas à Resolução.	Tratar as informações consideradas sensíveis sobre a condição médica do passageiro para fins não relacionados à assistência especial e ao cumprimento da Resolução.	AP-1 AP-2	Por constatação	20.000
YYY – 0NNN	Aplicação do MEDIF.	art. 19º, §§ 4º e 6º	Não cumprir os dispositivos previstos na Resolução relativos à aplicação do MEDIF ao passageiro ou relativos à recusa do transportador aéreo em transportar passageiro por motivo de saúde.	O transportador aéreo avalia a necessidade de apresentação pelo passageiro de Informações Médicas (MEDIF) padronizado e cumpre o prazo de 48 (quarenta e oito) horas para avaliação pelo seu serviço médico do MEDIF apresentado.	Não cumprir o prazo de 48 (quarenta e oito) horas para avaliação pelo serviço médico do transportador aéreo do MEDIF apresentado pelo passageiro.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao passageiro por motivo de saúde.	art. 21, parágrafo único	Não cumprir os dispositivos previstos na Resolução relativos à aplicação do MEDIF ao passageiro ou relativos à recusa do transportador aéreo em transportar passageiro por motivo de saúde.	O transportador aéreo justifica sua recusa em transportar passageiro por motivo de saúde de forma escrita e em até 48 (quarenta e oito) horas da informação pelo passageiro.	Não apresentar justificativa escrita da recusa em transportar passageiro por motivo de saúde em até 48 (quarenta e oito) horas da informação pelo passageiro, quer não apresentando a justificativa (Dentro ou fora do prazo), quer apresentando a justificativa, mas excedendo às 48 (quarenta e oito horas).	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Assistência especial ao PNAE.	art. 22, <i>caput</i> , incisos I a XII e parágrafo único c/c art. 27 c/c art. 28	Não prestar assistência especial quando solicitada pelo PNAE e for efetivamente necessária, em uma ou mais das atividades: previstas nos incisos I a XII do art. 22.	O transportador aéreo presta assistência especial quando solicitada pelo PNAE e for efetivamente necessária, especialmente ao PNAE desacompanhado e com condição mais restrita de mobilidade ou autonomia, nas seguintes atividades: check-in e despacho de bagagens; deslocamento do balcão de check-in	Não prestar assistência especial quando solicitada pelo PNAE e for efetivamente necessária, especialmente ao PNAE desacompanhado e com condição mais restrita de mobilidade ou autonomia, ao PNAE em uma ou mais das seguintes atividades: check-in e despacho de bagagens; deslocamento do balcão de check-in	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
				até a aeronave; embarque e desembarque da aeronave; acomodação no assento, incluindo deslocamento dentro da aeronave; acomodação da bagagem de mão na aeronave; deslocamento desde a aeronave até a área de restituição da bagagem; recolhimento da bagagem despachada e acompanhamento nos controles de fronteira; saída da área de desembarque e acesso à área pública; condução do PNAE com autonomia para suas necessidades fisiológicas às instalações sanitárias; assistência a usuário de cão-guia; transferência ou conexão entre voos; realização da demonstração individual dos procedimentos de emergência quando solicitado; condução do PNAE com autonomia para suas necessidades fisiológicas ao lavatório da aeronave por meio de cadeira de rodas de bordo; e provimento das ajudas técnicas necessárias para a execução da assistência especial nas atividades listadas acima.	até a aeronave; embarque e desembarque da aeronave; acomodação no assento, incluindo deslocamento dentro da aeronave; acomodação da bagagem de mão na aeronave; deslocamento desde a aeronave até a área de restituição da bagagem; recolhimento da bagagem despachada e acompanhamento nos controles de fronteira; saída da área de desembarque e acesso à área pública; condução do PNAE com autonomia para suas necessidades fisiológicas às instalações sanitárias; assistência a usuário de cão-guia; transferência ou conexão entre voos; realização da demonstração individual dos procedimentos de emergência quando solicitado; condução do PNAE com autonomia para suas necessidades fisiológicas ao lavatório da aeronave por meio de cadeira de rodas de bordo; ou provimento das ajudas técnicas necessárias para a execução da assistência especial em quaisquer das atividades listadas acima.			
YYY – 0NNN	Assistência especial sem custo ao PNAE.	art. 22 <i>caput</i> , incisos I a XII e parágrafo único c/c art. 27 c/c art. 28	Não prestar assistência especial ao PNAE sem custos nos termos previstos e nas atividades listadas na Resolução	O transportador aéreo presta serviços de assistência especial sem custo a PNAE.	Realizar cobrança indevida pela prestação de serviços de assistência especial a PNAE.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	10.000
YYY – 0NNN	Assistência especial – Demarcação do início da sua prestação	art. 23, <i>caput</i>	Não adotar os procedimentos aplicáveis à disponibilização da assistência especial em relação ao check-in presencial ou não presencial.	A disponibilização da assistência especial inicia-se quando o PNAE se apresenta no momento do <i>check-in</i> presencial.	Não iniciar a disponibilização da assistência especial de imediato quando o PNAE se apresenta no momento do <i>check-in</i> presencial.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Assistência especial – Demarcação do início da sua prestação – <i>Check-in</i> não presencial	art. 23, parágrafo único	Não adotar os procedimentos aplicáveis à disponibilização da assistência especial em relação ao check-in presencial ou não presencial.	Tendo sido feito o <i>check-in</i> para PNAE por outro meio que não o atendimento presencial, a disponibilização da assistência especial inicia-se quando o PNAE se identifica a um representante do transportador aéreo na sua chegada ao aeroporto na forma como indicada no procedimento de <i>check-in</i> .	Não iniciar a disponibilização da assistência especial de imediato ao PNAE que se identifica a um representante do transportador aéreo na chegada ao aeroporto na forma como indicada no procedimento de <i>check-in</i> realizado de forma não-presencial pelo PNAE.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Apresentação para o check-in	art. 24, <i>caput</i> e parágrafo único	Não justificar a solicitação com prazos diferenciados	O transportador aéreo justifica, com base na condição do PNAE que requeira	Não justificar, com base na condição do PNAE que requeira assistência com	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
			para apresentação ao check-in presencial.	assistência com ajudas técnicas ou do passageiro que necessita de autorização médica para viajar, sua solicitação com prazos diferenciados para apresentação ao <i>check-in</i> presencial.	ajudas técnicas ou do passageiro que necessita de autorização médica para viajar, a solicitação com prazos diferenciados para apresentação ao <i>check-in</i> presencial.			
YYY – 0NNN	Embarque e desembarque do PNAE.	arts. 25 e 26	Não adotar as providências adequadas para embarque ou desembarque do PNAE.	O transportador aéreo realiza o embarque do PNAE prioritariamente em relação aos demais passageiros ou realiza a assistência especial necessária ao desembarque do PNAE que a solicita logo após o desembarque dos demais passageiros, exceto quando o tempo disponível para a conexão ou outra circunstância justifiquem a priorização.	Não realizar o embarque do PNAE prioritariamente; ou não realizar a assistência especial necessária ao desembarque do PNAE que a solicita logo após o desembarque dos demais passageiros.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Responsabilidade sobre a assistência em voos com conexão	art. 27	Não adotar as providências pertinentes à transferência da responsabilidade pela assistência especial.	O transportador aéreo que realizou a etapa de chegada faz a passagem da responsabilidade pela assistência ao PNAE ao transportador aéreo da etapa de partida.	Não realizar transferência da responsabilidade pela assistência especial ao transportador aéreo da etapa de partida; ou não se apresentar para receber a responsabilidade pela assistência especial a ser transferida pelo transportador aéreo da etapa de partida.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Equipamento de embarque e desembarque de PNAE.	art. 28, <i>caput</i>	Deixar de embarcar ou desembarcar prioritariamente por ponte de embarque quando esta estiver disponível e for compatível com a aeronave engajada na operação, ou por equipamento de ascenso e descenso.	Embarque e desembarque de passageiro que dependa de equipamento médico do tipo STCR e tenha recebido autorização médica do transportador aéreo para viagem ou de PNAE que dependa de assistência do tipo WCHS ou WCHC são realizados prioritariamente por ponte de embarque quando disponível e compatível com a aeronave engajada na operação; ou por equipamento de ascenso e descenso.	Deixar de embarcar ou desembarcar prioritariamente por ponte de embarque quando esta estiver disponível e for compatível com a aeronave engajada na operação, ou por equipamento de ascenso e descenso passageiro que dependa de equipamento médico do tipo STCR e tenha recebido autorização médica do transportador aéreo para viagem ou PNAE que dependa de assistência do tipo WCHS ou WCHC.	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	10.000
YYY – 0NNN	Equipamento de embarque e desembarque de PNAE.	art. 28, §§ 1º e 2º	Não utilizar equipamento de ascenso e descenso nos termos e condições previstos nos dispositivos da Resolução.	O operador de aeródromo ou o transportador aéreo, em sendo responsável, utiliza como equipamento de ascenso e descenso somente aqueles que, seguindo as orientações de uso do fabricante, permitam o acesso seguro e digno do PNAE à aeronave, em atenção à sua condição de limitação de mobilidade informada.	Não utilizar equipamento de ascenso e descenso apropriado em relação à situação da aeronave, do aeroporto e à condição do PNAE; ou sem segurança e dignidade; ou sem ter em consideração a condição de limitação de mobilidade informada do PNAE; ou sem seguir as orientações de uso do fabricante.	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Equipamento de embarque e desembarque de	art. 28, §§ 1º, 2º e 3º	Não disponibilizar ou não operar, direta ou indiretamente,	O operador de aeródromo disponibiliza e	Não disponibilizar ou não operar, direta ou indiretamente,	AP-3	Por ocorrência	20.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
	PNAE – operador de aeródromo.		equipamento de ascenso e descenso sob sua responsabilidade original.	opera, direta ou indiretamente, os equipamentos de ascenso e descenso necessários para o embarque e desembarque do PNAE.	equipamento de ascenso e descenso conforme a previsão do § 3º do art. 28.			
YYY – 0NNN	Equipamento de embarque e desembarque de PNAE – transportador aéreo.	art. 28, §§ 1º, 2º e 6º	Não disponibilizar ou não operar equipamento de ascenso e descenso sob sua responsabilidade original.	O transportador aéreo disponibiliza e opera, direta ou indiretamente, os equipamentos de ascenso e descenso necessários para o embarque e desembarque do PNAE nos aeródromos explorados sem regime de concessão e com movimentação de até 200.000 passageiros.	Não disponibilizar ou não operar, direta ou indiretamente, equipamento de ascenso e descenso conforme a previsão do § 6º do art. 28.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	20.000
YYY – 0NNN	Equipamento de embarque e desembarque de PNAE – Contratualização.	art. 28, §§ 1º, 2º e 5º; ou art. 28, §§ 1º, 2º e 7º; ou art. 28, §§ 1º, 2º e 8º.	Não formalizar a contratualização da prestação dos serviços de disponibilização e operação dos equipamentos de ascenso e descenso.	O operador de aeródromo ou transportador aéreo apresenta instrumento jurídico formalizado que comprove a celebração do acordo para a prestação dos serviços de disponibilização e operação dos equipamentos de ascenso e descenso.	Deixar de apresentar instrumento jurídico formalizado que comprove a celebração do acordo para a prestação dos serviços de disponibilização e operação dos equipamentos de ascenso e descenso.	AP-1 AP-2 AP-3	Por constatação	10.000
YYY – 0NNN	Embarque e desembarque adequados de PNAE.	art. 29, <i>caput</i>	Não fornecer ou não ter disponível a assistência especial necessária para permitir embarque ou desembarque do PNAE de forma adequada, segura e digna.	O PNAE recebe a assistência especial para realizar seu embarque ou desembarque de forma adequada, segura e digna.	Não fornecer ou não ter disponível a assistência especial necessária para permitir embarque ou desembarque do PNAE de forma adequada, segura e digna.	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Embarque e desembarque do PNAE que dependa de cadeira de rodas (tipo WCHS ou WCHC) – Carregamento manual	art. 29, §§ 1º e 2º	Carregar manualmente o PNAE (exceto em evacuação de emergência da aeronave) em desconformidade com os dispositivos aplicáveis.	O PNAE recebe a assistência especial adequada para embarcar ou desembarcar da aeronave, não sendo carregado manualmente sob qualquer alegação e em qualquer hipótese (exceto evacuação de emergência da aeronave).	Carregar manualmente o PNAE durante os procedimentos de embarque ou desembarque da aeronave, sob qualquer alegação e em qualquer hipótese (exceto evacuação de emergência da aeronave).	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	10.000
YYY – 0NNN	Transferência manual do PNAE que dependa de cadeira de rodas (tipo WCHS ou WCHC) em relação a seu assento na aeronave.	art. 29, §§ 3º, 4º, incisos I e II, § 5º	Transferir manualmente o PNAE em relação ao seu assento sem sua autorização; ou por funcionário não habilitado; ou não disponibilizar funcionário habilitado para realizar a transferência do PNAE que prestou informação prévia.	O PNAE que apresentou informação prévia é transferido manualmente em relação ao seu assento pelo passageiro responsável que o acompanha ou, em caso excepcional e com permissão do PNAE, por funcionário habilitado.	Transferir manualmente o PNAE em relação ao seu assento sem sua autorização; ou por funcionário não habilitado; ou não disponibilizar funcionário habilitado para realizar a transferência do PNAE que prestou informação prévia sob sua condição.	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Registro de impedimento de embarque.	art. 29, § 5º	Não registrar o impedimento de embarque de PNAE em relação a pontes de embarque e equipamentos de ascenso e descenso nos termos previstos na Resolução.	O operador de aeródromo ou o transportador aéreo responsável registra, como ocorrência, o impedimento de embarque de PNAE em decorrência da indisponibilidade de ponte de embarque; ou de equipamento de ascenso e	Não registrar, como ocorrência, o impedimento de embarque de PNAE em decorrência da indisponibilidade de pontes de embarque; ou de equipamentos de ascenso e descenso em funcionamento; ou de funcionários	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	5.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
				descenso em funcionamento; ou de funcionários habilitados, com indicação de fornecimento ou não de informação prévia pelo PNAE	habilitados, sem indicação de fornecimento ou não de informação prévia pelo PNAE.			
YYY – 0NNN	Informações para assistência especial no aeroporto.	art. 30, <i>caput</i>	Não realização de comunicação das informações necessárias para assistência especial no aeroporto.	O transportador aéreo fornece aos operadores de aeródromo, dentro dos prazos estabelecidos, as informações necessárias para o atendimento e a assistência especial do PNAE no aeroporto, especialmente para a finalidade de embarque e desembarque.	Não fornecer ou não fornecer dentro do prazo estabelecido, ao operador de aeródromo, as informações necessárias para o atendimento e a assistência especial do PNAE no aeroporto, especialmente para a finalidade de embarque e desembarque.	AP-1 AP-2 AP-3	Por constatação	20.000
YYY – 0NNN	Procedimentos e prazos para as informações necessárias à assistência especial no aeroporto.	art. 30, <i>caput</i> e § 1º	Deixar de estabelecer os procedimentos e prazos para a prestação das informações mencionadas no <i>caput</i> do art. 30.	O operador de aeródromo estabelece os procedimentos e prazos para a prestação das informações mencionadas no <i>caput</i> do art. 30.	Deixar de estabelecer os procedimentos e prazos para a prestação das informações mencionadas no <i>caput</i> do art. 30.	AP-3	Por constatação	20.000
YYY – 0NNN	Disponibilização pública acerca das informações dos meios para o embarque e desembarque do PNAE.	art. 30, <i>caput</i> e § 2º	Não disponibilizar publicamente as informações sobre os meios disponíveis para o embarque e desembarque do PNAE.	O operador de aeródromo disponibiliza ao público as informações sobre os meios efetivamente disponíveis para o embarque e desembarque do PNAE, indicando a existência de pontes de embarque e de equipamentos de ascenso e descenso e as possíveis restrições associadas à sua utilização.	Não publicar as informações sobre os meios efetivamente disponíveis para o embarque e desembarque do PNAE, com indicação acerca da existência de pontes de embarque e de equipamentos de ascenso e descenso e das possíveis restrições associadas à sua utilização.	AP-1 AP-2 AP-3	Por constatação	20.000
YYY – 0NNN	Utilização de ajudas técnicas e de equipamentos médicos na área restrita de segurança.	arts. 31 e 32, <i>caput</i>	Impedir a utilização na área restrita de segurança de ajudas técnicas ou de equipamentos médicos que atendam aos dispositivos normativos aplicáveis.	Os operadores de aeródromo e os transportadores aéreos adotam procedimentos que atendem à regulação específica de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos, de modo a permitir, sempre que possível e após a verificação no canal de inspeção de segurança do aeroporto, a utilização pela PNAE, na área restrita de segurança, de ajudas técnicas utilizadas por PNAE para auxílio na sua locomoção e de equipamentos médicos utilizados por PNAE com condição de saúde estável.	Impedir o uso na área restrita de segurança de ajudas técnicas utilizadas por PNAE para auxílio na sua locomoção ou de equipamentos médicos utilizados por PNAE com condição de saúde estável, que tenham sido submetidos à verificação no canal de inspeção de segurança do aeroporto e que atendam à regulação específica sobre procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos.	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Transporte sem ônus das ajudas técnicas e dos equipamentos médicos empregados para a locomoção do PNAE.	art. 33, <i>caput</i> , e incisos I e II	Não transportar sem ônus as ajudas técnicas ou os equipamentos médicos empregados para a locomoção do PNAE em conformidade com os dispositivos da Resolução.	O transportador aéreo transporta sem ônus as ajudas técnicas e os equipamentos médicos empregados para a locomoção do PNAE na cabine da aeronave, quando houver espaço	Não transportar sem ônus as ajudas técnicas ou os equipamentos médicos empregados para a locomoção do PNAE na cabine da aeronave, quando houver espaço adequado, ou no	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
				adequado, ou no compartimento de bagagem da aeronave.	compartimento de bagagem da aeronave.			
YYY – 0NNN	Disponibilizar as ajudas técnicas e os equipamentos médicos empregados para a locomoção do PNAE no momento do seu desembarque da aeronave.	art. 33, <i>caput</i> e inciso II	Não disponibilizar ao PNAE as ajudas técnicas ou os equipamentos médicos empregados para sua locomoção no momento do seu desembarque.	O transportador aéreo disponibiliza ao PNAE as ajudas técnicas e os equipamentos médicos empregados para sua locomoção no momento do seu desembarque.	Não disponibilizar ao PNAE as ajudas técnicas ou os equipamentos médicos empregados para sua locomoção no momento do seu desembarque.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Transporte de equipamento médico a ser utilizado pelo PNAE na cabine da aeronave.	arts. 32, <i>caput</i> e parágrafo único e 34, <i>caput</i> e parágrafo único	Não transportar na cabine da aeronave o equipamento médico utilizado pelo PNAE com condição de saúde estável durante o voo.	O transportador aéreo transporta na cabine da aeronave o equipamento médico a ser utilizado pelo PNAE com condição de saúde estável durante o voo.	Não transportar na cabine da aeronave o equipamento médico utilizado pelo PNAE com condição de saúde estável durante o voo.	AP-1 AP-2	Por ocorrência.	5.000
YYY – 0NNN	Despacho de ajudas técnicas e equipamentos médicos do PNAE.	art. 35, <i>caput</i>	Não transportar como itens frágeis, prioritários e no mesmo voo do PNAE as suas ajudas técnicas ou seus equipamentos médicos quando forem despachados.	As ajudas técnicas e os equipamentos médicos despachados devem ser transportados como itens frágeis, prioritários e no mesmo voo do PNAE, recebendo cuidados adicionais e providências específicas para sua preservação.	Não transportar como itens frágeis, prioritários e no mesmo voo do PNAE as suas ajudas técnicas ou seus equipamentos médicos quando forem despachados, tomando cuidados adicionais e adotando providências específicas para sua preservação.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Comprovante de recebimento da ajuda técnica ou equipamento médico.	art. 35, § 1º	Não entregar o comprovante de recebimento da sua ajuda técnica ou do seu equipamento médico.	O transportador aéreo entrega ao PNAE o comprovante de recebimento da sua ajuda técnica ou do seu equipamento médico.	Não entregar ao PNAE o comprovante de recebimento da sua ajuda técnica ou do seu equipamento médico.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Substituição da ajuda técnica ou do equipamento médico do PNAE em caso de extravio ou avaria.	art. 35, §§ 2º e 5º	Não adotar os procedimentos previstos para substituição, reparo ou indenização nos casos de extravio ou avaria de ajudas técnicas ou equipamentos médicos.	Nos casos de extravio ou avaria de ajuda técnica ou de equipamento médico do PNAE, o transportador aéreo providencia no momento do desembarque a sua substituição imediata por um item equivalente, devendo este permanecer à disposição do PNAE até que se repare a avaria ou efetue a substituição das ajudas técnicas ou dos equipamentos médicos, limitado ao prazo de até 7 (sete) dias após o reparo ou a substituição, ou de até 15 (quinze) dias após o pagamento da indenização prevista no § 4º.	Deixar de providenciar a substituição imediata da ajuda técnica ou do equipamento médico no momento do desembarque por item que seja equivalente; ou providenciar a substituição imediata da ajuda técnica ou do equipamento médico no momento do desembarque por item que não seja equivalente; ou não manter a ajuda técnica ou o equipamento médico à disposição do PNAE antes que se repare a avaria ou efetue a substituição das ajudas técnicas ou o pagamento da indenização prevista no § 4º.	AP-1 AP-2	Por ocorrência.	10.000
YYY – 0NNN	Indenização ao PNAE nos casos de perda ou inutilização da ajuda técnica ou do equipamento médico	art. 35, §§ 3º e 4º	Não adotar os procedimentos para substituição, reparo ou indenização nos casos de extravio ou avaria de ajudas técnicas ou equipamentos médicos.	Nos casos de perda ou inutilização da ajuda técnica ou do equipamento médico, o transportador aéreo paga indenização ao PNAE no valor de mercado da ajuda técnica ou do equipamento médico, conforme as condições em que foram apresentados, no prazo de até 15 dias.	Deixar de pagar indenização ao PNAE no valor de mercado da ajuda técnica ou do equipamento médico, conforme as condições em que foram apresentados, no prazo de até 15 dias, ou pagar indenização ao PNAE abaixo do valor de mercado da ajuda técnica ou do equipamento médico, conforme as	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
YYY – 0NNN	Informar ao PNAE sobre os procedimentos previstos para substituição, reparo ou indenização de ajudas técnicas e equipamentos médicos.	art. 35, § 6º	Não informar o PNAE sobre os procedimentos previstos para substituição, reparo ou indenização de ajudas técnicas ou equipamentos médicos.	O transportador aéreo presta informações ao PNAE sobre os procedimentos previstos para substituição, reparo ou indenização de ajudas técnicas e equipamentos médicos nos casos de extravio, avaria, perda ou inutilização de suas ajudas técnicas ou equipamentos médicos, antes de se estabelecer outras formas de compensação por meio de acordo específico entre as partes.	Não informar o PNAE sobre os procedimentos previstos para substituição, reparo ou indenização de ajudas técnicas e equipamentos médicos nos casos de extravio, avaria, perda ou inutilização de suas ajudas técnicas ou equipamentos médicos, antes de se estabelecer outras formas de compensação por meio de acordo específico entre as partes.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Restrições aplicáveis ao transporte de ajudas técnicas ou equipamentos médicos.	art. 35, §§ 8º e 9º.	Não informar o PNAE sobre as restrições aplicáveis ao transporte de determinadas ajudas técnicas e equipamentos médicos ou sobre a possibilidade de contratação facultativa de seguro.	O transportador aéreo informa ao PNAE sobre as restrições aplicáveis ao transporte de ajudas técnicas ou equipamentos médicos incomuns, de alta tecnologia, de construção frágil, de alto valor ou com dimensões ou peso não convencionais em relação aos seus equivalentes, e, quando aplicável, orienta o PNAE sobre a conveniência de contratação facultativa de seguro específico se existente.	Não informar ao PNAE sobre as restrições aplicáveis ao transporte de ajudas técnicas ou equipamentos médicos incomuns, de alta tecnologia, de construção frágil, de alto valor ou com dimensões ou peso não convencionais em relação aos seus equivalentes; ou não orientar o PNAE sobre a conveniência de contratação facultativa de seguro específico se existente.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Atendimento da regulação operacional aplicável em relação ao transporte de ajudas técnicas e equipamentos médicos classificados como perigosos.	art. 36	Não executar requisito técnico da regulação operacional aplicável ao transporte de ajuda técnica ou equipamento médico classificado como perigoso.	O operador de aeródromo e o transportador aéreo executam os requisitos técnicos da regulação operacional aplicável ao transporte de ajudas técnicas e equipamentos médicos classificados como perigosos.	Não executar um ou mais requisitos técnicos da regulação operacional aplicáveis ao transporte de ajuda técnica ou equipamento médico classificado como perigoso.	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Acesso do cão-guia do PNAE no terminal e aeronave.	art. 37, <i>caput</i> e § 3º, e art. 38	Não adotar os procedimentos aplicáveis ao acesso do cão-guia do PNAE no terminal e à sua acomodação na cabine da aeronave.	O operador de aeródromo e o transportador aéreo permitem que o PNAE usuário de cão-guia possa ingressar e permanecer com o animal no terminal de passageiros e na cabine da aeronave, mediante apresentação de identificação do animal, comprovação de treinamento do usuário, comprovação do cumprimento dos requisitos sanitários e de saúde animal e comprovação de treinamento, inclusive quando os animais estiverem em fase de treinamento e na companhia de treinador ou instrutor habilitado.	Não permitir que o PNAE usuário de cão-guia ingresse ou permaneça com o animal no terminal de passageiros ou na cabine da aeronave, ainda que tenha cumprido os requisitos aplicáveis – quais sejam, apresentação de identificação do animal, comprovação de treinamento do usuário, comprovação do cumprimento dos requisitos sanitários e de saúde animal e comprovação de treinamento –, inclusive quando os animais estiverem em fase de treinamento e na companhia de treinador ou instrutor habilitado.	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	10.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
				treinador ou instrutor habilitado.				
YYY – ONNN	Acomodação do cão-guia do PNAE na aeronave.	art. 37, §§ 1º e 2º	Não adotar os procedimentos aplicáveis ao acesso e à acomodação do cão-guia do PNAE na cabine da aeronave.	O transportador aéreo permite que o cão-guia que auxilia o PNAE seja transportado gratuitamente e acomodado no chão da cabine da aeronave de modo a não obstruir o corredor da aeronave, em local adjacente ao de seu dono e sob seu controle, desde que equipado com arreo, sendo dispensado o uso de focinheira.	Não permitir que o cão-guia que auxilia o PNAE seja transportado gratuitamente; ou acomodado no chão da cabine da aeronave de modo a não obstruir o corredor da aeronave; ou em local não adjacente ao de seu dono e sob seu controle; ou exigir o uso de focinheira em cão-guia devidamente identificado e equipado com arreo, sob controle do PNAE.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	10.000
YYY – ONNN	Utilização de instalações voltadas ao atendimento de animais de estimação pelo cão-guia.	art. 37, § 4º	Impedir o PNAE usuário de cão-guia de utilizar ou cobrar para utilizar as instalações voltadas ao atendimento de animais de estimação fornecidas pelo operador de aeródromo ou transportadores aéreos.	O PNAE usuário de cão-guia utiliza gratuitamente as instalações voltadas ao atendimento de animais de estimação fornecidas pelo operador de aeródromo ou transportadores aéreos.	Impedir o PNAE usuário de cão-guia de utilizar gratuitamente ou cobrar para utilizar as instalações voltadas ao atendimento de animais de estimação fornecidas pelo operador de aeródromo ou transportadores aéreos.	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência	5.000
YYY – ONNN	Alocação de assentos ao PNAE.	art. 39, <i>caput</i> e parágrafo único	Não alocar o PNAE em assento que atenda simultaneamente aos requisitos de segurança operacional e às necessidades específicas do PNAE, de acordo com a informação prévia fornecida e com sua classe de assento contratada.	O transportador aéreo aloca o PNAE em assento que atenda simultaneamente aos requisitos de segurança operacional e às necessidades específicas do PNAE, de acordo com a informação prévia fornecida e com sua classe de assento contratada.	Não alocar o PNAE em assento que atenda simultaneamente aos requisitos de segurança operacional e às necessidades específicas do PNAE, de acordo com a informação prévia fornecida e com sua classe de assento contratada.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – ONNN	Assentos especiais na aeronave para o PNAE.	art. 39, <i>caput</i> , parágrafo único, inciso I	Não disponibilizar assentos especiais conforme os requisitos de acessibilidade vigentes.	O transportador aéreo disponibiliza assentos especiais, em quantidade igual ou superior à prevista no Anexo II, junto ao corredor, localizados na dianteira e traseira da aeronave, próximos das saídas, em atenção à configuração interna da aeronave, dotados de descansos de braço móveis.	Não disponibilizar assentos especiais ou disponibilizar em quantidade abaixo da mínima prevista no Anexo II, junto ao corredor, localizados na dianteira e traseira da aeronave, próximos das saídas, em atenção à configuração interna da aeronave, dotados de descansos de braço móveis; ou disponibilizar assentos especiais junto às saídas de emergência.	AP-1 AP-2	Por constatação	40.000
YYY – ONNN	Sistema de contenção para o PNAE.	art. 39, parágrafo único, inciso II, ou art. 39, parágrafo único, inciso II, alínea “b”	Não disponibilizar sistema de contenção ao PNAE ou não permitir a utilização de sistema de contenção próprio, em conformidade com a regulamentação operacional aplicável.	O transportador aéreo disponibiliza sistema de contenção ao PNAE com limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto, se solicitado previamente e em conformidade com os requisitos técnicos da regulamentação operacional aplicável; ou permite que o PNAE utilize sistema de contenção próprio cumprindo a regulamentação	Não disponibilizar sistema de contenção ao PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave se solicitado previamente; ou disponibilizar sistema de contenção ao PNAE em desacordo com os requisitos técnicos da regulamentação operacional aplicável; ou não permitir que o PNAE utilize sistema de	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
				operacional aplicável.	contenção próprio, que cumpra a regulamentação operacional aplicável; ou permitir que o PNAE utilize sistema de contenção próprio, que descumpra a regulamentação operacional aplicável.			
YYY – 0NNN	Assento reclinado para PNAE com limitação.	art. 40	Não disponibilizar assentos especiais conforme os requisitos de acessibilidade vigentes.	Nos casos em que o PNAE apresente alguma limitação que exija manter o seu assento na posição reclinada, o transportador aéreo impede a ocupação do assento localizado imediatamente atrás e dos assentos que tenham acesso aos corredores da aeronave obstruídos pelo assento com encosto na posição reclinada, permitindo que o PNAE mantenha seu assento na posição reclinada em todas as fases do voo (inclusive pouso e decolagem) e cumprindo as previsões do regulamento operacional aplicável.	Nos casos em que o PNAE apresente alguma limitação que exija manter o seu assento na posição reclinada, não impedir a ocupação do assento localizado imediatamente atrás ou dos assentos que tenham acesso aos corredores da aeronave obstruídos pelo assento com encosto na posição reclinada; ou não permitir que o PNAE mantenha seu assento na posição reclinada em todas as fases do voo (inclusive pouso e decolagem), em cumprimento às previsões do regulamento operacional aplicável.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	10.000
YYY – 0NNN	Alocação de PNAE com condições específicas de restrição de mobilidade em fileira com espaços extras ou assentos dotados de dispositivos específicos.	art. 41, <i>caput</i>	Não acomodar o PNAE em conformidade com as disposições sobre a alocação de assentos aplicáveis.	O transportador aéreo acomoda o PNAE que dependa de assistência do tipo WCHR, WCHS ou WCHC, que esteja acompanhado de cão-guia, cuja articulação do joelho não permita a manutenção da perna flexionada, em fileiras com espaços extras ou assentos dotados de dispositivos específicos (quando disponíveis), em local compatível com a classe escolhida e o bilhete aéreo adquirido, em cumprimento às previsões do regulamento operacional aplicável.	Não acomodar PNAE dependente de assistência do tipo WCHR, WCHS ou WCHC; ou acompanhado de cão-guia; ou cuja articulação do joelho não permita a manutenção da perna flexionada, em fileiras com espaços extras ou em assento dotado de dispositivos específicos (quando disponíveis), em local compatível com a classe escolhida e o bilhete aéreo adquirido, em cumprimento às previsões do regulamento operacional aplicável.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Alocação preferencial de PNAE que dependa de assistência do tipo WCHC.	art. 41, parágrafo único	Não acomodar o PNAE em conformidade com as disposições sobre alocação de assentos aplicáveis.	O transportador aéreo acomoda o PNAE que dependa de assistência do tipo WCHC em assento junto ao corredor localizado em fileira próxima às saídas da aeronave e dos lavatórios, tendo precedência aos demais passageiros.	Não acomodar o PNAE dependente de assistência do tipo WCHC em assento junto ao corredor localizado em fileira próxima às saídas da aeronave e dos lavatórios, tendo precedência aos demais passageiros.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000
YYY – 0NNN	Acomodação de PNAE em conformidade com o regulamento de segurança operacional.	art. 42	Acomodar o PNAE em desconformidade com o regulamento de segurança operacional.	O transportador aéreo aplica ao PNAE as mesmas restrições para a ocupação de assentos de saída aplicáveis aos demais passageiros, em conformidade	Não aplicar ao PNAE as restrições para a ocupação de assentos de saída em conformidade com a regulamentação operacional aplicável.	AP-1 AP-2	Por ocorrência	5.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
				com a regulamentação operacional aplicável.				
YYY – 0NNN	Programa de treinamento para equipes que prestam assistência especial a PNAE.	art. 43, <i>caput</i> e parágrafo único c/c Anexo III	Não estabelecer programa de treinamento para equipes que prestam assistência especial a PNAE.	O operador de aeródromo e o transportador aéreo estabelecem, sob a gestão ou supervisão do responsável por acessibilidade, programa de treinamento (conforme Anexo III desta Resolução) para capacitar as equipes de terra e de bordo que realizam atendimento ou assistência especial direta ou indiretamente aos PNAE.	Não estabelecer, sob a gestão ou supervisão do responsável por acessibilidade, programa de treinamento (conforme Anexo III desta Resolução) para capacitação das equipes de terra e de bordo que realizem atendimento ou assistência especial direta ou indiretamente aos PNAE.	AP-1 AP-2 AP-3	Por constatação	40.000
YYY – 0NNN	Documentação comprobatória referente ao programa de treinamento elaborado e implementado.	art. 43, <i>caput</i> , c/c Anexo III, c/c art. 46, § 2º, inciso I	Não disponibilizar a documentação comprobatória referente ao programa de treinamento em acessibilidade.	O operador de aeródromo e o transportador aéreo disponibilizam, para a supervisão da Anac, a documentação comprobatória referente ao programa de treinamento em acessibilidade para formação e atualização de suas equipes, elaborado e implementado sob a atribuição do responsável por acessibilidade e com a participação de organizações que representam pessoas com deficiência.	Não disponibilizar, para a supervisão da Anac, a documentação comprobatória referente ao programa de treinamento em acessibilidade para formação e atualização de suas equipes; ou que este tem sido elaborado e implementado sem a supervisão do responsável por acessibilidade; ou sem a participação de organizações que representam pessoas com deficiência.	AP-1 AP-2 AP-3	Por constatação	40.000
YYY – 0NNN	Sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.	art. 44, c/c art. 46, § 2º, inciso I	Não desenvolver sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE nos termos previstos na Resolução.	O transportador aéreo e o operador de aeródromo implementam, gerenciam e avaliam, por meio de seu respectivo responsável por acessibilidade, sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE, com base nos atendimentos realizados.	Não implementar; ou não gerenciar; ou não avaliar, por meio de seu responsável por acessibilidade, sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE, com base nos atendimentos realizados.	AP-1 AP-2 AP-3	Por constatação	80.000
YYY – 0NNN	Informações referentes aos registros dos atendimentos a PNAE.	art. 45, <i>caput</i>	Não realizar o tratamento das informações referentes aos registros dos atendimentos a PNAE nos termos previstos na Resolução.	O transportador aéreo e o operador de aeródromo realizam, mantêm por 5 (cinco) anos e compartilham mensalmente com a Anac os registros dos atendimentos a PNAE, para acompanhamento e controle estatístico, cadastrando, conforme cada caso, as informações sob sua atribuição constantes, dentre outras, das alíneas nos incisos I e II do artigo 45: I – para cada serviço de transporte aéreo de PNAE realizado: a) data de realização; b) aeroportos de origem, destino e conexão; c) tipo(s) da(s) aeronave(s) que	Não realizar; ou não manter por 5 (cinco) anos; ou não compartilhar mensalmente com a Anac os registros dos atendimentos a PNAE, para acompanhamento e controle estatístico, cadastrando, conforme cada caso, as informações sob sua atribuição constantes, dentre outras, das alíneas nos incisos I e II do artigo 45: I – para cada serviço de transporte aéreo de PNAE realizado: a) data de realização; b) aeroportos de origem, destino e conexão; c) tipo(s) da(s) aeronave(s) que realizou(aram) o transporte;	AP-1 AP-2 AP-3	Por constatação	20.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
				<p>realizou(aram) o transporte;</p> <p>d) condição do PNAE;</p> <p>e) tipo(s) de assistência(s) prestada(s), de acordo com os códigos do Anexo I desta Resolução;</p> <p>f) ajuda(s) técnica(s) – incluindo cão-guia –, equipamento(s) médico(s) ou demais equipamento(s) disponibilizado(s);</p> <p>g) realização ou não de comunicação prévia, nos termos do art. 9º ou do art. 30;</p> <p>h) ponte ou equipamento de ascenso e descenso utilizado;</p> <p>i) registro sobre troca de informações entre transportadores aéreos, operadores de aeródromo e PNAE, incluindo os momentos de recebimento e transmissão de cada informação; e</p> <p>j) presença ou não de pessoa que acompanha o PNAE (acompanhante ou atendente pessoal, responsável por cuidados médicos ou assistente de segurança operacional).</p> <p>II – para cada serviço de transporte aéreo de PNAE solicitado e não realizado ou realizado com ocorrência:</p> <p>a) data da solicitação do serviço; e</p> <p>b) motivo da recusa (impedimento de voar) ou ocorrência em desfavor do PNAE na prestação do serviço.</p>	<p>d) condição do PNAE;</p> <p>e) tipo(s) de assistência(s) prestada(s), de acordo com os códigos do Anexo I desta Resolução;</p> <p>f) ajuda(s) técnica(s) – incluindo cão-guia –, equipamento(s) médico(s) ou demais equipamento(s) disponibilizado(s);</p> <p>g) realização ou não de comunicação prévia, nos termos do art. 9º ou do art. 30;</p> <p>h) ponte ou equipamento de ascenso e descenso utilizado;</p> <p>i) registro sobre troca de informações entre transportadores aéreos, operadores de aeródromo e PNAE, incluindo os momentos de recebimento e transmissão de cada informação; e</p> <p>j) presença ou não de pessoa que acompanha o PNAE (acompanhante ou atendente pessoal, responsável por cuidados médicos ou assistente de segurança operacional).</p> <p>II – para cada serviço de transporte aéreo de PNAE solicitado e não realizado ou realizado com ocorrência:</p> <p>a) data da solicitação do serviço; e</p> <p>b) motivo da recusa (impedimento de voar) ou ocorrência em desfavor do PNAE na prestação do serviço.</p>			
YYY – 0NNN	Designação do Responsável por Acessibilidade e sua disponibilidade.	art. 46, caput e § 1º	Não designar responsável por acessibilidade, com atribuições de gerenciamento de atividades relacionadas à acessibilidade em conformidade com os dispositivos da Resolução.	O transportador aéreo e o operador de aeródromo designam, por ato próprio e considerando os critérios de qualificação, seu responsável por acessibilidade, o qual pessoalmente ou por seu substituto deve estar disponível para contato e para consulta acerca de ocorrências e outras questões relacionados à acessibilidade, de forma direta ou por meio de sua equipe, de forma presencial ou por outros meios que permitam o atendimento imediato, durante o período integral de suas operações.	Não designar, por ato próprio ou designar desconsiderando os critérios de qualificação, seu responsável por acessibilidade; ou não manter o responsável por acessibilidade, seu substituto ou sua equipe, disponível para contato ou para consulta acerca de ocorrências ou outras questões relacionadas à acessibilidade, de forma presencial ou por outros meios que permitam o atendimento imediato, durante período integral de suas operações.	AP-1 AP-2 AP-3	Por constatação	20.000
YYY – 0NNN	Atribuições do responsável por	art. 46, § 2º, incisos de I a V	Não designar responsável por	O responsável por acessibilidade possui	Ter responsável por acessibilidade sem	AP-1 AP-2	Por constatação	20.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
	acessibilidade.		acessibilidade, com atribuições de gerenciamento de atividades relacionadas à acessibilidade em conformidade com os dispositivos da Resolução.	atribuição para gerenciar as seguintes atividades, dentre outras que se façam necessárias: I – os programas de treinamento em acessibilidade; II – os sistemas de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE; III – a prestação de informações pertinentes sobre assistências ao PNAE; IV – o tratamento para a solução de eventuais ocorrências relacionadas ao atendimento ao PNAE.	atribuição para gerenciar ou supervisionar uma ou mais das seguintes atividades, relacionadas à acessibilidade: I – os programas de treinamento em acessibilidade; II – os sistemas de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE; III – a prestação de informações pertinentes sobre assistências ao PNAE; IV – o tratamento para a solução de eventuais ocorrências relacionadas ao atendimento ao PNAE.	AP-3		
YYY – 0NNN	Prevalência da Segurança Operacional.	art. 46, § 3º	Deixar de adotar a decisão de baseada em segurança operacional determinada pelo piloto em comando	A orientação do responsável por acessibilidade nunca contraria decisão baseada em segurança operacional determinada pelo piloto em comando.	Adotar orientação do responsável por acessibilidade que seja contrária a uma decisão baseada em segurança operacional determinada pelo piloto em comando.	AP-1 AP-2	Por ocorrência.	10.000
YYY – 0NNN	Disponibilização das informações e dados relacionados à Resolução.	art. 51	Não disponibilizar informações relacionadas à Resolução.	O transportador aéreo e o operador de aeródromo disponibilizam informações, dados e documentos comprobatórios relacionados ao cumprimento desta Resolução quando solicitados pela Anac.	Não disponibilizar informações, ou dados ou documentos comprobatórios relacionados ao cumprimento desta Resolução quando solicitados pela Anac.	AP-1 AP-2 AP-3	Por ocorrência.	10.000
YYY – 0NNN	Disponibilização e operação de equipamentos de ascenso e descenso –Responsabilidade e regra de transição.	art. 28, § 3º; ou art. 28, § 6º.	Não assumir sua responsabilidade correspondente prevista no art. 28 disponibilizando e operando equipamentos de ascenso e descenso para embarque e desembarque de PNAE.	O operador de aeródromo enquadrado no § 3º do art. 28, ou o transportador aéreo enquadrado no § 6º do art. 28, assume sua responsabilidade correspondente prevista no art. 28 disponibilizando e operando equipamentos de ascenso e descenso para embarque e desembarque de PNAE, diretamente ou por terceiro devidamente formalizado em contrato.	Não assumir sua responsabilidade correspondente prevista no art. 28 disponibilizando e operando equipamentos de ascenso e descenso para embarque e desembarque de PNAE, diretamente ou por terceiro devidamente formalizado em contrato.	AP-1 AP-2 AP-3	Por constatação	40.000
YYY – 0NNN	Disponibilização de assentos de corredor com descanso de braço móvel.	Art. 2º, § 3º, c/c Anexo II, item 1.1. a) e 1.3.	Não dispor a aeronave com 30 (trinta) ou mais assentos pelo menos a metade de seus assentos de corredor com descanso de braço móvel.	As aeronaves com 30 (trinta) ou mais assentos do transportador aéreo dispõem de pelo menos a metade de seus assentos de corredor com descanso de braço móvel, proporcionalmente ao número de assentos de corredor pertencentes a cada classe de serviço.	Não dispor a aeronave com 30 (trinta) ou mais assentos pelo menos a metade de seus assentos de corredor com descanso de braço móvel proporcionalmente ao número de assentos de corredor pertencentes a cada classe de serviço; ou que a disponibilização não seja proporcional ao número de assentos de corredor pertencentes a cada classe de serviço.	AP-5	Por ocorrência.	20.000
YYY – 0NNN	Disponibilização da cadeira de rodas de	Art. 2º, § 3º, c/c Anexo II,	Não dispor de cadeira de rodas de	As aeronaves do transportador aéreo	Não dispor de cadeira de rodas de	AP-4	Por ocorrência.	10.000

Código	Título	Enquadramento normativo	Infração constatada	Situação esperada	Tipificação de não conformidade	Aplicabilidade	Incidência da sanção	Valor base
	bordo quando solicitado previamente.	item 1.1. b)	bordo na aeronave com mais de 40 (quarenta) e menos de 100 (cem) assentos e lavatório quando transportar PNAE que tenha informado previamente tal necessidade.	com mais de 40 (quarenta) e menos de 100 (cem) assentos e lavatório dispõem de cadeira de rodas de bordo quando transportar PNAE que tenha informado previamente tal necessidade.	bordo na aeronave com mais de 40 (quarenta) e menos de 100 (cem) assentos e lavatório quando transportar PNAE que tenha informado previamente tal necessidade.			
YYY – ONNN	Disponibilização em caráter permanente da cadeira de rodas de bordo.	Art. 2º, § 3º, c/c Anexo II, item 1.1. c)	Não dispor de pelo menos uma cadeira de rodas de bordo na aeronave do transportador aéreo com 100 (cem) ou mais assentos e lavatório.	As aeronaves do transportador aéreo com 100 (cem) ou mais assentos e lavatório dispõem de pelo menos uma cadeira de rodas de bordo.	Não dispor de pelo menos uma cadeira de rodas de bordo na aeronave do transportador aéreo com 100 (cem) ou mais assentos e lavatório.	AP-4	Por ocorrência.	10.000
YYY – ONNN	Disponibilização de lavatório com certificação em acessibilidade.	Art. 2º, § 3º, c/c Anexo II, item 1.1. d)	Não dispor a aeronaves com 100 (cem) ou mais assentos e lavatório, que entrem em serviço pela primeira vez ou após uma remodelação de vulto, de pelo menos um lavatório com certificação em acessibilidade.	As aeronaves do transportador aéreo com 100 (cem) ou mais assentos e lavatório, que entrem em serviço pela primeira vez ou após uma remodelação de vulto, deverão dispor de pelo menos um lavatório com certificação em acessibilidade.	Não dispor a aeronaves com 100 (cem) ou mais assentos e lavatório, que entrem em serviço pela primeira vez ou após uma remodelação de vulto, de pelo menos um lavatório com certificação em acessibilidade.	AP-4	Por ocorrência.	20.000
Aplicabilidade: AP-1: Transportador aéreo de passageiros – Operação doméstica AP-2: Transportador aéreo de passageiros – Operação internacional AP-3: Operador de aeródromo. AP-4: Aeronaves registradas no Brasil e aeronaves de matrícula estrangeira que constem nas Especificações Operativas dos transportadores aéreos brasileiros. AP-5: Todas as aeronaves, independentemente da matrícula.								

Observa-se pelo Quadro 10. Estruturação das infrações relacionadas à não conformidade do previsto nesta proposta de ato normativo, a apresentação das infrações específicas para os casos de não conformidade e valores-base para as multas para os casos de seu descumprimento em formato de tabela que combina a organização dos Compêndios de Elemento de Fiscalização com novos campos considerados necessários, provendo um panorama mais completo em caso de infringência.

Quadro 11. Itens da proposta de ato normativo que não são fiscalizáveis

Enquadramento normativo	Redação	Justificativa
art. 1º	Estabelecer os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao serviço de transporte aéreo.	Ementa
art. 2º	Esta Resolução se aplica aos passageiros, operadores de aeródromos, transportadores aéreos e seus prepostos, nos serviços de transporte aéreo de passageiros doméstico ou internacional, com oferta pública de assentos, exceto serviços de táxi aéreo.	Aplicabilidade
art. 2º, § 1º	O disposto nesta Resolução não se aplica aos procedimentos de embarque e desembarque realizados fora do território nacional e aos procedimentos prévios à viagem e durante o voo de uma etapa com partida fora do território nacional.	Aplicabilidade – Exclusão
art. 2º, § 2º	O disposto nesta Resolução não deve implicar prejuízo à legislação nacional ou estrangeira aplicável referente à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, à segurança operacional, ou à facilitação do transporte aéreo.	Aplicabilidade – Potenciais conflitos ou sobreposição com outras de legislações ou normativos.
art. 2º, § 3º	O disposto no Anexo II desta Resolução se aplica às aeronaves registradas no Brasil e às aeronaves de matrícula estrangeira que constem nas Especificações Operativas dos transportadores aéreos brasileiros.	Aplicabilidade – Detalhamento
art. 2º, § 4º	O disposto nesta Resolução se aplica às operações com oferta pública de assentos no âmbito do RBAC nº 135, com a possibilidade de restrição ao embarque caso as dimensões da aeronave ou das suas portas tornem fisicamente impossível o embarque ou o transporte do PNAE.	Aplicabilidade – Detalhamento
art. 2º, § 5º	O disposto nesta Resolução se aplica:	Aplicabilidade – Detalhamento

Enquadramento normativo	Redação	Justificativa
art. 2º, § 5º, inciso I	Ao processo de comercialização realizado no território nacional ou a ele direcionado, qualquer que seja a forma de comercialização;	Aplicabilidade – Detalhamento sobre o processo de comercialização
art. 2º, § 5º, inciso II	As operações em código compartilhado realizado entre transportadores aéreos brasileiros e estrangeiros.	Aplicabilidade – Detalhamento sobre operações em código compartilhado
art. 3º, <i>caput</i>	Para efeito desta Resolução, o passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao serviço de transporte aéreo é entendido como qualquer pessoa que, por alguma condição específica, tenha limitação na sua autonomia ou mobilidade como passageiro e que requeira assistência especial.	Definição
art. 3º, § 1º	O PNAE deve receber a atenção adequada e a adaptação do serviço disponibilizado a todos os passageiros às suas necessidades específicas de acordo com o grau de limitação de sua autonomia ou mobilidade devido a qualquer impedimento ou dificuldade, permanente ou temporária, física, mental, intelectual, locomotora ou sensorial, ou a qualquer outra causa de limitação.	Definição – Detalhamento das obrigações e exclusões trazidas pela definição. Estas obrigações e exclusões estão descritas pormenorizadamente em outros artigos.
art. 3º, § 2º	O PNAE possui autonomia e livre arbítrio no acesso em condições de igualdade aos demais passageiros ao serviço de transporte aéreo.	Definição – Detalhamento
art. 7º	O PNAE pode dispensar a assistência especial de que necessite desde que não seja imprescindível ao seu transporte seguro e digno, sendo ressalvado o disposto no § 2º do art. 2º.	Obrigações – Flexibilização de obrigações.
art. 7º, Parágrafo único	O PNAE, assim como os demais passageiros, é responsável pelas informações que fornece ou apresenta, devendo atuar sempre de forma leal e colaborativa, de modo a contribuir ao aprimoramento das assistências fornecidas e ao transcorrer seguro de sua jornada.	Obrigações do PNAE, não passível de sanção pela Agência. A sanção indireta é a prestação de uma assistência limitada aquilo que estiver disponível no momento da execução.
art. 8º, § 1º	Excetuam-se do previsto no <i>caput</i> as assistências voltadas a determinadas condições de saúde, como as previstas nos incisos I e II, do § 2º, do art. 19.	Remissão a artigo específico.
art. 9º, <i>caput</i>	O PNAE que requeira assistência especial deve informar ao transportador aéreo, desde o início da comercialização do serviço de transporte aéreo, independentemente do canal de comercialização utilizado:	Obrigações do PNAE, não passível de sanção pela Agência. As sanções indiretas começam no atraso na contratação do serviço, a prestação de uma assistência limitada aquilo que estiver disponível no momento da execução até o impedimento de viagem do PNAE.
art. 9º, Inciso I	sua condição, incluindo detalhes comprovados do grau de restrição de autonomia em relação a seus cuidados pessoais ou de mobilidade para realização da viagem;	Vide <i>caput</i> deste artigo.
art. 9º, Inciso II	suas necessidades de assistência especial, incluindo as ajudas técnicas necessárias para seu transporte, os recursos de comunicação necessários e outras assistências;	Vide <i>caput</i> deste artigo.
art. 9º, Inciso III	indicação de que viajará desacompanhado ou acompanhado;	Vide <i>caput</i> deste artigo.
art. 9º, Inciso IV	dados da pessoa responsável por acompanhá-lo, caso indique ter necessidade de auxílio para cuidados pessoais durante o voo ou outras necessidades relacionadas à sua autonomia e mobilidade.	Vide <i>caput</i> deste artigo.
art. 9º, § 2º	O PNAE deve informar ao transportador aéreo as assistências especiais necessárias:	Vide <i>caput</i> deste artigo.
art. 9º, § 2º, inciso I	como regra, no momento da comercialização do serviço de transporte aéreo, cabendo ao transportador aéreo confirmar o recebimento da informação em até 24 (vinte e quatro) horas;	Vide <i>caput</i> deste artigo.
art. 9º, § 2º, inciso II	em não tendo ocorrido no momento da comercialização, com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas do horário previsto de partida do voo; ou	Vide <i>caput</i> deste artigo.

Enquadramento normativo	Redação	Justificativa
art. 9º, § 2º, inciso III	em decorrência de condição de restrição de autonomia ou mobilidade adquirida após a contratação e devidamente comprovada, com a máxima brevidade possível de seu conhecimento.	Vide <i>caput</i> deste artigo.
art. 9º, § 4º	O PNAE que requerer assistência especial sem a devida antecedência estará sujeito a receber as assistências que estiverem disponíveis, a critério do transportador aéreo.	Obrigações do PNAE, não passível de sanção pela Agência. As sanções indiretas começam no atraso na contratação do serviço, a prestação de uma assistência limitada aquilo que estiver disponível no momento da execução até o impedimento de viagem do PNAE. Reduz-se as responsabilidades do transportador aéreo e dos operadores de aeródromo em razão da falta de informação prévia que deve ser prestada pelo PNAE.
art. 14, <i>caput</i>	O PNAE possui autonomia e livre arbítrio acerca de seus próprios cuidados pessoais, cabendo-lhe a decisão de viajar desacompanhado ou acompanhado.	Garantia do direito da autonomia e livre arbítrio do PNAE em viajar desacompanhado em determinados casos.
art. 14, parágrafo único	O <i>caput</i> deste artigo não se aplica ao passageiro com necessidade de assistência especial incapaz, o qual:	Indicação de não aplicação de autonomia e livre arbítrio ao PNAE incapaz.
art. 14, parágrafo único, inciso I	Não possui autonomia e livre arbítrio, sendo representado pelo seu responsável legal nos termos de legislação aplicável;	Indicação de ausência de autonomia e livre arbítrio, e obrigação de ser representado.
art. 14, parágrafo único, inciso II	Deverá ter seu acompanhante ou atendente pessoal indicado pelo representante legal nos termos do art. 9º, incisos III e IV.	Obrigações de estar acompanhado e indicar previamente seu acompanhante ou atendente pessoal.
art. 14, parágrafo único, inciso III	Poderá estar autorizado a viajar desacompanhado nos termos da legislação aplicável.	Exceção para viajar desacompanhado.
art. 16, <i>caput</i>	O acompanhante ou atendente pessoal indicado pelo PNAE requerente de assistência especial deve ser maior de 18 (dezoito) anos, apto para a função e auxiliá-lo em seus cuidados pessoais e em todas as assistências necessárias, inclusive as previstas no art. 22.	Obrigações relacionadas ao acompanhante ou assistente pessoal indicado pelo PNAE, não passível de sanção pela Agência.
art. 17, <i>caput</i>	O PNAE com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade é impedido de viajar desacompanhado por avaliação do transportador aéreo sempre que:	Requisitos para qualificação do PNAE, não passível de sanção pela Agência. No caso, a sanção é implícita em caso de descumprimento pelo PNAE, podendo chegar ao impedimento de viagem.
art. 17, inciso I	em virtude de limitação severa de natureza mental ou intelectual, não possa compreender as instruções de segurança de voo;	Vide <i>caput</i> deste artigo.
art. 17, inciso II	seja cego e surdo ao mesmo tempo, sem poder estabelecer comunicação com a tripulação;	Vide <i>caput</i> deste artigo.
art. 17, inciso III	em virtude de limitação motora severa, não esteja apto a participar fisicamente da sua própria evacuação da aeronave em caso de emergência.	Vide <i>caput</i> deste artigo.
art. 17, § 3º	Para fins de avaliação das condições previstas nos incisos I a III do <i>caput</i> deste artigo, é facultado ao transportador aéreo exigir comprovação por meio da apresentação de documentos pelo PNAE.	Obrigações – Flexibilização de obrigações.
art. 17, § 6º	Caso, mesmo com a aplicação de exigência de assistente de segurança operacional, haja dúvida sobre a aptidão da condição de saúde do PNAE para realização do voo ainda que acompanhado, aplicam-se as mesmas regras de liberação médica aplicáveis a todos os passageiros que a necessitem, em atenção ao disposto no § 1º do art. 6º e no art. 13.	Obrigações – Orientação para os regulados, havendo divergência, adota-se medida que maximize a segurança a bordo da aeronave em remissão a artigo específico.
art. 17, § 7º	A isenção de custo ao assistente de segurança operacional referida no § 1º, b), deste artigo não é aplicável em caso da indicação pelo PNAE de passageiro com passagem aérea já comprada.	Não aplicabilidade da isenção de custo ao passageiro com passagem aérea já comprada que atue como assistente de segurança operacional.
art. 17, § 8º	O transportador aéreo pode oferecer compensações para incentivo ao passageiro voluntário atuar como	Faculdade do transportador aéreo de forma a incentivar a atuação de passageiro

Enquadramento normativo	Redação	Justificativa
	assistente de segurança operacional tal como previsto no § 4º, I, deste artigo.	voluntário como assistente de segurança operacional.
art. 19, <i>caput</i>	O passageiro é responsável pela informação prévia ao transportador aéreo acerca de sua aptidão e saúde física e mental para realização de voo.	Obrigações do PNAE, não passível de sanção pela Agência. As sanções indiretas começam no atraso na contratação do serviço, a prestação de uma assistência limitada aquilo que estiver disponível no momento da execução até o impedimento de viagem do PNAE.
art. 19, § 1º	As seguintes situações podem indicar a necessidade de avaliação médica a ser providenciada pelo passageiro e comunicada ao transportador aéreo:	Vide <i>caput</i> deste artigo.
art. 19, § 1º, inciso I	gravidez;	Vide <i>caput</i> deste parágrafo.
art. 19, § 1º, inciso II	cirurgia recente;	Vide <i>caput</i> deste parágrafo.
art. 19, § 1º, inciso III	membro engessado;	Vide <i>caput</i> deste parágrafo.
art. 19, § 1º, inciso IV	outras situações ou condições de saúde temporárias.	Vide <i>caput</i> deste parágrafo.
art. 19, § 2º	É obrigatória a apresentação prévia de atestado médico, MEDIF ou outro documento médico atualizado com informações sobre suas condições de saúde pelo passageiro que:	Vide <i>caput</i> deste artigo.
art. 19, § 2º, inciso I	necessite viajar em maca ou incubadora;	Vide <i>caput</i> deste parágrafo.
art. 19, § 2º, inciso II	necessite utilizar oxigênio, com fluxo superior a 2 litros por minuto;	Vide <i>caput</i> deste parágrafo.
art. 19, § 2º, inciso III	seja portador de doença que possa ser ativamente contagiosa e transmissível;	Vide <i>caput</i> deste parágrafo.
art. 19, § 2º, inciso IV	possa causar perigo ou desconforto a outros passageiros devido sua condição física ou comportamental;	Vide <i>caput</i> deste parágrafo.
art. 19, § 2º, inciso V	seja considerado um risco potencial para a segurança operacional ou a pontualidade do voo, incluindo a possibilidade de desvio do voo ou de uma aterrissagem não programada;	Vide <i>caput</i> deste parágrafo.
art. 19, § 2º, inciso VI	seja incapaz de cuidar de si e possua condição médica que possa ser adversamente afetada pelo ambiente de voo; ou	Vide <i>caput</i> deste parágrafo.
art. 19, § 2º, inciso VII	apresente condição de saúde que possa necessitar de assistência médica incomum ou extraordinária durante o voo.	Vide <i>caput</i> deste parágrafo.
art. 19, § 5º	Cabe aos transportadores aéreos facilitarem o acesso a modelo padronizado de autorização médica para Passageiros Frequentes (FREMEC), aplicável aos passageiros frequentes com condição de saúde estável.	Obrigações – Orientação para os regulados para que haja a padronização da forma de apresentação da documentação pelo passageiro.
art. 19, § 7º	Em caso de necessidade de avaliação ou autorização médica, o passageiro deve informar ao transportador aéreo acerca de sua condição de saúde:	Obrigações do PNAE, não passível de sanção pela Agência. As sanções indiretas começam no atraso na contratação do serviço, a prestação de uma assistência limitada aquilo que estiver disponível no momento da execução até o impedimento de viagem do PNAE.
art. 19, § 7º, inciso I	como regra, no momento da contratação do serviço de transporte aéreo, cabendo ao transportador aéreo confirmar o recebimento da informação em até 24 (vinte e quatro) horas;	Vide <i>caput</i> deste parágrafo.
art. 19, § 7º, inciso II	em não sendo possível no momento da contratação mediante justificativa, com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas do horário previsto de partida do voo; ou	Vide <i>caput</i> deste parágrafo.
art. 19, § 7º, inciso III	em decorrência de condição de restrição de saúde adquirida após a contratação e devidamente comprovada, com a máxima brevidade possível de seu conhecimento.	Vide <i>caput</i> deste parágrafo.
art. 19, § 8º	O transportador aéreo poderá cobrar para determinadas condições de saúde como as previstas nos incisos I e II, do § 2º pela prestação dos recursos ou serviços que se façam necessários ou justificar a impossibilidade de sua prestação nos termos do art. 21.	Obrigações – Flexibilização de obrigações.
art. 20, <i>caput</i>	Caso haja necessidade de auxílio para utilização de equipamento médico ou	Obrigações do passageiro, não passível de sanção pela

Enquadramento normativo	Redação	Justificativa
	para seus cuidados médicos, o passageiro deve indicar previamente os dados da pessoa responsável.	Agência.
art. 20, parágrafo único	A pessoa responsável pelos cuidados médicos do passageiro durante a viagem deve:	Obrigação do passageiro, não passível de sanção pela Agência.
art. 20, parágrafo único, inciso I	Ser maior de 18 (dezoito) anos e apta � função;	Obrigação do passageiro, não passível de sanção pela Agência - Qualificação da pessoa responsável.
art. 20, parágrafo único, inciso II	Prestar auxílio nas assistências necessárias ao passageiro, inclusive as previstas no art. 22;	Obrigação do passageiro, não passível de sanção pela Agência - Função geral de assistência pela pessoa responsável.
art. 20, parágrafo único, inciso III	Caso necessário conforme indicação médica, reservar antecipadamente e por conta própria assento adjacente ao do passageiro pelo qual é responsável; e	Obrigação do passageiro, não passível de sanção pela Agência - Função de reservar assento adjacente por conta da pessoa responsável.
art. 20, parágrafo único, inciso IV	Caso necessário conforme indicação médica, auxiliar a compreensão das instruções de segurança de voo e a evacuação da aeronave em caso de emergência.	Obrigação do PNAE, não passível de sanção pela Agência - Função de auxiliar o passageiro na compreensão das instruções de segurança e em caso de evacuação da aeronave.
art. 21, <i>caput</i>	Não será permitido o embarque de passageiro que apresente condições de saúde que possam resultar em risco para si ou para os demais passageiros considerados não aceitáveis pelo transportador �ereo no caso de realização de viagem �erea, com base nas condições previstas no � 1� do art. 6� e nos padrões nacionais e internacionais de condições sanitárias, de saúde e de segurança operacional.	Restrição para determinados tipos de passageiros considerando critérios de segurança.
art. 28, � 4�	A estipulação do preço específico deverá observar os princípios de transparência e compensação de custos, em atenção � regulação, e, quando aplicável, as disposições contratuais referentes aos aeródromos explorados sob contratos de concessão.	Obrigação –Orientação para estipulação do preço específico.
art. 32, parágrafo �nico	Os equipamentos médicos referidos são aqueles utilizados pelo PNAE com condição de saúde estável, sem risco a si ou aos demais passageiros ou sem necessidade de atenção médica extraordinária para a viagem �erea.	Definição – Detalhamento da definição para efeitos de aplicabilidade.
art. 35, � 7�	O transportador �ereo pode contratar serviç�os especializados para as providências relacionadas aos às 1� a 6� deste artigo, incluindo seguro em caso de dano ou extravio.	Obrigação – Flexibilização de obrigação.
art. 39, parágrafo único, inciso II, alínea “a”	O PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave que não informar previamente a necessidade de utilização de sistema de contenção poderá ser impedido de embarcar por razões de segurança operacional;	Obrigação do PNAE, não passível de sanção pela Agência. As sanções indiretas começam no atraso na contratação do serviç�o, a prestação de uma assistência limitada aquilo que estiver disponível no momento da execução até o impedimento de viagem do PNAE.
art. 39, parágrafo único, inciso II, alínea “c”	O PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave que informar previamente que utilizar� sistema de contenção próprio, mas não apresentar este sistema de contenção ou apresentar sistema de contenção incompatível com a regulação operacional aplicável poderá ser impedido de embarcar por razões de segurança operacional.	Obrigação do PNAE, não passível de sanção pela Agência. As sanções indiretas começam no atraso na contratação do serviç�o, a prestação de uma assistência limitada aquilo que estiver disponível no momento da execução até o impedimento de viagem do PNAE.
art. 45, inciso I, alínea “a”	a) data de realização;	Obrigação – Dado cuja coleta é registro � obrigatório.
art. 45, inciso I, alínea “b”	b) aeroportos de origem, destino e conexão;	Obrigação – Dado cuja coleta é registro � obrigatório.
art. 45, inciso I, alínea “c”	c) tipo(s) da(s) aeronave(s) que realizou(aram) o transporte;	Obrigação – Dado cuja coleta é registro � obrigatório.
art. 45, inciso I, alínea “d”	d) condição do PNAE;	Obrigação – Dado cuja coleta é registro � obrigatório.
art. 45, inciso I, alínea “e”	e) tipo(s) de assistência(s) prestada(s), de acordo com os códigos do Anexo I desta Resolução;	Obrigação – Dado cuja coleta é registro � obrigatório.
art. 45, inciso I, alínea “f”	f) ajuda(s) técnica(s) – incluindo cão-guia -, equipamento(s) médico(s) ou demais equipamento(s) disponibilizado(s);	Obrigação – Dado cuja coleta é registro � obrigatório.

Enquadramento normativo	Redação	Justificativa
art. 45, inciso I, alínea “g”	g) realização ou não de comunicação prévia, nos termos do art. 9º ou do art. 30;	Obrigações – Dado cuja coleta é registro é obrigatório.
art. 45, inciso I, alínea “h”	h) ponte ou equipamento de ascenso e descenso utilizado;	Obrigações – Dado cuja coleta é registro é obrigatório.
art. 45, inciso I, alínea “i”	i) registro sobre troca de informações entre transportadores aéreos, operadores de aeródromo e PNAE, incluindo os momentos de recebimento e transmissão de cada informação; e	Obrigações – Dado cuja coleta é registro é obrigatório.
art. 45, inciso I, alínea “j”	j) presença ou não de pessoa que acompanha o PNAE (acompanhante ou atendente pessoal, responsável por cuidados médicos ou assistente de segurança operacional).	Obrigações – Dado cuja coleta é registro é obrigatório.
art. 45, inciso II	para cada serviço de transporte aéreo de PNAE solicitado e não realizado ou realizado com ocorrência:	Obrigações – Dado cuja coleta é registro é obrigatório.
art. 45, inciso II, alínea “a”	data da solicitação do serviço; e	Obrigações – Dado cuja coleta é registro é obrigatório.
art. 45, inciso II, alínea “b”	motivo da recusa (impedimento de voar) ou ocorrência em desfavor do PNAE na prestação do serviço.	Obrigações – Dado cuja coleta é registro é obrigatório.
art. 47, <i>caput</i>	As infrações ao previsto nesta Resolução são as dispostas em seu Anexo IV.	Direciona aos procedimentos relativos à apuração de infrações no âmbito desta proposta normativa e faz remissão ao Anexo onde as infrações ao Regulamento estão dispostas.
art. 47, § 1º	Constituem infrações por ocorrência ou de âmbito individual aquelas que atingem de forma individualizada os PNAE, permitindo sua identificação ou quantificação.	Definição de infração conforme sua incidência, em âmbito coletivo ou individual.
art. 47, § 2º	Constituem infrações por constatação ou de âmbito coletivo aquelas que atingem de forma indeterminada os PNAE, não permitindo sua identificação ou quantificação.	Definição de infração conforme sua incidência, em âmbito coletivo ou individual.
art. 48, <i>caput</i> .	Os operadores de aeródromos e os transportadores aéreos estão sujeitos à aplicação das providências administrativas correspondentes para os casos de não conformidade ao disposto nesta Resolução.	Indicação da aplicabilidade das sanções aos regulados – operadores de aeródromos e transportadores aéreos.
art. 48, Parágrafo único	Nos casos de contratação ou subcontratação previstos nos termos dos arts. 4º e 5º desta Resolução, os operadores de aeródromos ou os transportadores aéreos responsáveis originais que contrataram ou subcontrataram respondem pela não conformidade identificada.	Obrigações - responsabilidade do regulado original em caso de infrações realizadas por seus prepostos ou empresas contratadas.
art. 49, <i>caput</i> .	Para a definição do valor da multa aplicável para cada infração identificada, deverá ser considerada a incidência dos seguintes fatores de impacto e de porte em relação ao valor-base da multa, caso eles sejam cabíveis:	Metodologia com indicação de fatores de impacto e de porte para definição do valor das multas a serem aplicadas.
art. 49, inciso I	I – Quantidade de pessoas prejudicadas;	Fator de impacto quantitativo.
art. 49, inciso II	II – Quantidade de dias de infração;	Fator de impacto temporal.
art. 49, inciso III	III – Porte do transportador aéreo; e	Fator de porte – transportador aéreo.
art. 49, inciso IV	IV – Porte do operador de aeródromo.	Fator de porte – operador de aeródromo.
art. 49, § 1º	A sanção de multa poderá ser substituída pela sanção de advertência, dependendo dos fatores incidentes e das circunstâncias atenuantes observadas.	Advertência como mecanismo da regulação responsiva.
art. 49, § 2º	Para a definição final do valor da multa aplicável conforme o <i>caput</i> deste artigo, são aplicáveis os fatores de impacto e de porte e as circunstâncias atenuantes e agravantes cabíveis.	Incidência dos fatores de impacto e de porte e das circunstâncias atenuantes e agravantes cabíveis.
art. 49, § 3º	Após a aplicação dos fatores e das circunstâncias previstas no § 2º deste artigo, o valor da sanção estará limitado ao mínimo de 20% e máximo de 300% do valor-base de multa previsto para cada infração.	Limites mínimo e máximo da multa final aplicável.
art. 50, <i>caput</i> .	Nos processos administrativos para apuração de infrações aos requisitos estabelecidos nesta Resolução, deverá ser aplicado o procedimento previsto na Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018.	Indicação da aplicabilidade geral da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018.

Enquadramento normativo	Redação	Justificativa
art. 50, parágrafo único	Para o cumprimento do caput deste artigo, não são aplicáveis os dispositivos do Título IV – Das Providências Administrativas Acautelatórias constantes, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, exceto nos casos de:	Regra geral de não aplicação de Providências Administrativas Acautelatórias para as infrações desta Resolução.
art. 50, parágrafo único, inciso I	execução de operações ou atividades de assistência especial ou acessibilidade em desacordo com os regulamentos de segurança operacional e que ponham em risco a vida ou a integridade física de PNAE, passageiros ou tripulação;	Primeira exceção – segurança operacional e riscos referidos - em que pode ser aplicada Providência Administrativa Acautelatória.
art. 50, parágrafo único, inciso II	adoção de orientação do responsável por acessibilidade, de serviços de assistência especial ou de equipamentos de acessibilidade em desacordo com decisão baseada em segurança operacional adotada pelo piloto em comando.	Segunda Exceção – adoção de medida em desacordo com decisão do piloto baseada em segurança operacional - em que pode ser aplicada Providência Administrativa Acautelatória.
art. 52, <i>caput</i> .	O Anexo III da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, publicada no Diário Oficial da União de 14 de dezembro de 2016, Seção 1, página 104, retificada no Diário Oficial da União de 15 de dezembro de 2016, Seção 1, página 111, passa a vigorar com as seguintes alterações:	Direciona quanto a necessidade de adequação a serem realizadas na Resolução Anac nº 472/2018, relativa as infrações aos regulamentos sobre o transporte de PNAE.
art. 52, inciso I.	I - na tabela IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Empresa Aérea: ficam revogadas as alíneas a, d, e, f, g, h, i, j, k, l, m, n, o, p, q, r, s, t;	Vide <i>caput</i> deste artigo.
art. 52, inciso II.	II - na tabela IV - FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO - Administração Aeroportuária: ficam revogadas as alíneas d, h, j, k, l, m, n, o.	Vide <i>caput</i> deste artigo.
art. 53	Os Anexos desta Resolução encontram-se publicados no Boletim de Pessoal e Serviço – BPS desta Agência (endereço eletrônico www.anac.gov.br/transparencia/bps.asp) e igualmente disponíveis em sua página “Legislação” (endereço eletrônico www.anac.gov.br/legislacao), na rede mundial de computadores.	Direciona aos locais onde encontram-se publicados os Anexos da Resolução.
art. 54	Esta Resolução entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.	Determina o prazo para entrada em vigor desta proposta de ato normativo.
art. 55	Fica revogada a Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, publicada no Diário Oficial da União de 16 de julho de 2013, Seção 1, página 11, e no Boletim de Pessoal e Serviço – BPS, v.8, nº 28 S1 (Edição Suplementar) de 16 de julho de 2013.	Revogação do normativo anterior, que está sendo substituído por esta proposta de ato normativo.

4.10.4. Questões para implementação da proposta de ato normativo e para sua revisão

Conforme já tratado no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS (itens 4.6 Outras ações não regulatórias e 4.7 Da implementação, fiscalização, monitoramento), há uma série de questões relacionadas à implementação da proposta de ato normativo que demandam seu tratamento por um Comitê Técnico Temporário em Acessibilidade (CTTA) a ser criado. Dentre essas questões, destacam-se:

- gestão e comunicação das informações do PNAE;
- interrelações entre operador de aeródromo, transportador aéreo, seus prepostos e empresas contratadas, além da coordenação e cooperação entre si;
- sistema de controle de qualidade;
- elaboração de material orientativo e de capacitação em acessibilidade; e
- elaboração de regulamentos relacionados; dentre outras questões que se façam necessárias.

A necessária discussão técnica destes temas é fundamental para a adequada implementação da proposta de ato normativo. Assim, reforça-se a importância da criação do CTTA e que este seja formalmente estabelecido, sugerindo-se, no caso, por meio de Portaria exarada pela SAS, dada a necessidade da SAS atuar como secretaria executiva do CTTA, ponto já destacado no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.

Adicionalmente propõe-se a inclusão do tema dos indicadores na pauta do CTTA, de modo a se aperfeiçoar, dentre outros, a implementação e avaliação do sistema de controle de qualidade dos serviços de assistência especial previsto na proposta de ato normativo. Os indicadores de uma norma permitem seu monitoramento e acompanhamento, por meio da coleta e tratamento dos dados que trazem informações relevantes que permitam a avaliação da adequação da norma e de sua implementação.

Além do CTTA, voltado para a adequada implementação da norma, é fundamental a previsão de seu monitoramento permanente, de modo a se permitir sua avaliação e revisão quando necessário, para mantê-la atualizada e adequada à sua finalidade face às transformações e inovações constantes nos temas de transporte aéreo, em especial em termos da acessibilidade, em conformidade com as boas práticas regulatórias.

Nesse sentido, também o trabalho a ser realizado pelo CTTA será fundamental, ao implementar os mecanismos de governança regulatória necessários à coleta de dados e informações imprescindíveis para o monitoramento dos resultados da implantação do novo ato normativo e a avaliação de seus resultados alcançados por meio da mudança regulatória, com, por exemplo, no caso da avaliação da regulação do assistente de segurança operacional a ser implementado.

Dessa forma, para incorporar as adequações e atividades necessárias para o aprimoramento da implementação da proposta de ato normativo, seu monitoramento e sua avaliação posterior, o papel do CTTA é de fundamental importância e de alta complexidade, demandando estrutura adequada em âmbito institucional, técnico e de representatividade social.

5. CONCLUSÃO

A temática da acessibilidade nos serviços de transporte aéreo constitui um dos itens principais da Agenda Regulatória da Anac. Em andamento desde outubro de 2021, o atual processo de revisão da Resolução Anac nº 280/2013 chega ao momento de encerramento da primeira fase da Análise de Impacto Regulatório em questão.

De fato, a presente Nota Técnica aprimorou diversos aspectos, de forma abrangente, no teor e nas proposições, daquilo constante do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS (SEI 8503951) – Garantia da Assistência para Passageiros nos Serviços de Transporte Aéreo, referente ao Tema nº 7 da Agenda Regulatória Anac nº 2021/2022 – Acessibilidade no Transporte Aéreo.

Além do trabalho minucioso de avaliação das contribuições das Unidades Organizacionais (UORGs) e do Comitê de Equidade, foi realizado um amplo estudo de adequação e atualização de entendimentos e de dispositivos normativos.

Assim, a presente Nota Técnica apresenta um amplo rol de contribuições analíticas e de proposições normativas, as quais aprimoram o Relatório de AIR.

Por seu turno, o Problema Regulatório 4 do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, que trata dos equipamentos de ascenso e descenso, foi revisto de forma aprofundada, tendo sido proposta nova solução com base no critério de movimentação de passageiros.

No que se refere às sanções, foi desenvolvida proposta ampla para as infrações e procedimentos administrativos cabíveis, alinhada aos preceitos da regulação responsiva e da atuação em âmbito coletivo. Assim, foi apresentado rol atualizado de infrações previstas, dispostas em novo formato de quadro com estruturação das infrações.

Já em relação à implementação da proposta de ato normativo e de sua revisão posterior, reforçou-se a importância da criação do Comitê Técnico Temporário em Acessibilidade (CTTA), com atribuições diversas, incluindo acerca de indicadores e mecanismos de governança regulatória de monitoramento, avaliação e revisão normativa posterior.

Por fim, tendo em vista ser a acessibilidade uma temática de grande relevância social e interesse público, propõe-se o reforço das estratégias de participação social além das já adotadas, incluindo a realização de Audiência Pública e outras medidas que se façam necessárias, ademais da Consulta Pública final.

6. ANEXOS

- 6.1. Anexo I – Proposta de ato normativo após as contribuições das UORGs
- 6.2. Anexo II – Quadro comparativo entre a proposta inicial e a proposta revisada de ato normativo após as contribuições das UORGs

[1] No contexto desta Nota Técnica, aeroporto e aeródromo se equivalem.



Documento assinado eletronicamente por **Christian Andre Haddad Govastki**, Coordenador da Coordenadoria de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas, em 17/07/2024, às 17:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Carneiro Pereira**, Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental, em 17/07/2024, às 19:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Braga de Melo, Coordenador da Coordenadoria de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas**, em 19/07/2024, às 16:39, 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 **10082654** e o código CRC **3C02629F**.
