

QUADRO COMPARATIVO ENTRE A REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO ANAC Nº 280/2013 E A PROPOSTA DE ATO NORMATIVO PARA SER LEVADA A CONSULTA PÚBLICA:

Nota 1: Adotou-se, como base nesta análise comparativa, a redação proposta ser levada para consulta pública (coluna 02), de forma a simplificar o entendimento da estruturação e fluidez da norma como proposta.

Nota 2: Ao pé de cada um dos artigos da redação atual da Resolução Anac nº 280/2013 é apresentado o indicativo da revisão ao qual foi submetido entre parênteses e em itálico. P.ex (*Novo*)

Nota 3: Os textos em **negrito** e/ou tachado referem-se aqueles que foram modificados em relação à redação da Resolução Anac nº 280/2013, respectivamente, incluídos ou excluídos.

Nota 4: Quando as alterações propostas são de tamanha monta que dificultaria a identificação das partes alteradas, optou-se por indicar como integralmente novo e a parte original mantida no início com a marcação de tachada.

Nota 5: As citações constantes neste anexo referem-se aos itens do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS (SEI 8503951) associadas as alterações feitas por meio da Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS (SEI 10082654) como disponibilizado no SEI.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>RESOLUÇÃO Nº 280, DE 11 DE JULHO DE 2013</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>RESOLUÇÃO Nº YYY, DE DD DE MMM DE 202Y</p>	<p>Decorre do resultado da Análise de Impacto Regulatório que indicou a necessidade de ampla revisão da Resolução Anac nº 280/2013. Devido à extensão e quantidade de alterações propostas, recomenda-se a publicação de novo ato normativo no formato de Resolução substituindo a Resolução Anac nº 280/2013.</p>
<p>Dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo e dá outras providências.</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>Dispõe sobre os procedimentos relativos à assistência especial e acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao serviço de transporte aéreo e dá outras providências.</p>	<p>Atualização em decorrência das mudanças realizadas por meio da Lei nº 14.368, de 2022. Ver item 3.3 Escopo, em especial o item 3.3.2 Aplicabilidade do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – Anac, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 8º, incisos IV e X, e 11 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nas Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, e nos Decretos nºs 5.296, de 2 de dezembro de 2004, e 6.949, de 25 de agosto de 2009, e considerando o que consta do processo nº 60800.174362/2011-11, deliberado e</p>	<p>A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – Anac, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 8º, incisos IV e X IV, VI, X e XXX, e 11 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 66, 94 e 174-A da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, nas Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, 10.098, de 19 de dezembro de 2000, 12.764, de 27 de dezembro de 2012, 13.146, de 6 de julho de 2015, nos</p>	<p>Ver item 3.4.9 Sugestão de atualização da fundamentação normativa da Resolução Anac nº 280/2013 do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 11 de julho de 2013,</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>Decretos nºs 5.296, de 2 de dezembro de 2004, e 6.949, de 25 de agosto de 2009, e no Decreto-lei n. 7.952, de 11 de Setembro de 1945 (Convenção Internacional da Aviação Civil e seus Anexos), e considerando o que consta do processo nº 00058.050948/2021-83, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em XX de XXXXXXXXX de 2024,</p>	
<p>RESOLVE:</p>	<p>RESOLVE:</p>	<p>Sem alterações.</p>
<p>Art. 1º Estabelecer, nos termos desta Resolução, os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao transporte aéreo público.</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>Art. 1º Estabelecer, nos termos desta Resolução, os procedimentos relativos à assistência especial e acessibilidade de passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao serviço de transporte aéreo.</p>	<p>Atualização em decorrência das mudanças realizadas por meio da Lei nº 14.368/2022, que altera as Leis nºs (...), 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), entre outras. Simplificação regulatória pela retirada de expressões redundantes proposta pela SAS.</p> <p>Ver item 3.3.2 Aplicabilidade do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>§ 1º A assistência especial e a acessibilidade se referem às medidas cabíveis para assegurar o transporte do passageiro com necessidade de assistência especial em condições de igualdade aos demais passageiros.</p>	<p>Novo parágrafo introduzido para destacar o princípio do acesso em pé de igualdade do PNAE, consagrando a equidade necessária. (Introduzido a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>§ 2º O disposto nesta Resolução não se aplica a aspectos de acessibilidade arquitetônica em aeródromos e em aeronaves, exceto quanto ao previsto em seu Anexo II.</p>	<p>Novo parágrafo introduzido. A acessibilidade arquitetônica em aeródromos, 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, estadual e/ou municipal, não havendo a necessidade de sua regulamentação por norma específica desta SAS. Quanto a regulação acerca de configuração de aeronaves, encontra-se</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<p>inserida em outras normas da Anac. Ver item 3.2.2.4.1 Acessibilidade arquitetônica (Aeroporto e aeronave) do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e no item 4.10.1 da Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS. (Introduzido a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)</p>
<p>Art. 2º Esta Resolução aplica-se aos passageiros, operadores aeroportuários, operadores aéreos e seus prepostos, nos serviços de transporte aéreo público de passageiros doméstico ou internacional, regular ou não regular, exceto serviços de táxi aéreo.</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>Art. 2º Esta Resolução se aplica-se aos passageiros, operadores aeroportuários e de aeródromos, transportadores aéreos e seus prepostos, nos serviços de transporte aéreo de passageiros doméstico ou internacional, regular ou não regular, com oferta pública de assentos, exceto serviços de táxi aéreo.</p>	<p>Alterações em decorrência de:</p> <p>a) adequação ao arcabouço regulatório;</p> <p>b) alinhamento com demais normas expedidas pela SAS, como a Resolução Anac nº 400/2016; e</p> <p>c) padronização de terminologia.</p> <p>Ver item 3.3.2 Aplicabilidade do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>Sem alterações.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>Sem alterações.</p>
<p>§ 3º O disposto no Anexo II desta Resolução aplica-se somente às aeronaves registradas no Brasil.</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>§ 3º O disposto no Anexo II desta Resolução se aplica somente às aeronaves registradas no Brasil e às aeronaves de matrícula estrangeira que constem nas Especificações Operativas dos transportadores aéreos brasileiros.</p>	<p>Neste contexto, o referido Anexo II versa sobre a Configuração de Aeronaves. Alteração fundamentada na contribuição feita pela SPO decorrente de outras alterações regulatórias ocorridas após a publicação da Resolução Anac nº 280/2013, bem como da</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		padronização e simplificação textual. Ver as alterações feitas por meio da Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	§ 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.	Alteração fundamentada na contribuição feita pela SPO após revisão da aplicabilidade prevista no AIR. Decorre de limitações relacionadas as dimensões da aeronave engajada na operação, assim 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 do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS. (Reintroduzido a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)
<i>(Novo)</i>	§ 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. Ver as alterações feitas por meio da Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	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.
<i>(Novo)</i>	II – As 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

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		estrangeiras com base na Resolução Anac nº 692/2022.
CAPÍTULO I	CAPÍTULO I	Sem alterações.
DISPOSIÇÕES GERAIS	DISPOSIÇÕES GERAIS	Sem alterações.
<p>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.</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>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. 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.</p>	<p>Revisão da definição de PNAE considerando critérios amplos, porém objetivos e não restritos a determinados grupos de pessoas. Inclui a previsão de limitação na mobilidade e atuação ativa na requisição de assistência especial. Ver item 3.3.1 Terminologia do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<i>(Novo)</i>	<p>§ 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.</p>	<p>Detalhamento da definição de PNAE, tendo como base o Regulamento europeu sobre acessibilidade – Regulamento (CE) nº 1107/2006. Ver item 3.3.1 Terminologia do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<i>(Novo)</i>	<p>§ 2º O PNAE possui autonomia e livre arbítrio no acesso em condições de igualdade aos demais passageiros ao serviço de transporte aéreo.</p>	<p>Inserção do princípio da não discriminação do PNAE que pressupõe sua autonomia e autodeterminação; além da previsão do acesso em pé de igualdade como critério orientador geral da norma. Ver item 3.3.1 Terminologia do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>Art. 20 (...)</p> <p>§ 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</p>	<p>Art. 20 (...)</p> <p>§ 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</p>	<p>O novo art. 4º da proposta corresponde à revisão sobre as previsões atuais do § 3º do art. 20 da Resolução Anac nº 280/2013, ajustado para prever a possibilidade de terceirização dos serviços voltados à</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>equipamentos de ascenso e descenso ou rampa previstos nos §§ 1º e 2º deste artigo.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>equipamentos de ascenso e descenso ou rampa previstos nos §§ 1º e 2º deste artigo.</p> <p>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.</p>	<p>acessibilidade, sem se restringir à disponibilização e operação dos equipamentos de ascenso e descenso.</p> <p>Foram atualizadas as definições dos termos “transportador aéreo” e “operador de aeródromo”, objetivando a padronização da terminologia com as demais regulações SAS. Ver item 3.2.2.1.2</p> <p>Assistência no aeroporto – Divisão de responsabilidade entre transportador aéreo e operador de aeródromo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>§ 1º O instrumento jurídico acordado nos termos do <i>caput</i> deverá estar devidamente formalizado e disponível para a Anac.</p>	<p>Parágrafo inserido para reforçar a necessidade expressa de formalização do instrumento pactuado entre os regulados e da obrigação de sua disponibilização à Anac.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>§ 2º Os operadores de aeródromo e transportadores aéreos são responsáveis pela atuação de seus prepostos e das empresas por eles contratadas.</p>	<p>Parágrafo inserido para reforçar a responsabilidade primária dos operadores de aeródromo e transportadores aéreos conforme a divisão de responsabilidades prevista nesta proposta de normativo. Ver item 3.2.2.1.2</p> <p>Assistência no aeroporto – Divisão de responsabilidade entre transportador aéreo e operador de aeródromo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS..</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>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.</p>	<p>Artigo, parágrafos e incisos inseridos com finalidade principiológica, para reforçar a responsabilidade e o âmbito de atuação de cada agente responsável. Ver item 3.2.2.1.2</p> <p>Assistência no aeroporto – Divisão de responsabilidade entre transportador aéreo e operador de aeródromo do</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	Parágrafo único. Para o cumprimento do <i>caput</i>, os operadores de aeródromo, transportadores aéreos, seus prepostos e empresas por eles contratadas devem:	Parágrafo inserido para reforçar a responsabilidade e o âmbito de atuação de cada agente responsável. Ver item 3.2.2.1.2 Assistência no aeroporto – Divisão de responsabilidade entre transportador aéreo e operador de aeródromo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
Art. 5º Os operadores aeroportuários, operadores aéreos e seus prepostos devem adotar as medidas necessárias para garantir a integridade física e moral do PNAE. <i>(Remanejado e alterado)</i>	Art. 5º Os operadores aeroportuários, operadores aéreos e seus prepostos devem adotar as medidas necessárias para garantir a integridade física e moral do PNAE. I – 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;	Este inciso revisou e incorporou o art. 5º da Resolução Anac nº 280/2013, acrescentando a previsão de acesso em condições de igualdade. Ver item 3.2.2.1.2 Assistência no aeroporto – Divisão de responsabilidade entre transportador aéreo e operador de aeródromo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	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;	Inciso inserido para reforçar a responsabilidade e a boa-fé (lealdade) na atuação de cada agente responsável. Ver item 3.2.2.1.2 Assistência no aeroporto – Divisão de responsabilidade entre transportador aéreo e operador de aeródromo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	III – buscar adotar e cumprir, de forma conjunta, boas práticas nacionais e internacionais de acessibilidade no transporte aéreo;	Inciso inserido para incentivar o cumprimento de normas e regulamentos relacionados à acessibilidade, sob inspiração da regulação responsiva e da regulação por incentivos. Ver item 3.2.2.1.2 Assistência no aeroporto – Divisão de responsabilidade entre transportador aéreo e operador de aeródromo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>Art. 4º As comunicações entre operadores aeroportuários, operadores aéreos e seus prepostos devem empregar os códigos constantes no Anexo I desta Resolução.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 4º As comunicações entre operadores aeroportuários, operadores aéreos e seus prepostos devem empregar os códigos constantes no Anexo I desta Resolução.</p> <p>IV – empregar, em suas comunicações, os códigos constantes no Anexo I desta Resolução, em convergência com a padronização internacional.</p>	<p>O novo inciso IV incorporou o art. 4º da Resolução Anac nº 280/2013.</p> <p>Neste contexto, o Anexo I a que se refere versa sobre a Classificação e Codificação de Assistências Prestadas aos Passageiros que Necessitam de Assistência Especial.</p> <p>Ver item 3.2.2.1.2 Assistência no aeroporto – Divisão de responsabilidade entre transportador aéreo e operador de aeródromo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>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.</p>	<p>O novo inciso inserido para deixar clara as responsabilidades dos prestadores de serviços aéreos constantes no <i>caput</i> do art. 5º quanto à proteção das informações sensíveis fornecidas pelos passageiros.</p> <p>Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>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.</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>Art. 6º O PNAE tem direito aos deve receber os mesmos serviços que são prestados aos usuários em geral demais passageiros, 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.</p>	<p>Alteração para padronização e simplificação textual, sem alteração de mérito.</p> <p>Ver item 3.3.1 Terminologia do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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 operações ou nas especificações operativas do operador transportador aéreo.</p>	<p>Padronização da terminologia com as demais regulações SAS, tendo sido feita a exclusão do trecho referente ao manual geral de operações (MGO) solicitada pela SPO por meio de sugestão constante na Nota Técnica</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<i>(Alterado)</i>		nº 01/2024/CNAD/SAS. Esta alteração visa o atendimento dos princípios da transparência e da informação, dado o MGO não ser um documento disponibilizado ao público.
§ 2º O operador aéreo deve divulgar as condições gerais e restrições ao transporte do PNAE e de suas ajudas técnicas e equipamentos médicos. <i>(Alterado)</i>	§ 2º O operador transportador aéreo deve divulgar as condições gerais e restrições ao transporte do PNAE e de suas ajudas técnicas e equipamentos médicos, por meio de todos os seus canais de comercialização ou atendimento, especialmente por modalidades mais acessíveis.	Padronização da terminologia com as demais regulações SAS. Inserção para destacar a importância da disponibilidade e acessibilidade dos canais de comunicação, em padronização com o novo inciso II do art. 10 da proposta. Ver item 3.3.1 Terminologia do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	§ 3º O transportador aéreo deve considerar o grau de limitação da autonomia ou mobilidade do PNAE, adotando tratamento prioritário especial para os PNAEs com condição mais grave de limitação.	Inserção de novo parágrafo para reforçar a importância de se observar o grau de limitação do PNAE de forma a orientar a assistência especial. No caso, pode ser citado, por exemplo, o PNAE que possua condição de WCHC (<i>Wheelchair – C for Cabin Seat</i>), que necessita de transporte por cadeira de rodas até seu assento na aeronave.
Art. 7º É assegurado ao PNAE dispensar a assistência especial a que tenha direito, ressalvado o disposto no § 2º do art. 2º. <i>(Alterado)</i>	Art. 7º É assegurado ao PNAE dispensar a assistência especial a que tenha direito, 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.	<i>Observação: é importante destacar que o PNAE possui autonomia e livre arbítrio para solicitar ou não assistência especial, desde que atenda ao princípio da segurança operacional.</i> Alteração para padronização e simplificação textual proposta conforme a explicação constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	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	Parágrafo inserido para reforçar a responsabilidade do PNAE, decorrente de sua autonomia, em relação às informações que fornece e ao seu compromisso de

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
	aprimoramento das assistências fornecidas e ao transcorrer seguro de sua jornada.	lealdade (boa-fé) e colaboração. Ver final do item 3.3.1 Terminologia do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
Art. 8º A prestação de assistência especial de que trata esta Resolução não deve acarretar qualquer ônus ao PNAE. <i>(Alterado)</i>	Art. 8º A prestação de assistência especial de que trata esta Resolução não deve acarretar qualquer ônus ao PNAE, em conformidade com os dispositivos aplicáveis.	Trecho inserido para indicar haver parâmetros que delimitam a isenção de ônus ao PNAE. Ver item 4.5.1. Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS: “ <i>Por fim, há que ser ressaltado que a aplicação de assistência especial para fornecimento de assentos e transporte de ajudas técnicas sem ônus adicionais conforme limite quantitativo (...)</i> ”.
§ 1º Excetua-se do previsto no <i>caput</i> as assistências previstas nos incisos I e II do art. 10. <i>(Alterado)</i>	§ 1º Excetua-se do previsto no <i>caput</i> as assistências previstas nos incisos I e II do art. 10 voltadas a determinadas condições de saúde, como as previstas nos incisos I e II, do § 2º, do art. 19.	Trecho inserido para indicar haver parâmetros que delimitam a isenção de ônus ao PNAE, como no caso de necessidade de autorização médica e condição de saúde instável e atualização de referência de artigo. Ver item 4.5.1. Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS: “ <i>Por fim, (...) não se aplicando para os casos específicos relacionados à autorização médica de passageiros com condição de saúde instável ou que exija cuidados próprios de âmbito médico.</i> ”
§ 2º O disposto no <i>caput</i> não impede a cobrança: <i>(Alterado)</i>	§ 2º O disposto no <i>caput</i> não impede a cobrança:	Alteração para deixar claro a isenção de custos que assegura o acesso do PNAE em condições de igualdade aos demais passageiros. Ver item 4.5.1. Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
I – pelos assentos adicionais necessários à acomodação do PNAE, de suas ajudas	I – pelos assentos adicionais necessários à acomodação do PNAE, de suas ajudas	Trecho inserido para indicar a existência de

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>técnicas ou de equipamentos médicos, cuja ocupação por outro passageiro esteja impedida; e</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>técnicas ou de equipamentos médicos necessários ao seu transporte aéreo, cuja ocupação por outro passageiro esteja impedida, limitado a 2 (dois) assentos adicionais; e</p>	<p>limite de até 2 assentos adicionais, como critério de razoabilidade e proporcionalidade. Ver item 4.5.1. Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS: “(...) <i>são considerados, para fins da gratuidade, somente aqueles diretamente necessários ao transporte do PNAE. Mantendo o mesmo raciocínio, o estabelecimento de um limite máximo de até dois assentos adicionais sem ônus comprovadamente necessários à acomodação do PNAE (...) permite a harmonização na aplicação, concomitante, do princípio do acesso em condições de igualdade e do princípio da razoabilidade ou proporcionalidade.</i>”</p>
<p>II – pelo transporte de bagagem acima do limite da franquia, observado o disposto no art. 23.</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>II – pelo transporte de bagagem acima do limite da franquia, observado o disposto no art. 23. ajudas técnicas ou equipamentos médicos necessários à sua locomoção em qualquer fase de sua jornada do transporte aéreo como bagagem especial exclusiva despachada até o limite disposto no art. 33.</p>	<p>Trecho inserido para indicar que a isenção de custos se refere somente às ajudas técnicas ou equipamentos médicos efetivamente utilizados e necessários ao transporte do PNAE e o limite de até 3 (três) peças está alinhado ao regulamento europeu. Ver item 4.5.1. Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS: “<i>O parâmetro europeu pode ser, então, resumido como: limite de cerca de três peças para o total de ajudas técnicas e equipamentos médicos empregados na locomoção do PNAE, podendo ser considerado um bom parâmetro para adoção na regulação brasileira por sua adequação técnica, clareza e proporcionalidade.</i>”</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>§ 3º Na cobrança pelos serviços mencionados no § 2º deste artigo, o operador aéreo deve:</p> <p><i>(Excluído)</i></p>	<p>§ 3º Na cobrança pelos serviços mencionados no § 2º deste artigo, o operador aéreo deve:</p> <p>(Excluído)</p>	<p>A previsão anterior de aplicação de desconto é desconforme à aplicação do princípio do acesso em pé de igualdade, o qual pressupõe a isenção de custos, quando aplicável. Ver item 4.5.1. Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>I – cobrar por cada assento adicional necessário ao atendimento, um valor igual ou inferior a 20% (vinte por cento) do valor do bilhete aéreo adquirido pelo PNAE; e</p> <p><i>(Excluído)</i></p>	<p>I – cobrar por cada assento adicional necessário ao atendimento, um valor igual ou inferior a 20% (vinte por cento) do valor do bilhete aéreo adquirido pelo PNAE; e</p> <p>(Excluído)</p>	<p>A previsão anterior de aplicação de desconto é desconforme à aplicação do princípio do acesso em pé de igualdade, o qual pressupõe a isenção de custos, quando aplicável. Ver item 4.5.1. Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>II – oferecer desconto de, no mínimo, 80% (oitenta por cento) no valor cobrado pelo excesso de bagagem, exclusivamente para o transporte de ajudas técnicas ou equipamentos médicos indispensáveis utilizados pelo PNAE.</p> <p><i>(Excluído)</i></p>	<p>II – oferecer desconto de, no mínimo, 80% (oitenta por cento) no valor cobrado pelo excesso de bagagem, exclusivamente para o transporte de ajudas técnicas ou equipamentos médicos indispensáveis utilizados pelo PNAE.</p> <p>(Excluído)</p>	<p>A previsão anterior de aplicação de desconto é desconforme à aplicação do princípio do acesso em pé de igualdade, o qual pressupõe a isenção de custos, quando aplicável. Ver item 4.5.1. Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>CAPÍTULO II</p>	<p>CAPÍTULO II</p>	<p>Sem alterações.</p>
<p>PROCEDIMENTOS PRÉVIOS À VIAGEM</p>	<p>PROCEDIMENTOS PRÉVIOS À VIAGEM</p>	<p>Sem alterações.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>Seção I</p>	<p>Inserção de nova seção.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>Informação Prévia pelo PNAE</p>	<p>Inserção de nova Seção com previsão específica acerca da informação prévia ou com antecedência. Ver item 4.1 Problema Regulatório 1: Informações a Serem Apresentadas pelo Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>Art. 9º (...)</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 9º O PNAE que requeira assistência especial deve informar ao transportador aéreo, desde o início da comercialização do serviço de transporte aéreo, independentemente</p>	<p>O art. 9º da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e levado para o inciso I do art. 10 da proposta.</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
	do canal de comercialização utilizado:	<p>Inserção de novo artigo para indicação das informações a serem apresentadas pelo PNAE com a antecedência necessária: <i>“Em análise comparativa, o art. 10 da Resolução Anac nº 09, de 05 de junho de 2007, trazia a atribuição do passageiro que necessita de assistência especial informar ao transportador aéreo sobre suas necessidades de assistência especial.”</i> <i>“Como proposta normativa, constitui a alternativa mais adequada para endereçar o problema, ao ajustar a redação da norma para deixar clara a obrigação do passageiro que requer assistência especial de informar, por meio de autodeclaração, acerca de sua condição e necessidades (Alternativa 2). Isso porque a origem deste problema regulatório se dá exatamente pela falta ou falha na informação e de comunicação entre as partes envolvidas, de maneira que a redação atual se encontra incompleta e precisando de ajustes.”</i></p> <p>Ver itens 4.1.1 Contextualização do problema regulatório; 4.1.1.1 Previsões da Resolução Anac nº 280/2013 e das Regulações anteriores; 4.1.1.2 Legislação geral sobre pessoa com deficiência relacionada ao problema da informação; 4.1.1.3 Padrões e práticas recomendadas pela OACI; 4.1.1.4 Melhores práticas internacionais; e 4.1.4 Da proposta e outros do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<i>(Novo)</i>	I – sua condição, incluindo detalhes comprovados do grau de limitação de autonomia em relação a seus cuidados pessoais ou de mobilidade para realização da viagem;	Mesma justificativa apresentada em relação ao <i>caput</i> do art. 9º da proposta.
Art. 13 (...) Parágrafo único. O PNAE deve informar, nos termos do art. 9º, os recursos de comunicação de que necessita. <i>(Alterado)</i>	Art. 13 (...) Parágrafo único. O PNAE deve informar, nos termos do art. 9º, os recursos de comunicação de que necessita. II – suas necessidades de assistência especial, incluindo as ajudas técnicas necessárias para seu transporte, os recursos de comunicação necessários e outras assistências;	Mesma justificativa apresentada em relação ao <i>caput</i> do art. 9º da proposta, com destaque para os recursos de comunicação necessários – que são aqueles remanejados do parágrafo único do art. 13 da Resolução Anac nº 280/2013.
<i>(Novo)</i>	III – indicação de que viajará desacompanhado ou acompanhado;	Mesma justificativa apresentada em relação ao <i>caput</i> do art. 9º da proposta. Cabe se ressaltar que a indicação acerca da pessoa que acompanha é de fundamental relevância para a adequada prestação da assistência especial necessária.
<i>(Novo)</i>	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.	Mesma justificativa apresentada em relação ao <i>caput</i> do art. 9º da proposta. Cabe se ressaltar que a indicação acerca da pessoa que acompanha é de fundamental relevância para a adequação da prestação da assistência especial necessária.
<i>(Novo)</i>	§ 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.	Ver nota inserida no item 4.1.2.1 Tomadas de Subsídios do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS: <i>“Nota: em relação à condição do PNAE, é importante ser ressaltada a aplicação da proteção de seus dados pessoais e privacidade, nos termos da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais – LGPD); dessa forma, as informações do PNAE que dizem respeito à sua condição e necessidades especiais</i>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<i>devem ser consideradas sensíveis, para fins de sua utilização em cumprimento à regulação vigente sobre acessibilidade na aviação civil.</i>
<p>§ 1º O PNAE deve informar ao operador aéreo as assistências especiais necessárias:</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 1º 2º O PNAE deve informar ao operador transportador aéreo as assistências especiais necessárias:</p>	<p>O § 1º do art. 9º da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como § 2º do art. 9º da proposta. Padronização da terminologia com as demais regulações SAS.</p>
<p>I – no momento da contratação do serviço de transporte aéreo, em resposta ao questionamento do operador aéreo;</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>I – como regra, no momento da contratação comercialização do serviço de transporte aéreo, em resposta ao questionamento do operador aéreo, cabendo ao transportador aéreo confirmar o recebimento da informação em até 24 (vinte e quatro) horas;</p>	<p>O Inciso I, do § 1º do art. 9º da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisto e renumerado como inciso I, do § 2º do art. 9º da proposta. Inserção de destaque para o momento da comercialização, como regra, além da confirmação de recebimento pelo transportador aéreo.</p>
<p>II – com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas do horário previsto de partida do voo para o PNAE que necessita de acompanhante, nos termos do art. 27, ou da apresentação de documentos médicos, nos termos do art. 10; ou</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>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 para o PNAE que necessita de acompanhante, nos termos do art. 27, ou da apresentação de documentos médicos, nos termos do art. 10; ou</p>	<p>O Inciso II, do § 1º do art. 9º da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisto e renumerado como inciso II, do § 2º do art. 9º da proposta. Padronização de antecedência mínima de 72 horas para provimento da informação prévia pelo PNAE. Mesma justificativa apresentada em relação ao <i>caput</i> do art. 9º na proposta.</p>
<p>III – com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas do horário previsto de partida do voo para o PNAE que necessita de outros tipos de assistência não mencionados no inciso II deste parágrafo.</p> <p><i>(Excluído)</i></p>	<p>III – com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas do horário previsto de partida do voo para o PNAE que necessita de outros tipos de assistência não mencionados no inciso II deste parágrafo.</p> <p>(Excluído)</p>	<p>Inciso III, do § 1º do art. 9º da Resolução Anac nº 280/2013 foi excluído e seu dispositivo substituído pelo inciso III, do § 2º do art. 9º da proposta. Mesma justificativa apresentada em relação ao <i>caput</i> do art. 9º na proposta.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>III – em decorrência de condição de restrição de autonomia ou mobilidade adquirida após a contratação e devidamente comprovada, com a máxima</p>	<p>Novo inciso com previsão de prazo para comunicação da informação com a máxima brevidade, para atender a casos de imprevistos ou acidentes.</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
	brevidade possível de seu conhecimento.	Mesma justificativa apresentada em relação ao <i>caput</i> do art. 9º na proposta.
<i>(Novo)</i>	§ 3º Os registros das informações acerca do PNAE devem integrar sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.	Inserção para adequação em relação à nova Seção prevista de “Controle de qualidade dos serviços de assistência especial” – ver item 4.5.3 Sistema de controle de qualidade do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<p>§ 2º A ausência das informações sobre assistências especiais dentro dos prazos especificados neste artigo não deve inviabilizar o transporte do PNAE quando houver concordância do passageiro em ser transportado com as assistências que estiverem disponíveis, observado, ainda, o disposto no § 2º do art. 2º.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 2º A ausência das informações sobre assistências especiais dentro dos prazos especificados neste artigo não deve inviabilizar o transporte do PNAE quando houver concordância do passageiro em ser transportado com as assistências que estiverem disponíveis, observado, ainda, o disposto no § 2º do art. 2º.</p> <p>§ 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.</p>	<p>O § 2º do art. 9º da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como § 4º do art. 9º na proposta.</p> <p>A alteração buscou equilibrar as expectativas a respeito das assistências a serem prestadas ao manter a previsão de atendimento com as assistências disponíveis quando não ter sido apresentada a informação prévia pelo PNAE.</p> <p>O novo texto está alinhado à padronização internacional sobre o tema. Mesma justificativa apresentada em relação ao <i>caput</i> do art. 9º na proposta.</p>
<p>Art. 13. O operador aéreo deve prover ao PNAE informações a respeito dos procedimentos a serem adotados em todas as fases do transporte aéreo.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 13. Art. 10. O operador 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:</p>	<p>Revisão do art. 13 da Resolução Anac nº 280/2013 para padronização da terminologia e a inserção de indicação das informações e atribuições específicas a cargo do transportador aéreo, de modo a permitir a apresentação das informações pelo PNAE previstas no art. 9º da proposta e deixar claro o escopo de atuação do transportador na matéria. Ver itens 4.1.1 Contextualização do problema regulatório; 4.1.1.1 Previsões da Resolução Anac nº 280/2013 e das Regulações</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		anteriores; 4.1.1.2 Legislação geral sobre pessoa com deficiência relacionada ao problema da informação; 4.1.1.3 Padrões e práticas recomendadas pela OACI; 4.1.1.4 Melhores práticas internacionais); e 4.31.4 Da proposta e outros do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
Parágrafo único. O PNAE deve informar, nos termos do art. 9º, os recursos de comunicação de que necessita. <i>(Remanejado e alterado)</i>	<i>(Remanejado e alterado)</i>	Conforme já apontado, o parágrafo único do art. 13 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e seu teor remanejado para o novo inciso II do art. 9º da proposta.
Art. 9º O operador aéreo, no momento da contratação do serviço de transporte aéreo, deve questionar ao PNAE sobre a necessidade de acompanhante, ajudas técnicas, recursos de comunicação e outras assistências, independentemente do canal de comercialização utilizado. <i>(Alterado)</i>	Art. 9º O operador aéreo, no momento da contratação do serviço de transporte aéreo, deve questionar ao PNAE sobre a necessidade de acompanhante, ajudas técnicas, recursos de comunicação e outras assistências, independentemente do canal de comercialização utilizado. I – questionar o passageiro, desde o início da comercialização do serviço de transporte aéreo e sempre que se fizer necessário, se necessita de assistência especial;	Revisão do art. 9º da Resolução Anac nº 280/2013 com simplificação textual, aprimoramento do escopo e adequação a previsão o PNAE informar sobre as assistências que necessita visando tornar a prestação da assistência mais eficaz. Em correspondência ao prazo padrão previsto para o PNAE, o inciso traz a mesma indicação do “momento da comercialização e sempre que se fizer necessário” como prazo ao transportador aéreo. Ademais, o inciso conserva a atribuição do transportador de “questionar” o passageiro acerca da necessidade de assistência especial. Mesma justificativa apresentada em relação ao <i>caput</i> do art. 10º da proposta.
<i>(Novo)</i>	II – fornecer acesso facilitado e simplificado para receber, registrar e processar as informações do PNAE sobre sua condição e assistências necessárias, desde o início da comercialização até o encerramento do serviço de transporte aéreo;	Inciso necessário para permitir que o PNAE tenha garantida sua notificação de informação ao transportador. Inserção, com base em comentários do Comitê de Equidade, para aprimorar o acesso por parte do PNAE.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		Mesma justificativa apresentada em relação ao <i>caput</i> do art. 10º da proposta.
<i>(Novo)</i>	III – receber, por meio de todos os seus canais de comercialização ou atendimento, especialmente por modalidades mais acessíveis, as informações pertinentes do PNAE;	Em padronização com o novo § 2º do art. 6º da proposta, o inciso assegura a disponibilidade e acessibilidade dos canais de comunicação do transportador aéreo. Mesma justificativa apresentada em relação ao <i>caput</i> do art. 10º da proposta.
<i>(Novo)</i>	IV – buscar a adoção de campos e formulários padronizados e simplificados para a coleta e o processamento das informações relevantes prestadas pelo PNAE;	Inciso relacionado ao aprimoramento da implementação da coleta e tratamento das informações. Mesma justificativa apresentada em relação ao <i>caput</i> do art. 10º da proposta.
<i>(Novo)</i>	V – transmitir a informação da condição e das necessidades do PNAE assim que a receber e processar ou com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas do horário previsto de partida do voo, para demais transportadores aéreos em voo compartilhado, operadores de aeródromo de partida, chegada e trânsito, bem como prepostos e empresas de serviços auxiliares envolvidas;	Trata-se de regulação necessária acerca dos prazos para a transmissão de informação sobre o PNAE pelo transportador aéreo aos demais regulados envolvidos no seu atendimento. Além da previsão para a transmissão imediata do seu recebimento, é inserida a antecedência mínima de 48 horas da partida, de modo a permitir a atuação dos demais responsáveis. Mesma justificativa apresentada em relação ao <i>caput</i> do art. 10º da proposta.
<i>(Novo)</i>	VI – entrar em contato diretamente com o PNAE, nos casos em que se faça necessário, por meio de canal acessível, para esclarecimento de dúvidas, coleta de informações, orientações ou outras providências relacionadas à assistência especial necessária.	O inciso traz previsão de atuação proativa do transportador aéreo em relação à comunicação acessível com o PNAE, de modo a otimizar as informações para aprimoramento da assistência especial. Mesma justificativa apresentada em relação ao <i>caput</i> do art. 10º da proposta.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>Parágrafo único. O transportador aéreo deve exigir dos intermediários contratantes em nome do PNAE a confirmação se permanecerão como os responsáveis pelos contatos e informações ou se indicarão os contatos do próprio PNAE para fins das providências relacionadas ao <i>caput</i> e aos incisos I a V deste artigo.</p>	<p>O parágrafo único é imprescindível para tornar o artigo e a proposta normativa efetivos, por seu efeito sobre a atuação dos agentes intermediadores ou de pessoas responsáveis. Endereça, dessa forma, um dos principais pontos geradores de assimetria informacional. Para tanto, o novo dispositivo traz obrigação aos transportadores aéreos de assegurarem o contato do efetivo responsável pela comunicação em relação às informações relativas ao PNAE, quando este não for o próprio responsável. Ver item 4.1 Problema Regulatório 1: Informações a Serem Apresentadas pelo Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>Art. 10. Para fins de avaliação das condições a que se refere o § 1º do art. 6º, é facultado ao operador aéreo exigir a apresentação de Formulário de Informações Médicas (MEDIF) ou outro documento médico com informações sobre as condições de saúde do PNAE que:</p> <p><i>(Artigo revisado e remanejado; o tema da autorização médica foi remanejado para novo Capítulo)</i></p>	<p>Art. 10. Para fins de avaliação das condições a que se refere o § 1º do art. 6º, é facultado ao operador aéreo exigir a apresentação de Formulário de Informações Médicas (MEDIF) ou outro documento médico com informações sobre as condições de saúde do PNAE que:</p> <p>Art. 11. O PNAE está sujeito às mesmas regras aplicáveis aos demais passageiros para o caso de exigência de liberação médica.</p>	<p>O art. 10 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 11 na proposta. A autorização médica passa a ser tratada de forma sistêmica, no novo Capítulo IV Autorização Médica (arts. 19-21) da proposta – conforme apresentado no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS nos itens 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo e 3.2.2.2.1 Análises dos pedidos de assistência pelo PNAE: “<i>Por seu turno, o art. 10 trata de condições de saúde do passageiro tais que exigem que seja transportado em maca ou incubadora, utilização de oxigênio, ou que podem resultar em: a) risco para si; b) para os demais passageiros; e/ou c) necessidade de atenção</i>”</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<p><i>médica extraordinária. Observa-se, assim, tratar de condições de saúde que exigem liberação médica. Entretanto, qualquer passageiro está sujeito a quadro médico que exija autorização médica prévia para a viagem. A previsão de casos para exigência de liberação médica não deve, desse modo, estar voltada ao PNAE, mas a todo e qualquer passageiro.”</i> Ver também item 4.2.1 Contextualização do problema regulatório do citado Relatório de AIR.</p>
<p>I – necessite viajar em maca ou incubadora;</p> <p><i>(Inciso revisado e remanejado; o tema da autorização médica foi remanejado para novo Capítulo)</i></p>	<p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Parte do conteúdo do inciso foi transferido para o novo Capítulo IV da proposta, tendo o Manual Médico da IATA como um dos documentos de referência. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>II – necessite utilizar oxigênio ou outro equipamento médico; ou</p> <p><i>(Inciso revisado e remanejado; o tema da autorização médica foi remanejado para novo Capítulo)</i></p>	<p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Parte do conteúdo do inciso foi transferido e revisado acerca do uso de oxigênio para o novo Capítulo IV Autorização Médica da proposta normativa, tendo como um dos documentos de referência o Manual Médico da IATA. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>III – apresente condições de saúde que possa resultar em risco para si ou para os demais passageiros ou necessidade de atenção médica extraordinária no caso de realização de viagem aérea.</p> <p><i>(Inciso revisado e remanejado; o tema da autorização médica foi remanejado para novo Capítulo)</i></p>	<p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Parte do conteúdo do inciso foi transferido para o novo Capítulo IV Autorização Médica da proposta normativa, tendo como um dos documentos de referência o Manual Médico da IATA. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<p>§ 1º O documento médico e o MEDIF devem ser avaliados pelo serviço médico do operador aéreo, especializado em medicina de aviação, com prazo para resposta de 48 (quarenta e oito) horas.</p> <p><i>(Inciso revisado e remanejado; o tema da autorização médica foi remanejado para novo Capítulo)</i></p>	<i>(Remanejado e alterado)</i>	<p>Parte do conteúdo do § 1º foi transferido e revisado como § 6º do art. 19 no novo Capítulo IV Autorização Médica da proposta.</p> <p>Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>§ 2º Para o transporte de passageiros nas condições mencionadas nos incisos I e II deste artigo, pode ser exigida certificação, conforme regulamentação específica.</p> <p><i>(Inciso remanejado; o tema da autorização médica foi remanejado para novo Capítulo)</i></p>	<i>(Remanejado e alterado)</i>	<p>A previsão do § 2º perdeu o objeto por ser da temática da autorização médica, que passa a ser tratada de forma sistêmica no novo Capítulo IV Autorização Médica da proposta.</p> <p>Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>§ 3º O operador aéreo deve adotar as medidas que possibilitem a isenção da exigência de apresentação do documento médico ou do MEDIF quando as condições que caracterizam a pessoa como PNAE forem de caráter permanente e estável e os documentos já tiverem sido apresentados ao operador aéreo.</p> <p><i>(Inciso remanejado; o tema da autorização médica foi remanejado para novo Capítulo)</i></p>	<i>(Remanejado e alterado)</i>	<p>A previsão do § 3º perdeu o objeto por ser da temática da autorização médica – incluindo em relação à condição de saúde do passageiro e à necessidade de MEDIF –, que passa a ser tratada de forma sistêmica no novo Capítulo IV Autorização Médica da proposta.</p> <p>Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<i>(Novo)</i>	Seção II	Nova seção.
<i>(Novo)</i>	Acesso ao transporte aéreo pelo PNAE	<p>Inserção de nova Seção específica destacando a questão do acesso do PNAE.</p> <p>Esta Seção agrupa dispositivos referentes às</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<p>condições para restrição à prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE, sempre observados os princípios orientadores deste projeto normativo. Ver no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, os itens 3.4.2 Princípios normativos orientadores e item 4.1 Problema Regulatório 1: Informações a Serem Apresentadas pelo Passageiro que Requer Assistência Especial.</p>
<p>Art. 12. O operador aéreo não pode limitar a quantidade de PNAE a bordo.</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>Art. 12. O operador transportador aéreo não pode limitar a quantidade de PNAE a bordo, exceto se constatadas as restrições previstas no art. 6º, § 1º.</p>	<p>Padronização da terminologia com as demais regulações SAS e inclusão fundamentada na contribuição feita pela SPO no sentido de tornar mais clara a remissão as previsões constantes no art. 6º, § 1º.</p>
<p>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.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 13. A recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE deve ser justificada por escrito no prazo de 10 (dez) dias, exclusivamente em até 48 (quarenta e oito) horas da informação pelo PNAE, com base nas condições previstas no § 1º do art. 6º e nos padrões nacionais e internacionais de segurança operacional e acessibilidade.</p>	<p>O art. 11 da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisto e renumerado como art. 13 na proposta. Como o processo de análise da solicitação de assistência tem que se dar em até 48 horas do recebimento da solicitação, e a necessária documentação comprobatória, não é razoável admitir um prazo de tamanha monta para enviar a resposta informando sobre a negativa de atendimento devidamente fundamentada para o solicitante. Foram realizados ajustes necessários visando à padronização em relação aos demais prazos, além da inserção de referências aos padrões nacionais e internacionais de segurança operacional e acessibilidade, para maior alinhamento internacional. Ver item 4.1 Problema Regulatório 1: Informações a Serem Apresentadas pelo Passageiro que Requer</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<p>Parágrafo único. O eventual desconforto ou inconveniente causado a outros passageiros ou tripulantes não constituem justificativa para recusa da prestação do serviço de transporte aéreo.</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>Parágrafo único. § 1º O eventual desconforto ou inconveniente causado a outros passageiros ou tripulantes não constituem justificativa para recusa da prestação do serviço de transporte aéreo.</p>	Revisão da numeração do parágrafo.
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>§ 2º O transportador aéreo deve buscar evitar ou reduzir eventuais desconfortos ou inconvenientes ao próprio PNAE, aos passageiros próximos ou aos tripulantes resultados da acomodação do PNAE ao seu assento ou assentos adicionais que lhe sejam cabíveis.</p>	<p>Inserção de previsão de responsabilidade do transportador aéreo pela acomodação adequada e segura do PNAE. Ver item 4.1 Problema Regulatório 1: Informações a Serem Apresentadas pelo Passageiro que Requer Assistência Especial, em especial os itens 4.1.1 Contextualização do problema regulatório; 4.1.1.1 Previsões da Resolução Anac nº 280/2013 e das Regulações anteriores; 4.1.1.2 Legislação geral sobre pessoa com deficiência relacionada ao problema da informação; 4.1.1.3 Padrões e práticas recomendadas pela OACI; 4.1.1.4 Melhores práticas internacionais; 4.1.4 Da proposta; entre outros do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>§ 3º No caso de recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE no ponto de origem ou de conexão, o transportador aéreo deverá apresentar fundamentação imediata de sua decisão, com os detalhes relevantes e providências adotadas ou a serem adotadas, a ser apresentada ao PNAE, aos demais transportadores aéreos e aos operadores de aeródromo envolvidos, com anotação no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.</p>	<p>Trata-se de proposição para adequação à previsão constante na Resolução 700 da IATA para o caso de restrição de acesso do PNAE ao serviço de transporte já no ponto de origem ou em um ponto de conexão. Ver a tradução livre: “5.2.2 Ação em Caso de Recusa ou Retirada de Passageiros com Deficiência Sempre que for negado transporte a um passageiro com deficiência no ponto de origem ou em um ponto de conexão, o Membro (ou</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<p><i>qualquer pessoa por ele delegada) que tomar a decisão de recusar ou retirar tal passageiro será responsável por notificar imediatamente todas as estações de transferência de linha descendente e destino estação indicada no bilhete do passageiro, e o Membro de origem, se conhecido, informando o motivo de tal recusa/remoção e detalhes completos de qualquer ação consequente tomada ou a ser tomada.”</i></p> <p>Ver final do item 4.1.1.3 Padrões e práticas recomendadas pela OACI do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<i>(Novo)</i>	CAPÍTULO III	Novo capítulo.
<i>(Novo)</i>	ACOMPANHAMENTO DO PNAE	<p>Tema do novo capítulo, conforme o item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<i>(Novo)</i>	Seção I	Nova seção.
<i>(Novo)</i>	Disposições Gerais	Tema da Seção acerca das questões gerais sobre o acompanhamento.
<i>(Novo)</i>	Art. 14. O PNAE possui autonomia e livre arbítrio acerca de seus próprios cuidados pessoais, cabendo-lhe a decisão de viajar desacompanhado ou acompanhando.	<p>Cuidados pessoais – seja com alimentação, necessidades fisiológicas ou auxílio médico – não são atribuição dos transportadores aéreos nem da tripulação, assim, o novo artigo proposto ressalta a importância de o PNAE poder decidir acerca de seus próprios cuidados pessoais e sobre a necessidade de acompanhamento. Conforme demonstrado no item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, a</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		regra geral é que todo passageiro, seja ou não pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, possa viajar sozinho, sem qualquer necessidade de assistência ou acompanhamento.
(Novo)	Parágrafo único. O caput 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. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
(Novo)	I – Não possui autonomia e livre arbítrio, sendo representado pelo seu responsável legal nos termos de legislação aplicável;	O inciso I refere a ausência de autonomia e livre arbítrio do PNAE incapaz, e obrigação de ser representado. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
(Novo)	II – Deverá ter seu acompanhante ou atendente pessoal indicado pelo representante legal nos termos do art. 9º, incisos III e IV;	O inciso II refere a obrigação ao PNAE incapaz de estar acompanhado e ter indicados previamente seu acompanhante ou atendente pessoal. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
(Novo)	III – Poderá estar autorizado a viajar desacompanhado nos termos da legislação aplicável.	O inciso III refere a autorização excepcional que permite ao PNAE incapaz viajar desacompanhado. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
(Novo)	Art. 15. O transportador aéreo não pode restringir o transporte de PNAE desacompanhado sob alegação de	Mesma fundamentação anterior: a responsabilidade pelos próprios cuidados

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
	incapacidade de cuidar de seus próprios cuidados pessoais, podendo ser exigida autodeclaração do PNAE assumindo plena responsabilidade por seus cuidados pessoais.	pessoais é do PNAE, a quem cabe decidir se pode ou não viajar desacompanhado. Caso considere necessário – como no caso de PNAE com condição mais severa de restrição de autonomia ou mobilidade que decida viajar desacompanhado –, o transportador aéreo tem a faculdade de exigir documentação de autodeclaração do PNAE atestando sua opção de viajar desacompanhado e sua responsabilidade por seus próprios cuidados pessoais.
<i>(Novo)</i>	Seção II	Nova seção.
Acompanhante <i>(Remanejado e alterado)</i>	Acompanhante ou Atendente Pessoal	O assunto da Seção refere-se às funções do acompanhante e do atendente pessoal como definidas na legislação acerca das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, especialmente pela Lei nº 13.146/2015 – Lei Brasileira da Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI).
<i>(Novo)</i>	Art. 16. O acompanhante ou atendente pessoal indicado, nos termos do art. 9º, incisos III e IV, pelo PNAE requerente de assistência especial deve:	Tendo como premissa que o acompanhante ou atendente pessoal indicado pelo PNAE corresponde a uma opção e não a uma obrigatoriedade, o artigo traz os requisitos para sua atuação junto ao PNAE. Ver item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS. (Revisado nesta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)
<i>(Novo)</i>	I – Ser maior de 18 (dezoito) anos e apto à função;	O novo inciso detalha o perfil do acompanhante ou atendente pessoal indicado

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		pelo PNAE em termos de requisitos de qualificação. (Revisado nesta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)
<i>(Novo)</i>	II – Auxiliá-lo em seus cuidados pessoais e em todas as assistências necessárias, inclusive as previstas no art. 22;	O novo inciso detalha a função geral de assistência do acompanhante ou atendente pessoal indicado pelo PNAE. (Revisado nesta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)
<i>(Novo)</i>	III – Em se tratando de PNAE com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade, auxiliá-lo na compreensão das instruções de segurança de voo e, fisicamente, em caso de evacuação de emergência; e	O novo inciso detalha a função específica de auxiliar o PNAE com condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade de modo a superar as restrições de segurança operacional. (Introduzido a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)
<i>(Novo)</i>	IV – Viajar na mesma classe e em assento adjacente ao do PNAE que esteja assistindo, sem custo adicional de marcação de assento exceto se necessário mudança de classe ou contratação de serviços acessórios.	O novo inciso detalha a necessidade de sua acomodação ao lado do PNAE que esteja assistindo sem ônus adicional de marcação de assento. (Introduzido a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)
<i>(Novo)</i>	Parágrafo único. O transportador aéreo deve informar ao acompanhante ou atendente pessoal do PNAE acerca dos requisitos dos incisos I, II, III e IV deste artigo.	O novo parágrafo único detalha as obrigações de informações que devem ser repassadas pelo transportador aéreo aos passageiros que atuem como acompanhante ou atendente pessoal do PNAE. (Introduzido a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)
<i>Mudada a ordenação dos artigos, parágrafos e incisos considerada a organização da Resolução Anac nº 280/2013 deste ponto em diante.</i>	–	Orientação sobre a ordenação da proposta de ato normativo em comparação a redação atual da Resolução Anac nº 280/2013.
Seção III	Seção III	Nova seção.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
do CAPÍTULO III – ASSISTÊNCIA DURANTE A VIAGEM)		
<i>(Novo)</i>	Assistente de Segurança Operacional para o caso de impedimento de viagem de PNAE Desacompanhado com condição sujeita à restrição	Nova seção com regulamentação sobre a função de Assistente de Segurança Operacional.
Art. 27. O PNAE com deficiência ou mobilidade reduzida deve ser acompanhado sempre que: <i>(Remanejado e alterado)</i>	Art. 27. O PNAE com deficiência ou mobilidade reduzida deve ser acompanhado 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:	O art. 27 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 17 na proposta. Este artigo não se aplica a PNAE que já esteja acompanhado por sua liberalidade ou que não possua condição severa de restrição de autonomia ou mobilidade. Inserida a 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 esta avaliação. Ver item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
I – viaje em maca ou incubadora; <i>(Remanejado para o Capítulo sobre Autorização Médica)</i>	<i>(Remanejado e alterado)</i>	A utilização de maca ou incubadora refere-se à autorização médica. Ver item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
II – em virtude de impedimento de natureza mental ou intelectual, não possa compreender as instruções de segurança de voo; ou	II – em virtude de impedimento limitação severa de natureza mental ou intelectual, não possa compreender as instruções de segurança de voo; ou	O inciso II, do art. 27 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como inciso I do art. 27 na proposta, por corresponder,

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<i>(Remanejado e alterado)</i>		<p>de fato, a restrição ou barreira de safety aplicável ao PNAE desacompanhado. 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.</p> <p>Assim, o transportador aéreo deverá adotar, sempre que possível, explicação 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> <p>Ver item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<i>(Novo)</i>	II – seja surdocego, sem poder estabelecer comunicação com a tripulação; ou	Inserção do inciso por se referir a barreira de safety prevista em outras

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		jurisdições e na padronização internacional. Ver, por exemplo, o modelo norte-americano, previsto no item 4.3.1.4 Melhores práticas internacionais do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	III – em virtude de limitação motora severa, não esteja apto a participar fisicamente da sua própria evacuação da aeronave em caso de emergência.	Inserção do inciso por se referir a barreira de safety prevista em outras jurisdições e na padronização internacional. Ver, por exemplo, o modelo norte-americano, previsto no item 4.3.1.4 Melhores práticas internacionais do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
III – não possa atender às suas necessidades fisiológicas sem assistência. <i>(Excluído)</i>	III – não possa atender às suas necessidades fisiológicas sem assistência. (Excluído)	Inciso excluído por se referir a cuidados pessoais – no caso, atendimento a necessidades fisiológicas –, os quais estão a cargo e sob a responsabilidade e autonomia do próprio PNAE e não da tripulação, não se constituindo barreira de safety. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo e o item 4.3.1.4 Melhores práticas internacionais, ver por exemplo, o modelo norte-americano, previsto no item 4.3.1.4 Melhores práticas internacionais do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	§ 1º O PNAE, ao prestar a informação prévia prevista no art. 9º, deverá especificar eventuais condições graves que possam impactar a segurança operacional, conforme incisos I a III do <i>caput</i> deste artigo para avaliação técnica pelo transportador aéreo, bem como os dados do passageiro que poderá receber a isenção prevista na alínea b do § 3º deste artigo.	O novo parágrafo determina a obrigação do PNAE informar previamente suas condições graves de limitação severa de natureza mental ou intelectual, de surdocegueira ou de limitação motora severa (como é o caso de tetraplegia), bem como os dados de passageiro que se possa se fazer necessário para atuar como seu assistente de segurança

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		operacional por determinação do transportador aéreo. Dispositivo inserido por determinação da Diretoria Colegiada, conforme o Voto do Diretor-Relator (SEI nº 11052847) constante da 1ª Reunião Deliberativa de 2025 da Diretoria Colegiada da Anac.
<i>(Novo)</i>	§ 2º Na hipótese do § 1º, o transportador aéreo deve avaliar se as informações prestadas pelo PNAE configuram a necessidade de um assistente de segurança operacional.	O novo parágrafo complementa o anterior para destacar a obrigação do transportador aéreo avaliar, a partir das informações prestadas, se o PNAE em questão pode ou não viajar sem a presença de um assistente de segurança operacional. Dispositivo inserido por determinação da Diretoria Colegiada, conforme o Voto do Diretor-Relator (SEI nº 11052847) constante da 1ª Reunião Deliberativa de 2025 da Diretoria Colegiada da Anac.
§ 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. <i>(Alterado)</i>	§ 3º Nos casos previstos nos incisos I a III do <i>caput</i> 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., ao determinar a aplicação da restrição de segurança operacional ao PNAE, o transportador aéreo deve:	Alteração do § 1º, do art. 27 da Resolução Anac nº 280/2013 para aplicação do princípio de acesso em pé de igualdade (sem cobrança de custo adicional) para o caso de existência de barreira de safety para PNAE que pretendia viajar desacompanhado. Alteração fundamentada na contribuição feita pela SPO em relação à aplicação de “restrição de segurança operacional” para o PNAE. Assim, adotou-se o padrão norte-americano que determina a isenção do custo ao invés do padrão europeu que apenas recomenda a isenção. Trata-se de uma evolução em relação à atual previsão da Resolução Anac nº 280/2013, com destaque para a nova função do

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<p>assistente de segurança operacional. Ver item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial, em especial os itens 4.3.1.3 Padrões e práticas recomendadas pela OACI e 4.3.1.4 Melhores práticas internacionais do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<i>(Novo)</i>	<p>a) Registrar a ocorrência no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE conforme o art. 45; e</p>	<p>Idem ao anterior.</p>
<i>(Novo)</i>	<p>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.</p>	<p>O valor total da passagem aérea considera a definição dada pela Resolução Anac nº 400/2016 no seu § 1º do art. 4º. Assim 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 aéreo. Inserção fundamentada na contribuição feita pela SPO em relação à aplicação de “restrição de segurança operacional” para o PNAE como apresentado na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>§ 2º O operador aéreo deverá fornecer resposta por escrito, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, às solicitações de acompanhante previstas neste artigo.</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>§ 4º O operador transportador aéreo deverá deve fornecer resposta por escrito, 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; às solicitações de acompanhante previstas neste artigo.</p>	<p>Alteração fundamentada na contribuição feita pela SPO acerca da necessidade de adequação de prazo para informação do PNAE se viajará desacompanhado. A proposição fornece então uma regulação de prazos mínimos antes da realização do voo para que o PNAE informe se estará desacompanhado, de modo a permitir ao transportador aéreo avalie a aptidão do</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<p>PNAE em viajar desacompanhado. Ver item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
(Novo)	<p>§ 5º Para fins de avaliação das condições previstas nos incisos I a III do caput deste artigo, é facultado ao transportador aéreo exigir comprovação por meio da apresentação de documentos pelo PNAE.</p>	<p>Parágrafo inserido em conformidade com a informação prévia fornecida pelo PNAE ao transportador aéreo, o qual pode necessitar, conforme o caso, de comprovação acerca da informação prestada, de modo a assegurar a consistência do pleito do PNAE, além de seu maior detalhamento para a otimização da assistência especial a ser fornecida. Ver item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
(Novo)	<p>§ 6º Caso o PNAE tenha como resultado da avaliação inicial prevista no § 4º 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 caput deste artigo, aplicam-se as seguintes alternativas:</p>	<p>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 do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
(Novo)	<p>I – Com auxílio do transportador aéreo, o PNAE deverá indicar outro passageiro que se voluntarie para atuar como seu assistente de segurança operacional;</p>	<p>É inserida a possibilidade de o PNAE indicar outro passageiro no mesmo voo como seu assistente de segurança operacional</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		antes da finalização do embarque. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	II – Caso não atrase o embarque, o PNAE poderá indicar outra pessoa como seu assistente de segurança operacional, nos termos do § 3º, b) deste artigo;	É inserida a possibilidade de o PNAE indicar outra pessoa como seu assistente de segurança operacional antes da finalização do embarque. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	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 § 3º, 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. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	§ 7º A aplicação da isenção de custo do valor total da passagem aérea para pessoa indicada pelo PNAE como seu assistente de segurança operacional prevista no § 3º ou § 6º deverá ser registrada, com os dados do PNAE e de sua condição que o impede de viajar desacompanhado, no sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.	Inserção de parágrafo para fins de registro e monitoramento para o caso de aplicação de assistente de segurança operacional no sistema de controle de qualidade regulado conforme o item 4.5.3 Sistema de controle de qualidade do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS. Ver item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	§ 8º 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.	Inserção de parágrafo para indicação de casos de restrição ou recusa da prestação do serviço de transporte aéreo mesmo ao PNAE já submetido a barreira de <i>safety</i> e acompanhado por assistente de segurança operacional.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		Ver item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	§ 9º 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 comprada. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	§ 10 O transportador aéreo pode oferecer compensações para incentivo ao passageiro voluntário atuar como assistente de segurança operacional tal como previsto no § 6º, 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. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
Art. 28. O acompanhante deve ser maior de 18 (dezoito) anos e possuir condições de prestar auxílio nas assistências necessárias ao PNAE, inclusive as previstas no art. 14. <i>(Remanejado e alterado para as novas Seções II e III: arts. 16 e 18)</i>	Art. 28. O acompanhante deve ser maior de 18 (dezoito) anos e possuir condições de prestar auxílio nas assistências necessárias ao PNAE, inclusive as previstas no art. 14. Art. 18. O assistente de segurança operacional determinado pelo transportador aéreo e indicado pelo PNAE deve:	O <i>caput</i> do artigo e seus incisos determinam a qualificação, o escopo de atuação e as funções que o assistente de segurança operacional deve assumir. Alteração baseada no art. 28 da Resolução Anac nº 280/2013, na forma de parágrafo e incisos. Ver item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	I – Ser maior de 18 (dezoito) anos e apto à função;	O novo inciso detalha o perfil do assistente de segurança operacional em termos de requisitos de qualificação.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	II – Auxiliá-lo nas assistências necessárias ao PNAE, inclusive as previstas no art. 22;	O novo inciso detalha a função geral de assistência do assistente de segurança operacional. Alteração feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	III – Auxiliá-lo na compreensão das instruções de segurança de voo e, fisicamente, em caso de evacuação de emergência; e	O novo inciso detalha a função específica de auxiliar o PNAE de modo a superar a restrição de segurança operacional apontada pelo transportador aéreo. (Alteração a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)
Parágrafo único. O acompanhante deve viajar na mesma classe e em assento adjacente ao do PNAE que esteja assistindo. <i>(Remanejado e alterado para as novas Seções II e III: arts. 16 e 18)</i>	Parágrafo único. IV – O acompanhante deve Viajar na mesma classe e em assento adjacente ao do PNAE que esteja assistindo.	Alteração baseada no parágrafo único do art. 28 da Resolução Anac nº 280/2013. Detalha a obrigatoriedade de ser acomodado ao lado do PNAE que esteja assistindo. Alteração feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	Parágrafo único. O transportador aéreo deve informar ao assistente de segurança operacional acerca dos requisitos dos incisos I, II, III e IV deste artigo.	O novo parágrafo único detalha as obrigações de informações que devem ser repassadas pelo transportador aéreo ao assistente de segurança operacional acerca de seus requisitos e atribuições. (Introduzido a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)
<i>(Novo)</i>	CAPÍTULO IV	Novo capítulo.
<i>(Novo)</i>	AUTORIZAÇÃO MÉDICA	Neste novo capítulo é feita a separação do tema da “autorização médica” devido sua relevância não apenas para o PNAE, mas para todo passageiro, pois: a) em atenção ao princípio da não-discriminação, é reconhecido que, em regra,

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<p>o PNAE possui condição médica permanente e estável;</p> <p>b) por seu turno, qualquer passageiro pode ter necessidade de autorização médica para viajar – de acordo com sua condição médica e ainda que não esteja enquadrado na definição revisada de PNAE.</p>
<i>(Novo)</i>	Seção I	Nova seção.
<i>(Novo)</i>	Informação Prévia pelo Passageiro	<p>A temática da primeira Seção deste Capítulo IV Autorização Médica trata da informação prévia pelo Passageiro, de forma alinhada com a Seção sobre informação prévia pelo PNAE do Capítulo II Procedimentos Prévios à Viagem.</p>
<i>(Novo)</i>	Art. 19. O passageiro é responsável pela informação prévia ao transportador aéreo acerca de sua aptidão e saúde física e mental para realização de voo.	<p>O novo artigo visa a assegurar que o transportador aéreo receba do passageiro a informação prévia necessária acerca de sua condição de saúde. A autorização médica é tratada de forma sistêmica no novo Capítulo IV da proposta, tendo o Manual Médico da IATA com um dos documentos de referência.</p> <p>Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<i>(Novo)</i>	§ 1º As seguintes situações podem indicar a necessidade de avaliação médica a ser providenciada pelo passageiro e comunicada ao transportador aéreo:	<p>A autorização médica é tratada de forma sistêmica, no novo Capítulo IV da proposta, tendo com um dos documentos de referência o Manual Médico da IATA.</p> <p>Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<i>(Novo)</i>	I – gravidez;	Exemplo de condição de saúde própria, que pode demandar atenção, conforme consta do item 4.2.1.4 Melhores práticas internacionais, b) União Europeia. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo, em especial o item 4.2.1.4 Melhores práticas internacionais, b) União Europeia do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	II – cirurgia recente;	Exemplo de condição de saúde própria, que pode demandar atenção, conforme consta do item 4.2.1.4 Melhores práticas internacionais, b) União Europeia. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo, em especial o item 4.2.1.4 Melhores práticas internacionais, b) União Europeia do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	III – membro engessado;	Exemplo de condição de saúde própria, que pode demandar atenção, conforme consta do item 4.2.1.4 Melhores práticas internacionais, b) União Europeia. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo, em especial o item 4.2.1.4 Melhores práticas internacionais, b) União Europeia do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	IV – outras situações ou condições de saúde temporárias.	Exemplo de condição de saúde própria, que pode demandar atenção,

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		conforme consta do item 4.2.1.4 Melhores práticas internacionais, b) União Europeia. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo, em especial o item 4.2.1.4 Melhores práticas internacionais, b) União Europeia do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	§ 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:	Inserção de parágrafo listando os requisitos necessários à autorização médica, conforme melhores práticas internacionais e em atenção aos requisitos apontados pelo Manual Médico da IATA e no art. 10, Inciso I ou II ou III da Resolução Anac nº 280/2013. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo, em especial os itens 4.2.1.3 Padrões e práticas recomendadas pela OACI e 4.2.1.4 Melhores práticas internacionais do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
Art. 10 (...) I – necessite viajar em maca ou incubadora; <i>(Remanejado)</i>	Art. 10 (...) I – necessite viajar em maca ou incubadora;	Item inserido, que corresponde a requisito para autorização médica, conforme justificativa referente ao § 2º do art. 19 da proposta.
Art. 10 (...) II – necessite utilizar oxigênio ou outro equipamento médico; ou <i>(Remanejado e alterado)</i>	Art. 10 (...) II – necessite utilizar oxigênio, com fluxo superior a 2 litros por minuto ou outro equipamento médico;	Item inserido, que corresponde a requisito para autorização médica, conforme justificativa referente ao § 2º do art. 19 da proposta.
<i>(Novo)</i>	III – seja portador de doença que possa ser ativamente contagiosa e transmissível;	Item inserido, que corresponde a requisito para autorização médica, conforme justificativa referente ao § 2º do art. 19 da proposta.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<i>(Novo)</i>	IV – possa causar perigo ou desconforto a outros passageiros devido sua condição física ou comportamental;	Item inserido, que corresponde a requisito para autorização médica, conforme justificativa referente ao § 2º do art. 19 da proposta.
<i>(Novo)</i>	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;	Item inserido, que corresponde a requisito para autorização médica, conforme justificativa referente ao § 2º do art. 19 da proposta.
<i>(Novo)</i>	VI – seja incapaz de cuidar de si e possua condição médica que possa ser adversamente afetada pelo ambiente de voo; ou	Item inserido, que corresponde a requisito para autorização médica, conforme justificativa referente ao § 2º do art. 19 da proposta.
<p>Art. 10 (...) III – apresente condições de saúde que possa resultar em risco para si ou para os demais passageiros ou necessidade de atenção médica extraordinária no caso de realização de viagem aérea.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 10 (...) VII – apresente condição de saúde que possa resultar em risco para si ou para os demais passageiros ou necessidade de atenção médica extraordinária no caso de realização de viagem aérea necessitar de assistência médica incomum ou extraordinária durante o voo.</p>	Revisão da segunda parte do inciso III do art. 10 da Resolução Anac nº 280/2013 – “ <i>ou necessidade de atenção médica extraordinária no caso de realização de viagem aérea</i> ”, por corresponder a requisito para autorização médica, conforme justificativa referente ao § 2º do art. 19 da proposta, além de corresponder a requisito do Manual Médico da IATA. Alteração para padronização e simplificação textual proposta pela SAS por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	§ 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.	Ver nota inserida no item 4.1.2.1 Tomadas de Subsídios do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS: “ <i>Nota: em relação à condição do PNAE, é importante ser ressaltada a aplicação da proteção de seus dados pessoais e privacidade, nos termos da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais – LGPD); dessa forma, as informações do PNAE que dizem respeito à</i>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<i>sua condição e necessidades especiais devem ser consideradas sensíveis, para fins de sua utilização em cumprimento à regulação vigente sobre acessibilidade na aviação civil.”</i>
<i>(Novo)</i>	§ 4º Cabe ao transportador aéreo, com base na informação do passageiro sobre sua situação ou em sua documentação médica preliminar apresentada, avaliar a necessidade de apresentação pelo passageiro de Formulário de Informações Médicas (MEDIF) devidamente padronizado pelos transportadores aéreos.	Inserção de parágrafo para avaliação prévia quanto a necessidade de MEDIF, conforme melhores práticas internacionais e em atenção aos requisitos apontados pelo Manual Médico da IATA. A previsão para padronização do MEDIF se deve à atual diversidade de apresentações pelos transportadores aéreos, sejam eles nacionais ou internacionais. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo, especialmente os itens 4.2.1.3 Padrões e práticas recomendadas pela OACI e 4.2.1.4 Melhores práticas internacionais do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	§ 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.	Inserção de parágrafo com a previsão para facilitação e padronização do FREMEC se deve à atual variedade de critérios para seu fornecimento pelos diversos transportadores aéreos, sejam eles nacionais ou internacionais. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo, especialmente os itens 4.2.1.3 Padrões e práticas recomendadas pela OACI e 4.2.1.4 Melhores práticas internacionais do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>Art. 10 (...) § 1º O documento médico e o MEDIF devem ser avaliados pelo serviço médico do operador aéreo, especializado em medicina de aviação, com prazo para resposta de 48 (quarenta e oito) horas.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 10 (...) § 1º § 6º O documento médico e o MEDIF apresentados deve ser avaliado pelo serviço médico do operador aéreo, especializado em medicina de aviação, com prazo para resposta de 48 (quarenta e oito) horas contadas a partir da apresentação da documentação completa necessária à análise da condição de saúde do passageiro.</p>	<p>Revisão do § 1º do art. 10 da Resolução Anac nº 280/2013.</p> <p>O novo texto contém referência à apresentação da documentação completa necessária, para viabilizar a avaliação do MEDIF.</p> <p>Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo, especialmente os itens 4.2.1.3 Padrões e práticas recomendadas pela OACI e 4.2.1.4 Melhores práticas internacionais do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>§ 7º Em caso de necessidade de avaliação ou autorização médica, o passageiro deve informar ao transportador aéreo acerca de sua condição de saúde:</p>	<p>Inserção de parágrafo que traz itens acerca dos prazos aplicáveis para apresentação das informações relacionadas à condição de saúde.</p> <p>Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>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;</p>	<p>Inserção do prazo da contratação como regra, em alinhamento ao prazo para informação prévia pelo PNAE.</p> <p>Da mesma forma, traz a exigência para confirmação em até 24 horas, assim como o inciso I do § 2º do art. 9º da proposta.</p> <p>Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>II – em não sendo possível no momento da comercialização mediante justificativa, com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas do horário previsto de partida do voo; ou</p>	<p>Padronização de antecedência mínima de 72 horas para provimento da informação prévia sobre a condição de saúde do passageiro, em alinhamento ao prazo para informação</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<p>pelo PNAE (inciso II do § 2º do art. 9º da proposta). Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<i>(Novo)</i>	<p>III – em decorrência de condição de restrição de saúde adquirida após a contratação e devidamente comprovada, com a máxima brevidade possível de seu conhecimento.</p>	<p>Inserção de “máxima brevidade” como prazo para comunicação acerca de restrição de condição de saúde adquirida após a contratação, em alinhamento ao prazo para informação pelo PNAE (inciso III do § 2º do art. 9º da proposta). Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<i>(Novo)</i>	<p>§ 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.</p>	<p>Previsão expressa para a possibilidade de cobrança por serviços voltados à assistência médica, considerando que tais serviços não dizem respeito, em regra, ao atendimento de necessidades específicas relacionadas a passageiro com condição de saúde estável que possua limitação em sua autonomia ou mobilidade. Nesse sentido, dependendo da condição de saúde do passageiro, seu transporte pode ser restringido conforme o disposto no art. 21 da proposta. A previsão para cobrança – e não isenção de custos – também está alinhada com o disposto no § 1º do art. 8º da proposta. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	Seção II	Nova seção.
<i>(Novo)</i>	Acompanhamento para Cuidados de Saúde	Nova seção específica para o acompanhamento voltado aos cuidados de saúde do passageiro.
<i>(Novo)</i>	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.	Inserção de previsão de pessoa responsável para cuidados médicos ou de saúde do passageiro ou do PNAE. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	§ 1º A pessoa responsável pelos cuidados médicos do passageiro durante a viagem deve:	Regulação acerca do perfil e da atuação da pessoa responsável pelos cuidados médicos do passageiro, em alinhamento com os demais perfis de pessoas que acompanham o PNAE – acompanhante ou atendente pessoal, ou o caso específico do assistente de segurança operacional. O § 1º apresenta a qualificação e as atribuições da pessoa responsável pelos cuidados médico, a serem detalhados nos incisos indicados. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo. do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS. (Alterado a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)
<i>(Novo)</i>	I – Ser maior de 18 (dezoito) anos e apta à função;	O novo inciso detalha a qualificação necessária para a pessoa responsável pelos cuidados médicos do passageiro.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	II – Auxiliá-lo nas assistências necessárias ao passageiro, inclusive as previstas no art. 22;	O novo inciso detalha a função geral de assistência prestada pela pessoa responsável pelos cuidados médicos do passageiro. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS. (Alterado a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)
<i>(Novo)</i>	III – Caso necessário conforme indicação médica, reservar antecipadamente e por conta própria assento adjacente ao do passageiro pelo qual é responsável; e	O novo inciso detalha a responsabilidade da pessoa responsável pelos cuidados médicos do passageiro em providenciar por sua conta assento adjacente. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	IV – Caso necessário conforme indicação médica, auxiliá-lo na compreensão das instruções de segurança de voo e, fisicamente, na evacuação da aeronave em caso de evacuação de emergência.	O novo inciso detalha a possibilidade de assunção pela pessoa responsável pelos cuidados médicos do passageiro da função de auxiliar na compreensão das instruções de segurança e em caso de evacuação da aeronave. 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, visando 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, mas a partir de avaliação médica própria. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS. (Alterado a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)
(Novo)	§ 2º O transportador aéreo deve informar à pessoa responsável pelos cuidados médicos do passageiro acerca dos requisitos dos incisos I, II, III e IV do § 1º.	O novo § 2º detalha as obrigações de informações que devem ser repassadas pelo transportador aéreo à pessoa responsável pelos cuidados médicos do passageiro acerca de seus requisitos e atribuições. (Introduzido a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)
(Novo)	Seção III	Nova seção
(Novo)	Restrição ao Embarque por Motivo de Saúde	Nova seção para regulação da restrição ao embarque por condição de saúde.
<p>Art. 10 (...)</p> <p>III – presente condições de saúde que possa resultar em risco para si ou para os demais passageiros ou necessidade de atenção médica extraordinária no caso de realização de viagem aérea.</p> <p>(Remanejado e alterado)</p>	<p>Art. 10 (...)</p> <p>III – 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 ou necessidade de atenção médica extraordinária no caso de realização de viagem aérea. 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, de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.</p>	<p>Revisão de trecho do inciso III do art. 10 da Resolução Anac nº 280/2013 – “<i>apresente condições de saúde que possa resultar em risco para si ou para os demais passageiros</i>”, o qual foi alterado para novo texto em alinhamento à padronização internacional sobre o tema, especialmente ao Manual Médico da IATA. Alinhamento do texto com as restrições de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, previstas no art. 2º, § 2º. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
(Novo)	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 transmissão da informação da recusa ao passageiro.	O parágrafo determina o prazo de até 48 horas para fundamentação escrita do transportador aéreo para a recusa do transporte do passageiro por motivo de saúde, em alinhamento ao prazo de resposta de 48 horas para outras

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<p>providências, como: recusa da prestação do serviço de transporte aéreo ao PNAE; avaliação sobre a aptidão do PNAE em viajar desacompanhado; avaliação do MEDIF. Ver item 4.2 Problema Regulatório 2: Análise da Solicitação de Assistência Especial pelo Transportador Aéreo do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>CAPÍTULO III <i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>CAPÍTULO III V</p>	<p>Capítulo renumerado.</p>
<p>ASSISTÊNCIA DURANTE A VIAGEM</p>	<p>ASSISTÊNCIA DURANTE A VIAGEM</p>	<p>Sem alterações.</p>
<p>Seção I</p>	<p>Seção I</p>	<p>Sem alterações.</p>
<p>Disposições Gerais</p>	<p>Disposições gerais</p>	<p>Sem alterações.</p>
<p>Art. 14. O operador aéreo deve prestar assistência ao PNAE nas seguintes atividades: <i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 14. Art. 22. O operador transportador aéreo deve prestar assistência ao 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:</p>	<p>O art. 14 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 22 na proposta. Para fins de melhor compreensão, o texto do <i>caput</i> do art. 14 da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisado para referir as necessidades do PNAE e a presença ou não de passageiro que o acompanhe, de modo a direcionar as assistências efetivamente cabíveis ao transportador aéreo. Ver item 4.1.1.1 Previsões da Resolução Anac nº 280/2013 e das Regulações anteriores do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>I – check-in e despacho de bagagem;</p>	<p>I – <i>check-in</i> e despacho de bagagem;</p>	<p>Sem alterações.</p>
<p>II – deslocamento do balcão de check-in até a aeronave, passando pelos controles de fronteira e de segurança;</p>	<p>II – deslocamento do balcão de <i>check-in</i> até a aeronave, passando pelos controles de fronteira e de segurança;</p>	<p>Sem alterações.</p>
<p>III – embarque e desembarque da aeronave;</p>	<p>III – embarque e desembarque da aeronave;</p>	<p>Sem alterações.</p>
<p>IV – acomodação no assento, incluindo o deslocamento dentro da aeronave;</p>	<p>IV – acomodação no assento, incluindo o deslocamento dentro da aeronave;</p>	<p>Sem alterações.</p>
<p>V – acomodação da bagagem de mão na aeronave;</p>	<p>V – acomodação da bagagem de mão na aeronave;</p>	<p>Sem alterações.</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
VI – deslocamento desde a aeronave até a área de restituição de bagagem;	VI – deslocamento desde a aeronave até a área de restituição de bagagem;	Sem alterações.
VII – recolhimento da bagagem despachada e acompanhamento nos controles de fronteira;	VII – recolhimento da bagagem despachada e acompanhamento nos controles de fronteira;	Sem alterações.
VIII – saída da área de desembarque e acesso à área pública;	VIII – saída da área de desembarque e acesso à área pública;	Sem alterações.
IX – condução às instalações sanitárias; <i>(Alterado)</i>	IX – condução do PNAE com autonomia para suas necessidades fisiológicas às instalações sanitárias;	Alteração da redação para exclusão de responsabilidade do transportador aéreo sobre os cuidados relacionados às necessidades fisiológicas do PNAE. Alteração feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
X – prestação de assistência a PNAE usuário de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento; <i>(Alterado)</i>	X – prestação de assistência a PNAE usuário de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento ;	Alteração da redação com retirada do termo “cão-guia de acompanhamento”, por não se fazer necessário. Ver item 3.2.2.4.3 Animal de serviço e animal de assistência emocional do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
XI – transferência ou conexão entre voos; e	XI – transferência ou conexão entre voos; e	Sem alterações.
XII – realização de demonstração individual ao PNAE dos procedimentos de emergência, quando solicitado. <i>(Novo)</i>	XII – realização de demonstração individual ao PNAE dos procedimentos de emergência, quando solicitado.	Sem alterações.
	XIII – condução do PNAE com autonomia para suas necessidades fisiológicas ao lavatório da aeronave por meio de cadeira de rodas de bordo;	Inclusão de dispositivo para atualização da assistência relativa à utilização da cadeira de rodas de bordo conforme previsto no Anexo II (Configuração da Aeronave), prevendo a responsabilidade do transportador aéreo para condução do PNAE que esteja apto a cuidar de suas próprias necessidades fisiológicas ao utilizar lavatório da aeronave, seja ele acessível ou não. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
Parágrafo único. Cabe ao operador aéreo o provimento das ajudas técnicas necessárias para a execução da assistência prevista neste artigo, com	Parágrafo único. Cabe ao operador transportador aéreo o provimento das ajudas técnicas necessárias para a execução da assistência especial prevista neste artigo, com exceção do	Alterações em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS e

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>exceção do previsto no § 1º do art. 20 desta Resolução.</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>previsto no § 1º nos §§ 3º e 7º do art. 28 desta Resolução.</p>	<p>ajuste de referência de artigo.</p> <p>Atualização da referência para os §§ 3º e 7º do art. 28 nesta proposta de ato normativo, em decorrência da alteração da ordem dos parágrafos do art. 28.</p> <p>Alteração feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>Art. 15. A assistência especial durante a viagem deve começar a ser disponibilizada pelo operador aéreo ao PNAE no momento da apresentação para o check-in.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 15. 23. A assistência especial durante a viagem deve começar a ser disponibilizada pelo operador transportador aéreo ao PNAE no momento da apresentação para o <i>check-in</i>.</p>	<p>O art. 15 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como art. 23 na proposta.</p>
<p>Parágrafo único. Caso o PNAE realize o check-in por outro meio que não o atendimento presencial, este deve, na chegada ao aeroporto, identificar-se a um representante do operador aéreo.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Parágrafo único. Caso o PNAE realize o <i>check-in</i> por outro meio que não o atendimento presencial, este deve, na chegada ao aeroporto, o PNAE deve identificar-se a um representante do operador transportador aéreo na chegada ao aeroporto.</p>	<p>Padronização da terminologia com as demais regulações SAS.</p> <p>Alteração feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>Art. 16. O PNAE deve se apresentar para o <i>check-in</i> com a mesma antecedência dos demais passageiros.</p> <p><i>(Remanejado)</i></p>	<p>Art. 16. 24. O PNAE deve se apresentar para o <i>check-in</i> com a mesma antecedência dos demais passageiros.</p>	<p>O art. 16 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como art. 24 na proposta.</p>
<p>Parágrafo único. Para os casos previstos nos incisos I e II do art. 10, o operador aéreo pode estabelecer prazos de apresentação diferenciados, devendo informar ao passageiro a antecedência necessária.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Parágrafo único. Para os casos previstos nos incisos I e II do art. 10; O operador transportador aéreo pode estabelecer poderá solicitar a apresentação para check-in do PNAE que requeira assistência com ajudas técnicas ou do passageiro que necessita de autorização médica para viajar, com prazos de apresentação diferenciados, devendo informar ao passageiro previamente a antecedência necessária.</p>	<p>O parágrafo único da proposta traz previsão de prazo diferenciado em atenção às necessidades de providências adicionais a serem tomadas pelo transportador aéreo relacionadas a prestação da assistência especial com ajudas técnicas ou para casos de necessidade de autorização médica.</p> <p>Ver parte final do item 4.5.1 Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE: “<i>Dessa forma, no caso do transporte de determinadas ajudas técnicas que requerem cuidados adicionais e específicos, como cadeiras de rodas elétricas, pode se fazer necessária a apresentação do PNAE para check-in com maior antecedência em relação</i></p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<i>aos demais passageiros, sendo importante para a prestação do serviço no tempo oportuno ao PNAE que o transportador aéreo antevê tal possibilidade”.</i>
<p>Art. 17. O operador aéreo deve realizar o embarque do PNAE prioritariamente em relação a todos os demais passageiros.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 17. 25. O operador transportador aéreo deve realizar o embarque do PNAE prioritariamente em relação a todos os aos demais passageiros.</p>	<p>O art. 17 da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisto e renumerado como art. 25 na proposta. Padronização da terminologia com as demais regulações SAS e simplificação textual proposta pela SAS por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>Art. 18. 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.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 18. 26. A assistência especial necessária ao o desembarque do PNAE com limitação de mobilidade deve ser realizado realizada logo após o desembarque dos demais passageiros, exceto quando o tempo disponível para a conexão ou outra circunstância justifiquem a priorização.</p>	<p>O art. 18 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como art. 26 na proposta. A nova proposição decorre de contribuição apresentada pelo Comitê de Equidade por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS e deixa mais claro que a regra geral de desembarque após os demais passageiros refere-se aos casos de assistência especial necessária. (Alterado a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)</p>
<p>Art. 19. A responsabilidade pela assistência ao PNAE, nos termos do art. 14, em voos de conexão, permanece com o operador aéreo que realizou a etapa de chegada até que haja a apresentação ao operador da etapa de partida.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 19. 27. A responsabilidade pela assistência ao PNAE, nos termos do art. 14 22, em voos de conexão, permanece com o operador transportador aéreo que realizou a etapa de chegada até que haja a apresentação ao operador transportador aéreo da etapa de partida.</p>	<p>O art. 19 da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisto e renumerado como art. 27 na proposta. Padronização da terminologia com as demais regulações SAS e atualização de referência de artigo, conforme o Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>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.</p>	<p>Art. 20. 28. O embarque e o desembarque do PNAE que dependa de assistência 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</p>	<p>O art. 20 da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisto e renumerado como art. 28 na proposta. Insere-se a previsão em separado para o caso do passageiro autorizado pelo transportador aéreo a viajar</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<i>(Remanejado e alterado)</i>	devem ser realizados preferencialmente prioritariamente por pontes de embarque, podendo também ser realizados por equipamento de ascenso e descenso ou rampa .	em maca por motivo de saúde e não de assistência especial reservada ao PNAE, onde STCR (<i>Stretcher Passenger</i>) refere-se a passageiro transportado em maca. Alteração para reforço do caráter prioritário para o embarque e desembarque por pontes de embarque por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS. Exclusão da expressão “ou rampa” deu-se pelo fato de rampa estar incluído no rol de equipamentos de ascenso e descenso listado no novo § 1º deste artigo, sendo assim redundante.
<i>(Novo)</i>	§ 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.	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. A expressão “previamente” reforça a importância da informação prévia a ser prestada pelo PNAE. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	§ 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,	O § 2º estabelece parâmetros para orientar a disponibilização otimizada de equipamentos de ascenso e descenso, com

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
	assegurando-lhe sua maior segurança e dignidade.	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 do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a revisão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<p>§ 1º O equipamento de ascenso e descenso ou rampa previstos no <i>caput</i> devem ser disponibilizados e operados pelo operador aeroportuário, podendo ser cobrado preço específico dos operadores aéreos.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 1º 3º Os equipamentos de ascenso e descenso ou rampa previstos no caput devem ser disponibilizados e operados pelo operador aeroportuário de aeródromo, podendo ser cobrado preço específico dos operadores transportadores aéreos.</p>	<p>O § 1º do art. 20 da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisto e renumerado como § 3º do art. 28 na proposta face a necessidade de estabelecer definição feita pela introdução do novo § 1º conforme sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<i>(Novo)</i>	<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>O novo § 4º da proposta busca tornar mais clara a estipulação de preço específico por parte do operador de aeródromo. Inclusão 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 do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>§ 2º É facultado ao operador aéreo disponibilizar e operar seu próprio</p>	<p>§ 2º 5º É facultado ao operador transportador aéreo disponibilizar e operar seus próprios equipamentos de</p>	<p>O § 2º do art. 20 da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisto e</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>equipamento de ascenso e descenso ou rampa.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>ascenso e descenso ou rampa 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>renumerado como § 5º 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 assumida pelo transportador aéreo por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></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 de ascenso e descenso nos aeródromos explorado sem contrato de concessão federal e que movimentam menos de 200.000 passageiros por ano conforme a opção regulatória sugerida. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></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. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>§ 8º Os operadores de aeródromo e transportadores aéreos estão autorizados a celebrar contratos, acordos ou outros instrumentos jurídicos nos termos do art. 4º desta Resolução para a disponibilização e operação dos equipamentos de ascenso e descenso.</p>	<p>Parágrafo introduzido para reforçar a possibilidade de o operador de aeródromo e o transportador aéreo de contratarem entre si ou outras empresas para prover os equipamentos nos aeródromos, independentemente da</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		movimentação de passageiros. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<p>§ 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.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>O § 3º do art. 20 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e remanejado como art. 4º da proposta.</p>
<p>§ 4º Excetua-se do previsto no <i>caput</i> 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).</p> <p><i>(Excluído)</i></p>	<p>§ 4º Execetua-se do previsto no <i>caput</i> 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).</p> <p>(Excluído)</p>	<p>Exclusão da isenção em relação às atribuições dos operadores de aeródromos, de modo que a responsabilidade pelo provimento dos equipamentos de ascenso e descenso seja prioritariamente alocada ao operador de aeródromo, independentemente da altura da aeronave, conforme apresentado no item 4.4.2.1 Problema Regulatório 4B: Isenção para Certos Tipos de Aeronaves do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>§ 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.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 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.</p> <p>Art. 29. O embarque ou desembarque do PNAE deve ser realizado de forma adequada à situação, por meios que assegurem sua segurança e dignidade.</p>	<p>O § 5º do art. 20 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como <i>caput</i> do art. 29 na proposta. Traz parâmetro de adequação à situação para orientar o embarque e desembarque, por meio do aprimoramento do texto do § 5º do art. 20 da Resolução Anac nº 280/2013 remanejado para este <i>caput</i> do art. 29 e para seu § 2º – ver mais abaixo – da proposta. Ver item 4.4.1 Problema Regulatório 4A: Responsabilidade sobre Equipamentos de Ascenso</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		e Descenso do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<p>§ 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.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 6º 1º Para fins do disposto no § 5º deste artigo, Carregar manualmente o passageiro significa PNAE consiste em sustentá-lo indiretamente por meio do suporte que sustenta seu corpo ou diretamente por meio de contato em partes de seu corpo, com o efeito de elevá-lo, deslocá-lo ou abaixá-lo da aeronave ao nível necessário para embarcar ou desembarcar.</p>	<p>O § 6º do art. 20 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e reenumerado como § 1º do art. 29 na proposta. Inserção de ajuste para prevenir a prática irregular de carregar o PNAE por meio da cadeira de rodas. Alteração para padronização e simplificação textual proposta pela SAS por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>§ 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.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 5º 2º 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 É vedado carregar manualmente o passageiro PNAE para fins de embarque e desembarque, exceto nas situações que exijam a evacuação de emergência da aeronave.</p>	<p>Consiste em alteração da forma do texto do § 5º do art. 20 da Resolução Anac nº 280/2013 remanejado para o <i>caput</i> do novo art. 29 e para este § 2º da proposta. Ver item 4.4.1 Problema Regulatório 4A: Responsabilidade sobre Equipamentos de Ascenso e Descenso do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>§ 7º Cabe ao operador aéreo prover os meios para o embarque ou desembarque do PNAE nos casos especificados nos § 4º e 5º deste artigo.</p> <p><i>(Excluído)</i></p>	<p>§ 7º Cabe ao operador aéreo prover os meios para o embarque ou desembarque do PNAE nos casos especificados nos § 4º e 5º deste artigo.</p> <p>(Excluído)</p>	<p>Excluído o § 7º do art. 20 da Resolução Anac nº 280/2013, conforme apresentado em toda a análise do item 4.4 Problema Regulatório 4: Equipamentos de Ascenso e Descenso do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, pois a atribuição passa a ser do operador de aeródromo também em relação aos equipamentos de ascenso e descenso de aeronaves de menor porte – em regra, ATR.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>§ 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</p>	<p>Parágrafo inserido para distinguir a situação de transferência manual do PNAE do carregamento manual. Os temas da transferência manual e do carregamento</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
	cadeira de rodas ao seu assento na aeronave ou vice-versa.	manual estão interligados e nem sempre são apresentados de forma clara e separada. Ver item 4.4.1 Problema Regulatório 4A: Responsabilidade sobre Equipamentos de Ascenso e Descenso do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	§ 4º O PNAE com condição de restrição de mobilidade pode ser transferido manualmente, nas seguintes condições:	Parágrafo inserido para a regulação da transferência manual. Ver o item 4.4 Problema Regulatório 4: Equipamentos de Ascenso e Descenso do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	I – Pelo passageiro que acompanha o PNAE e que possua condições para realizá-lo com segurança;	Inciso com a primeira condição em que pode ocorrer a transferência manual. Ver o item 4.4 Problema Regulatório 4: Equipamentos de Ascenso e Descenso do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	II – De forma excepcional, 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.	Inciso com a segunda e última condição em que a transferência manual pode ser realizada. Ver o item 4.4 Problema Regulatório 4: Equipamentos de Ascenso e Descenso do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	§ 5º O operador de aeródromo e o transportador aéreo responsáveis devem registrar, como ocorrência, o impedimento de embarque de PNAE 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.	O parágrafo acrescido para regulamentar o registro do impedimento de embarque, de modo a permitir o monitoramento da ocorrência por meio do sistema de controle de qualidade atualizado. Inserção da referência à ocorrência do impedimento de embarque do PNAE e, ao final, indicação de ter

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<p>havido ou não informação prévia pelo PNAE. Esclarece-se que a ausência de equipamentos de ascenso e descenso se refere ao caso de equipamento inoperante, danificado ou faltante. Ver o item 4.4 Problema Regulatório 4: Equipamentos de Ascenso e Descenso do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>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 <i>caput</i> do art. 20.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 21 30. O operador operador transportador aéreo deve prestar ao operador aeroportuário 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, incluindo a priorização na alocação de pontes de embarque, para as aeronaves que estejam transportando PNAE que dependa das assistências previstas no <i>caput</i> do art. 20 28.</p>	<p>O art. 21 da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisado e renumerado como art. 30 na proposta em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS e ajuste de referência de artigo. 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 como descrito no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS. (Alterado a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)</p>
<p>§ 1º O operador aeroportuário deve estabelecer os procedimentos e prazos para a prestação das informações mencionadas no <i>caput</i>.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 1º O operador aeroportuário de aeródromo deve estabelecer os procedimentos e prazos para a prestação das informações mencionadas no <i>caput</i>.</p>	<p>O § 1º do art. 21 da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisado e renumerado como § 1º do art. 30 na proposta em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS.</p>
<p>§ 2º O operador aeroportuário deve manter disponíveis ao público as informações acerca dos meios que podem ser empregados em cada aeroporto para o embarque e</p>	<p>§ 2º O operador aeroportuário Os operadores de aeródromo devem manter disponíveis disponibilizar ao público as informações acerca dos meios que podem ser empregados em</p>	<p>O § 2º do art. 21 da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisado e renumerado como § 2º do art. 30 na proposta em</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>desembarque do PNAE que dependa das assistências previstas no art. 20.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>cada aeroporto, conforme critério operacional aplicável, para o embarque e desembarque do PNAE que dependa das assistências previstas no art. 20 28, indicando a existência de pontes de embarque e de equipamentos de ascenso e descenso e as possíveis restrições associadas à sua utilização.</p>	<p>decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS e ajuste de referência de artigo.</p> <p>Alteração para padronização e simplificação textual proposta pela SAS por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>Seção II</p>	<p>Seção II</p>	<p>Sem alterações.</p>
<p>Ajudas Técnicas e Equipamentos Médicos</p>	<p>Ajudas Técnicas e Equipamentos Médicos</p>	<p>Sem alterações.</p>
<p>Art. 22. 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.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 22. 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.</p>	<p>O art. 22 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como art. 31 na proposta.</p> <p>Inserção de trecho apresentado pela SIA para reforçar a importância da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>Art. 32. As ajudas técnicas e os equipamentos médicos referidos nessa Seção II são somente aqueles relacionados diretamente à jornada do transporte aéreo do PNAE.</p>	<p>Artigo inserido para reforçar o princípio da acessibilidade, pelo qual o PNAE deve ter assegurado seu acesso ao serviço de transporte aéreo em pé de igualdade aos demais passageiros.</p> <p>Dessa forma, é importante ser destacada a aplicação das assistências – como o transporte sem ônus de ajudas técnicas e equipamentos médicos – voltadas exclusivamente à viagem aérea.</p> <p>Ver item 4.5.1 Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE: <i>“Cabe sempre lembrar que, no caso dos equipamentos médicos, assim como nas ajudas técnicas, são considerados, para fins da gratuidade, somente aqueles diretamente necessários ao transporte do PNAE.”</i> do</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<i>(Novo)</i>	Parágrafo único. 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 aérea.	Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.) Inserção de parágrafo para ressaltar a aplicação do transporte de equipamentos médicos sem ônus do PNAE com condição de saúde estável. Dessa forma, fica claro que a previsão de isenção não se aplica a passageiros com condição de saúde instável ou que necessitaram de autorização médica relacionada à sua condição de saúde. Ver item 4.5.1 Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE: <i>“Por fim, há que ser ressaltado que a aplicação de assistência especial para fornecimento de assentos e transporte de ajudas técnicas sem ônus adicionais conforme limite quantitativo é aplicável aos PNAE com condição de saúde estável e com restrição em sua autonomia ou mobilidade, não se aplicando para os casos específicos relacionados à autorização médica de passageiros com condição de saúde instável ou que exija cuidados próprios de âmbito médico.”</i> do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e da Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
Art. 23. O operador aéreo deve transportar gratuitamente a ajuda técnica empregada para a locomoção do PNAE, limitada a 1 (uma) peça: <i>(Remanejado e alterado)</i>	Art. 23 . 33 . O operador transportador aéreo deve transportar gratuitamente sem ônus ao PNAE as ajudas técnicas e os equipamentos médicos empregada empregados para sua locomoção, limitada a 1 (uma) peça limitados a 3 (três) peças:	O art. 23 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 33 na proposta. O artigo proposto, ao mesmo tempo que aumenta o limite para transporte sem ônus de até 3 peças – sejam ajudas técnicas ou equipamentos médicos –, restringe a isenção a itens efetivamente relacionados à viagem aérea do PNAE, não se aplicando, por

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<p>exemplo, à sua bagagem regular.</p> <p>Ver item 4.5.1 Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE:</p> <p><i>“Considerando o princípio da acessibilidade que determina o acesso em condições de igualdade por meio de assistência gratuita, tendo em conta o pressuposto de se tratar de ajuda técnica utilizada pela PNAE para sua locomoção no âmbito da viagem – ou seja, um equipamento de mobilidade –, cabe pequena alteração da redação do texto normativo para indicar a gratuidade das ajudas técnicas relacionadas ou utilizadas na locomoção do PNAE durante sua jornada de viagem. Tal gratuidade, entretanto, não é absoluta, devendo estar ajustada a limite quantitativo que possa ser considerado adequado.”</i>(...) <i>“Importante ressaltar que, na aplicação o princípio da não discriminação ao PNAE, deve ser evitada a discriminação de outros passageiros. Nesse caso, por exemplo, os limites quantitativos e de peso para bagagem normal despachada também se aplicam ao PNAE, ou seja, deverão ter que pagar os valores estabelecidos pelo transportador aéreo para a bagagem com excesso de peso ou em número de volumes além do contratado se não for equipamento médico ou os ajudas técnicas necessários para a viagem.”</i> do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>I – na cabine da aeronave, quando houver espaço adequado; ou</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>I – na cabine da aeronave, quando houver espaço adequado, devendo ser considerados itens prioritários em</p>	<p>O inciso I do art. 23 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
	relação aos itens dos demais passageiros; ou	renumerado como inciso I do art. 33 na proposta. Inserido, no inciso, trecho que ressalta a prioridade do transporte de ajudas técnicas e equipamentos médicos também na cabine. Ver item 4.5.1 Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
II – no compartimento de bagagem da aeronave, devendo ser disponibilizada ao PNAE no momento do desembarque da aeronave. <i>(Remanejado)</i>	II – no compartimento de bagagem da aeronave, devendo ser disponibilizada ao PNAE no momento do desembarque da aeronave.	O inciso II do art. 23 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como inciso II do art. 33 na proposta.
Art. 24. Quando necessário, o equipamento médico a ser utilizado durante o voo deve ser transportado na cabine. <i>(Remanejado)</i>	Art. 24. 34. Quando necessário, o equipamento médico a ser utilizado durante o voo deve ser transportado na cabine.	O art. 24 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como art. 34 na proposta.
Parágrafo único. O PNAE pode utilizar equipamento médico de sua propriedade, observado o disposto no § 2º do art. 2º. <i>(Remanejado)</i>	Parágrafo único. O PNAE pode utilizar equipamento médico de sua propriedade, observado o disposto no § 2º do art. 2º.	O parágrafo único do art. 24 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como parágrafo único do art. 34 na proposta.
Art. 25. As ajudas técnicas e os equipamentos médicos do PNAE, quando despachados, devem ser considerados itens frágeis e prioritários, devendo ser transportados no mesmo voo que o PNAE. <i>(Remanejado e alterado)</i>	Art. 25. 35. As ajudas técnicas e os equipamentos médicos do PNAE, quando despachados, devem ser considerados itens frágeis e prioritários, devendo ser transportados o transportador aéreo tomar cuidados adicionais e adotar providências específicas para sua preservação e transportá-los no mesmo voo que o PNAE.	O art. 25 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 35 na proposta. Consiste no aprimoramento do texto do <i>caput</i> do art. 25 da Resolução Anac nº 280/2013 remanejado para este <i>caput</i> do art. 35 da proposta. É inserido trecho com alteração para destacar a especificidade das ajudas técnicas e dos equipamentos médicos do PNAE quando despachados, o que exige a adoção de medidas próprias – como, por exemplo, “amarrar” a cadeira de rodas – para se evitar danos. Ver item 4.5.1 Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>§ 1º A ajuda técnica ou o equipamento médico devem ser declarados, identificados e apresentados ao operador aéreo, o qual deve entregar ao PNAE comprovante de recebimento.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 1º As ajudas técnicas ou os equipamentos médicos devem ser declarados, identificados e apresentados ao operador transportador aéreo, o qual deve entregar ao PNAE comprovante de recebimento.</p>	<p>O § 1º do art. 25 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e mantido como § 1º do art. 35 na proposta, alterações em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS e alteração da forma do texto.</p>
<p>§ 2º No caso de extravio ou avaria de ajudas técnicas ou equipamentos médicos, o operador aéreo deve providenciar, no desembarque, a substituição imediata por item equivalente.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 2º No caso de extravio ou avaria de ajudas técnicas ou equipamentos médicos, o operador transportador aéreo deve providenciar, no desembarque, a substituição imediata por item equivalente.</p>	<p>O § 2º do art. 25 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e mantido como § 2º do art. 35 na proposta, alterações em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS.</p>
<p>§ 3º A perda ou a inutilização são constatadas quando a ajuda técnica ou o equipamento médico não tenham sido restituídos ao PNAE nas mesmas condições em que foram apresentados ao operador aéreo após 48 (quarenta e oito) horas do desembarque.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 3º A perda ou a inutilização são constatadas quando as ajudas técnicas ou os equipamentos médicos não tenham sido restituídos ao PNAE nas mesmas condições em que foram apresentados ao operador transportador aéreo após 48 (quarenta e oito) horas do desembarque.</p>	<p>O § 3º do art. 25 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como § 3º do art. 35 na proposta, alterações em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS.</p>
<p>§ 4º Ao constatar a perda ou a inutilização, o operador aéreo deve efetuar o pagamento de indenização ao PNAE no valor de mercado da ajuda técnica ou do equipamento médico perdido ou inutilizado, no prazo de 14 (quatorze) dias.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 4º Ao constatar a perda ou a inutilização, o operador transportador aéreo deve efetuar o pagamento de indenização ao PNAE no valor de mercado da ajuda técnica ou do equipamento médico perdido ou inutilizado, no prazo de até 14 (quatorze) 15 (quinze) dias.</p>	<p>O § 4º do art. 25 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e mantido como § 4º do art. 35 na proposta, alterações em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS. Quanto a alteração no prazo de 14 para 15 dias, deve-se também a padronização e simplificação textual proposta pela SAS por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>§ 5º A ajuda técnica ou o equipamento médico disponibilizados pelo operador aéreo nos termos do § 2º deste artigo devem permanecer à disposição do PNAE até que este efetue a aquisição ou substituição da ajuda técnica ou do equipamento médico, limitado ao prazo de 15 (quinze) dias após o pagamento da indenização.</p>	<p>§ 5º As ajudas técnicas ou os equipamentos médicos disponibilizados pelo operador transportador aéreo nos termos do § 2º deste artigo devem permanecer à disposição do PNAE até que efetue a aquisição seja reparada a avaria ou efetuada a substituição das ajudas técnicas ou dos equipamentos médicos, limitado ao prazo de até 7 (sete) dias após o reparo ou a</p>	<p>O § 5º do art. 25 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e mantido como § 5º do art. 35 na proposta, em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS.</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<i>(Remanejado e alterado)</i>	substituição, ou de até 15 (quinze) dias após o pagamento da indenização prevista no § 4º.	Alteração para padronização e simplificação textual proposta pela SAS, bem como para inclusão da previsão de reparação da avaria constatada, para compatibilização com os dispositivos acerca da bagagem despachada contidos na Resolução Anac nº 400/2016. Alteração feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<p>§ 6º Outras formas de compensação ao PNAE poderão ser estabelecidas por acordo específico entre as partes, devendo o operador aéreo neste caso informar previamente ao PNAE sobre seus direitos previstos nos §§ 2º a 5º deste artigo.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 6º Outras formas de compensação ao PNAE poderão ser estabelecidas por acordo específico entre as partes, devendo o operador transportador aéreo neste caso informar previamente ao PNAE sobre seus direitos os procedimentos previstos nos §§ 2º a 5º deste artigo.</p>	<p>O § 6º do art. 25 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e mantido como § 6º do art. 35 na proposta, alterações em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS. Inserção de “procedimentos” no lugar de “direitos”, para manter referência técnica às regras aplicáveis, reduzindo o incentivo à judicialização como consta na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<i>(Novo)</i>	§ 7º O transportador aéreo pode contratar serviços especializados para as providências relacionadas aos §§ 1º a 6º deste artigo, incluindo seguro em caso de dano ou extravio.	<p>Parágrafo inserido para tornar expressa a possibilidade da contratação de seguro por parte do transportador aéreo – como um dos serviços especializados –, em adequação ao recomendado pela OACI. Ver item 4.5.1 Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<i>(Novo)</i>	§ 8º O transportador aéreo deverá 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	<p>Parágrafo inserido para a maior padronização com a normatização da OACI. O texto se refere às ajudas técnicas ou aos equipamentos médicos de maior complexidade, para</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
	<p>convencionais em relação aos seus equivalentes.</p>	<p>os quais se deve recomendar ao PNAE a contratação de seguro específico. Ver item 4.5.1 Ajudas técnicas e assentos adicionais para o PNAE: “3.10 Os agentes devem informar os passageiros sobre os limites da responsabilidade do operador de aeronave no que diz respeito ao transporte de ajudas técnicas, para que as pessoas com deficiência possam considerar a contratação do seu próprio seguro. Os agentes também devem informar os passageiros sobre a situação atual das restrições de segurança, proteção e materiais perigosos, pois podem impactar o transporte de equipamentos médicos ou ajudas técnicas.” do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>§ 9º Para os casos previstos no § 8º, o transportador aéreo deverá orientar o PNAE sobre a conveniência de contratação facultativa de seguro específico.</p>	<p>Parágrafo inserido para a maior padronização com a normatização da OACI, como explicação idêntica à anterior. Inserção feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>Art. 26. O transporte de ajudas técnicas, equipamentos médicos ou quaisquer outros que envolvam artigos classificados como perigosos para o transporte aéreo deve ser executado em conformidade com os requisitos técnicos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 175, intitulado “Transporte de Artigos Perigosos em Aeronaves Civis”. (Redação dada pela Resolução nº 608, de 11.02.2021)</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 26. 36. O transporte de ajudas técnicas, equipamentos médicos ou quaisquer outros que envolvam artigos classificados como perigosos para o transporte aéreo deve ser executado em conformidade com os requisitos técnicos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 175, intitulado “Transporte de Artigos Perigosos em Aeronaves Civis”. (Redação dada pela Resolução nº 608, de 11.02.2021)</p>	<p>O art. 26 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 36 na proposta, alteração em decorrência da retirada do título do RBAC, para padronização textual da proposta.</p>
<p>Seção III:</p>	<p>(Ver novo CAPÍTULO III e sua Seção III)</p>	<p>Foi mudada a ordem de exibição da Seção III</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		Acompanhante, do Capítulo III da Resolução Anac nº 280/2013. Seu tratamento foi realizado no novo CAPÍTULO III e sua Seção III da proposta.
<p>Art. 27 O PNAE com deficiência ou mobilidade reduzida deve ser acompanhado sempre que: (...)</p> <p><i>(Remanejado e parcialmente excluído para novo Capítulo)</i></p>	<p>Art. 27 O PNAE com deficiência ou mobilidade reduzida deve ser acompanhado sempre que: (...)</p> <p>(Remanejado e parcialmente excluído)</p>	Grande parte do conteúdo do art. 27 da Resolução Anac nº 280/2013 foi excluído conforme explicado no item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<p>Art. 28. O acompanhante deve ser maior de 18 (dezoito) anos e possuir condições de prestar auxílio nas assistências necessárias ao PNAE, inclusive as previstas no art. 14. (...)</p> <p><i>(Remanejado e parcialmente excluído para novo Capítulo)</i></p>	<p>Art. 28. O acompanhante deve ser maior de 18 (dezoito) anos e possuir condições de prestar auxílio nas assistências necessárias ao PNAE, inclusive as previstas no art. 14. (...)</p> <p>(Remanejado e parcialmente excluído)</p>	O art. 28 da Resolução Anac nº 280/2013 foi revisado no item 4.3 Problema Regulatório 3: Acompanhante do Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
<p>Seção IV</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Seção IV III</p>	Seção renumerada.
<p>Cão-Guia ou Cão-Guia de Acompanhamento</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Cão-Guia ou Cão-Guia de Acompanhamento</p>	Alteração da redação, com exclusão do termo “Cão-Guia de Acompanhamento”.
<p>Art. 29. O PNAE usuário de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento pode ingressar e permanecer com o animal no edifício terminal de passageiros e na cabine da aeronave, mediante apresentação de identificação do cão-guia e comprovação de treinamento do usuário.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 29. 37. O PNAE usuário de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento pode ingressar e, permanecer e transitar com o animal no edifício terminal de passageiros e na cabine da aeronave; durante a sua viagem, mediante apresentação de identificação do cão-guia e comprovação de treinamento do usuário.</p>	O art. 29 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 37 na proposta. Alteração da redação, com a exclusão do termo “cão-guia de acompanhamento”, por não se fazer necessário. Ver parte final do item 3.2.2.4.3 Animal de serviço e animal de assistência emocional: “ <i>Em relação à revisão normativa, cabe tão somente a exclusão do termo “cão-guia de acompanhamento”, uma vez que a regulação do cão-guia por si só já é ampla o suficiente e adequada.</i> ” do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		Alteração para padronização e simplificação textual proposta pela SAS por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<p>§ 1º O cão-guia ou o cão-guia de acompanhamento devem ser transportados gratuitamente no chão da cabine da aeronave, em local adjacente ao de seu dono e sob seu controle, desde que equipado com arreo, dispensado o uso de focinheira.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 1º O cão-guia ou o cão-guia de acompanhamento deve ser transportado gratuitamente no chão da cabine da aeronave, em local adjacente ao de seu dono PNAE que assiste e sob seu controle, desde que equipado com arreo, dispensado o uso de focinheira.</p>	<p>O § 1º do art. 29 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como § 1º do art. 37 na proposta. Mesma justificativa apresentada acerca do <i>caput</i> do art. 37 da proposta.</p> <p>Alteração da redação, com a exclusão do termo “cão-guia de acompanhamento” objetivando a padronização e simplificação textual proposta pela SAS por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>§ 2º O cão-guia ou o cão-guia de acompanhamento devem ser acomodados de modo a não obstruir, total ou parcialmente, o corredor da aeronave.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 2º O cão-guia ou o cão-guia de acompanhamento devem ser acomodados de modo a não obstruir, total ou parcialmente, o corredor da aeronave.</p>	<p>O § 2º do art. 29 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como § 1º do art. 37 na proposta. Mesma justificativa apresentada acerca do <i>caput</i> do art. 37 da proposta.</p> <p>Alteração da redação, com a exclusão do termo “cão-guia de acompanhamento” objetivando a padronização e simplificação textual proposta pela SAS por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>§ 3º O cão-guia ou o cão-guia de acompanhamento em fase de treinamento devem ser admitidos na forma do <i>caput</i> quando em companhia de treinador, instrutor ou acompanhante habilitado.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 3º O cão-guia ou o cão-guia de acompanhamento em fase de treinamento deve ser admitidos na forma do <i>caput</i> quando em companhia de treinador; ou instrutor ou acompanhante acompanhante habilitado.</p>	<p>O § 3º do art. 29 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como § 3º do art. 37 na proposta. Mesma justificativa apresentada acerca do <i>caput</i> do art. 37 da proposta.</p> <p>Alteração da redação, com a exclusão dos termos “cão-guia de acompanhamento” e “ou acompanhante”</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		objetivando a padronização e simplificação textual proposta pela SAS por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<p>§ 4º O operador aéreo não é obrigado a oferecer alimentação ao cão-guia ou ao cão-guia de acompanhamento, sendo esta responsabilidade do passageiro.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>§ 4º O operador aéreo não é obrigado a oferecer alimentação ao cão-guia ou ao cão-guia de acompanhamento, sendo esta responsabilidade do passageiro. O PNAE usuário de cão-guia é responsável pelos cuidados do cão-guia, podendo utilizar gratuitamente as instalações voltadas ao atendimento de animais de estimação fornecidas pelo operador de aeródromo ou transportadores aéreos.</p>	<p>O § 4º do art. 29 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como § 4º do art. 37 na proposta. Mesma justificativa apresentada acerca do <i>caput</i> do art. 37 da proposta. Alteração da redação, com a exclusão do termo “cão-guia de acompanhamento” objetivando a padronização e simplificação textual proposta pela SAS por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>Art. 30. Para o transporte de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento em aeronave, devem ser cumpridas as exigências das autoridades sanitárias nacionais e do país de destino, quando for o caso.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 30. 38. Para o transporte de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento em aeronave, devem ser cumpridas as exigências das autoridades sanitárias nacionais O PNAE usuário de cão-guia deverá apresentar, quando da realização do despacho, comprovação do cumprimento dos requisitos sanitários e de saúde animal exigidos na legislação nacional aplicável e do país de destino, quando for o caso.</p>	<p>O art. 30 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 38 na proposta. Mesma justificativa apresentada acerca do <i>caput</i> do art. 37 da proposta. Alteração da redação, com a exclusão do termo “cão-guia de acompanhamento” objetivando a padronização e simplificação textual proposta pela SAS por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>Seção V</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Seção V IV</p>	<p>Seção renumerada.</p>
<p>Designação de Assentos e Mecanismos de Contenção</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Designação de Assentos e Mecanismos Sistemas de Contenção</p>	<p>Alterado por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>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.</p>	<p>O novo artigo proposto determina orientação geral para a alocação de assento mais adequada às necessidades do PNAE. Em síntese, o artigo apresenta a conjugação dos elementos que devem ser utilizados pelo</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<p>transportador como critérios para a alocação de assentos mais adequada para cada PNAE, conforme sua condição e necessidade(s) específica(s). Ver item 4.5.2. Marcação antecipada de assentos do passageiro: <i>“Portanto, somente para casos específicos de restrição de autonomia ou de mobilidade do PNAE é prevista a alocação especial de assentos.”</i> do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS. (Alterado a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)</p>
<p>Art. 31. O operador aéreo brasileiro deve disponibilizar: <i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 31. § 1º O operador transportador aéreo brasileiro deve disponibilizar:</p>	<p>O art. 31 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e remanejado como § 1º do art. 39 da proposta. A alterações em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS</p>
<p>I – 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, intitulado “Requisitos Operacionais: Operações Domésticas, de Bandeira e Suplementares”; <i>(Excluído)</i></p>	<p>I – 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, intitulado “Requisitos Operacionais: Operações Domésticas, de Bandeira e Suplementares”; (Excluído)</p>	<p>Inciso atual excluído, por seu teor já estar em regulamentação específica. A referência ao RBAC nº 121 foi transferida para o inciso II, do § 1º do art. 39 da proposta. Ver item 4.5.4 Regulação técnica: <i>“Também se teve o cuidado de retirar os dispositivos que conflitavam com outros regulamentos expedidos pela Anac, como por exemplo, restrição a ocupação de assentos e prescrições relacionadas aos sistemas de contenção de passageiros, que devem observar as prescrições feitas por meio de regulamentos específicos sobre o tema.”</i> do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>II – 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; e</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>I – assentos especiais, junto ao corredor, localizados na dianteira e traseira da aeronave, o mais próximo possível próximos 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;</p>	<p>O inciso II do art. 31 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como inciso I do § 1º do art. 39 na proposta. Neste contexto, o Anexo II a que se refere versa sobre a Configuração de Aeronaves. Alteração para padronização e simplificação textual proposta pela SAS feita por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>III – mecanismo de retenção adicional ao PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>III – mecanismo de retenção adicional ao PNAE que apresente limitação que o impeça de permanecer ereto no encosto da aeronave.</p> <p>II – sistema de contenção adicional para PNAE permanecer ereto e seguro no encosto, se solicitado previamente, em conformidade com os requisitos técnicos da regulamentação operacional aplicável.</p>	<p>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 feitas por meio da Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS. Ver item 4.5.2. Marcação antecipada de assentos do passageiro do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e a Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS. (Alterado a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>§ 2º O PNAE que comunicar previamente a necessidade de utilizar sistema de contenção adicional para permanecer ereto e seguro no encosto poderá utilizar sistema de contenção adicional de sua propriedade devendo cumprir a regulamentação operacional aplicável.</p>	<p>Novo parágrafo introduzido após revisão do art. 39 da proposta para contemplar o PNAE que necessita utilizar sistema de contenção adicional para permanecer ereto e seguro no assento da aeronave. 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.</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		Alterações feitas por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS. (Alterado a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)
<i>(Novo)</i>	<p>§ 3º O PNAE que necessita utilizar sistema de contenção adicional para permanecer ereto e seguro no encosto poderá ser impedido de embarcar por razões de segurança operacional se não informar previamente a necessidade de utilização de sistema de contenção, se não apresentar este sistema de contenção ou se apresentar sistema de contenção incompatível com a regulamentação operacional aplicável.</p>	<p>Novo parágrafo introduzido após revisão do art. 39 da proposta para contemplar o PNAE que necessita utilizar sistema de contenção adicional para permanecer ereto e seguro no assento da aeronave. Destaca a possibilidade de restrição ao embarque em caso de o PNAE que tem a necessidade de utilizar sistema de contenção adicional para permanecer ereto e seguro no encosto:</p> <p>a) não informar previamente a necessidade de utilização de sistema de contenção; b) não apresentar o sistema de contenção; ou c) apresentar sistema de contenção incompatível com a regulamentação.</p> <p>A inclusão deste parágrafo faz-se necessária para evitar o constrangimento ao transportador aéreo para embarcar PNAE sem atendimento dos requisitos de segurança operacional. (Alterado a partir desta versão, visando o aprimoramento da proposta de ato normativo.)</p>
<p>§ 1º O PNAE pode utilizar mecanismo de retenção adicional de sua propriedade, devendo, neste caso, protocolar solicitação de autorização à Anac com antecedência mínima de 20 (vinte) dias da data do embarque.</p> <p><i>(Excluído)</i></p>	<p>§ 1º O PNAE pode utilizar mecanismo de retenção adicional de sua propriedade, devendo, neste caso, protocolar solicitação de autorização à Anac com antecedência mínima de 20 (vinte) dias da data do embarque.</p> <p>(Excluído)</p>	<p>Parágrafo excluído 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</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		necessidade desta solicitação individual por parte do PNAE. Ver também o item 3.6.3 Despacho GTEN (9654847) na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS, referente ao acolhimento da proposta da SAR.
<p>§ 2º Uma vez que um determinado mecanismo de retenção adicional tenha sido autorizado pela Anac, o PNAE fica dispensado de solicitar a autorização para sua utilização em outras viagens, bastando apresentar ao operador aéreo, no momento do embarque, a autorização correspondente, desde que ela esteja dentro da sua validade, se aplicável.</p> <p><i>(Excluído)</i></p>	<p>§ 2º Uma vez que um determinado mecanismo de retenção adicional tenha sido autorizado pela Anac, o PNAE fica dispensado de solicitar a autorização para sua utilização em outras viagens, bastando apresentar ao operador aéreo, no momento do embarque, a autorização correspondente, desde que ela esteja dentro da sua validade, se aplicável.</p> <p>(Excluído)</p>	<p>Parágrafo excluído 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) na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS, referente ao acolhimento da proposta da SAR.</p>
<p>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.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 32. 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.</p>	<p>O art. 32 da Resolução Anac nº 280/2013 foi reenumerado como art. 42 na proposta. Aprimoramento fundamentado na contribuição feita pela SPO por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>Art. 33. O PNAE que dependa de assistência do tipo WCHR, WCHS ou WCHC, o PNAE acompanhado de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento e o PNAE cuja articulação do joelho não permita a manutenção da perna flexionada devem ser alocados pelo operador aéreo em fileiras com espaços extras ou assentos dotados de dispositivos específicos, se disponíveis, para atender às suas necessidades, em</p>	<p>Art. 33. 41. O PNAE que dependa de assistência do tipo WCHR, WCHS ou WCHC, o PNAE acompanhado de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento e o PNAE cuja articulação do joelho não permita a manutenção da perna flexionada devem ser alocados pelo operador transportador aéreo em fileiras com espaços extras ou assentos dotados de dispositivos específicos, se disponíveis, para atender às suas necessidades, em local compatível com</p>	<p>O art. 33 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e reenumerado como art. 41 na proposta. Exclusão do termo “cão-guia de acompanhamento” e padronização da terminologia com as demais regulações SAS e o aprimoramento fundamentado na contribuição feita pela SPO</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>local compatível com a classe escolhida e o bilhete aéreo adquirido.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>a classe escolhida e o bilhete aéreo adquirido, bem como deve cumprir as previsões do regulamento operacional aplicável.</p>	<p>por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>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.</p> <p><i>(Remanejado)</i></p>	<p>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.</p>	<p>O parágrafo único do art. 33 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como parágrafo único do art. 41 na proposta.</p>
<p>Art. 34. O operador aéreo não pode acomodar o PNAE em um assento adjacente a uma saída de emergência ou de maneira que promova obstrução total ou parcial do corredor da aeronave.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 34. O operador aéreo não pode acomodar o PNAE em um assento adjacente a uma saída de emergência ou de maneira que promova obstrução total ou parcial do corredor da aeronave.</p> <p>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.</p>	<p>O art. 34 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 42 na proposta. A nova proposição decorre da padronização da terminologia com as demais regulações SAS e 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 na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>CAPÍTULO IV</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>CAPÍTULO IV VI</p>	<p>Capítulo renumerado.</p>
<p>CONTROLE DE QUALIDADE DOS SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA ESPECIAL</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>TREINAMENTO E CONTROLE DE QUALIDADE DOS SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA ESPECIAL</p>	<p>Alteração do título do Capítulo, para inserção de “treinamento” e simplificação textual geral. Ver item 4.5.3 Sistema de controle de qualidade do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>Seção I</p>	<p>Nova Seção.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>Treinamento</p>	<p>Inserção de nova Seção para destacar o tema específico do “treinamento”. Ver item 4.5.3 Sistema de controle de qualidade do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>Art. 35. Os operadores aéreos e aeroportuários 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. 39, com o objetivo de capacitá-los para o adequado atendimento ao PNAE , (sic), devendo disponibilizar a documentação comprobatória quando solicitado pela Anac.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 35. 43. Os operadores aeroportuários transportadores aéreos e operadores aeroportuários de aeródromo devem estabelecer programa de treinamento, sob a gestão ou supervisão do responsável por acessibilidade previsto no art. 46, para suas equipes de terra e de bordo, que realizem atendimento a passageiros e para o responsável por acessibilidade previsto no art. 39, incluindo pessoal contratado, que presta atendimento ou assistência especial direta ou indiretamente aos PNAEs, com o objetivo de capacitá-los para o adequado atendimento ao PNAE, em acessibilidade e assistência especial ao serviço de transporte aéreo, devendo disponibilizar a documentação comprobatória quando solicitado pela Anac.</p>	<p>O art. 35 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 43 na proposta. Alterações em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS, ajustes para referir também a assistência especial no treinamento, bem como indicar a atribuição de sua gestão ou supervisão pelo responsável por acessibilidade e outros aprimoramentos conforme as sugestões da SPO constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p>Parágrafo único. O programa de treinamento mencionado no <i>caput</i> deverá observar o disposto no Anexo III desta Resolução.</p> <p><i>(Remanejado)</i></p>	<p>Parágrafo único. O programa de treinamento mencionado no <i>caput</i> deverá observar o disposto no Anexo III desta Resolução.</p>	<p>O parágrafo único do art. 35 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como parágrafo único do art. 43 na proposta. Neste contexto, o Anexo III a que se refere versa sobre o Programa de Treinamento.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>Seção II</p>	<p>Nova Seção</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>Controle de qualidade dos serviços de assistência especial</p>	<p>Inserção de título da nova Seção da proposta, que corresponde ao título do atual Capítulo IV Controle de qualidade dos serviços de assistência especial da Resolução Anac nº 280/2013.</p>
<p>Art. 36. Os operadores aéreos e aeroportuários devem implementar sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE, com base nos atendimentos realizados.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 36. 44. Os operadores aéreos e aeroportuários transportadores aéreos e operadores de aeródromo devem implementar, gerenciar e avaliar sistema de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE, com base nos atendimentos realizados.</p>	<p>O art. 36 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 44 na proposta. Alterações em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS e inserção de gerenciamento e avaliação, como atividades necessárias ao aprimoramento do controle de qualidade. Ver item 4.5.3 Sistema de controle de qualidade do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>Art. 37. Os operadores aéreos e aeroportuários devem realizar e manter, por 2 (dois) anos, os registros dos atendimentos a PNAE, para acompanhamento e controle estatístico, devendo ser cadastradas, conforme cada caso, as seguintes informações:</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>Art. 37. 45. Os operadores aéreos e aeroportuários transportadores aéreos e operadores de aeródromo devem realizar, manter por 5 (cinco) anos e compartilhar mensalmente 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:</p>	<p>O art. 37 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 45 na proposta. Alterações em decorrência de padronização de terminologia com as demais regulações SAS e aprimoramento da regulação, com inserção de obrigação de gestão (“manter”) e de compartilhamento (“compartilhar”) com a Anac, permitindo o adequado monitoramento do atendimento dos PNAEs.</p> <p>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 como consta na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS. 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. Ver também o item 4.5.3 Sistema de controle de qualidade do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p>I – para cada serviço de transporte aéreo de PNAE realizado:</p> <p><i>(Remanejado)</i></p>	<p>I – para cada serviço de transporte aéreo de PNAE realizado:</p>	<p>O inciso I do art. 37 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como inciso I do art. 45 na proposta.</p>
<p>a) data de realização;</p> <p><i>(Remanejado)</i></p>	<p>a) data de realização;</p>	<p>A alínea a do inciso I do art. 37 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerada como alínea a do inciso I do art. 45 na proposta.</p>
<p>b) aeroportos de origem, destino e conexão;</p>	<p>b) aeroportos de origem, destino e conexão;</p>	<p>A alínea b do inciso I do art. 37 da Resolução Anac</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<i>(Remanejado)</i>		nº 280/2013 foi renumerada como alínea b do inciso I do art. 45 na proposta.
c) tipo(s) da(s) aeronave(s) que realizou(aram) o transporte; <i>(Remanejado)</i>	c) tipo(s) da(s) aeronave(s) que realizou(aram) o transporte;	A alínea c do inciso I do art. 37 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerada como alínea c do inciso I do art. 45 na proposta.
<i>(Novo)</i>	d) condição do PNAE;	Alínea inserida para adequação à informação prévia fornecida pelo PNAE acerca de sua condição. Ver item 4.1 Problema Regulatório 1: Informações a Serem Apresentadas pelo Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
d) tipo(s) de atendimento(s) prestado(s), de acordo com os códigos do Anexo I desta Resolução; <i>(Remanejado e alterado)</i>	d) e) tipo(s) de atendimento(s) prestado(s) e) assistência(s) prestada(s) , de acordo com os códigos do Anexo I desta Resolução;	A alínea d do inciso I do art. 37 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterada e renumerada como alínea e do inciso I do art. 45 na proposta, para inserção da necessidade de adequação à informação prévia fornecida pelo PNAE acerca das assistências de que necessita. Fez-se também a adequação da terminologia e padronização textual. Ver item 4.1 Problema Regulatório 1: Informações a Serem Apresentadas pelo Passageiro que Requer Assistência Especial do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
e) ajuda(s) técnica(s), equipamento(s) médico(s) ou demais equipamentos disponibilizado(s); <i>(Remanejado e alterado)</i>	e) f) ajuda(s) técnica(s) f) incluindo cão-guia –, equipamento(s) médico(s) ou demais equipamento(s) disponibilizado(s);	A alínea e do inciso I do art. 37 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterada e renumerada como alínea f do inciso I do art. 45 na proposta. Inserção expressa de cão-guia como ajuda técnica, para adequação técnica do tema na alínea.
f) realização ou não de comunicação prévia, nos termos do art. 9º ou do art. 21; e	f) g) realização ou não de comunicação prévia , nos termos do art. 9º ou do art. 30;	A alínea f do inciso I do art. 37 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterada e renumerada como alínea g

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<i>(Remanejado e alterado)</i>		do inciso I do art. 45 na proposta para ajuste de referência de artigo.
<i>(Novo)</i>	h) ponte ou equipamento de ascenso e descenso utilizado;	Inserção de alínea com informação acerca do meio utilizado para embarque e desembarque. A nova alínea permite, assim, o adequado monitoramento deste tema pela Anac. Ver o item 4.4 Problema Regulatório 4: Equipamentos de Ascenso e Descenso do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
Art. 38. Os operadores aéreos e aeroportuários devem realizar e manter, 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. <i>(Remanejado e alterado)</i>	Art. 38. Os operadores aéreos e aeroportuários devem realizar e manter, por 2 (dois) anos, o i) registro sobre troca de informações entre operadores e com o transportadores aéreos, operadores de aeródromo e PNAE, incluindo os momentos de recebimento e transmissão de cada informação; e	O art. 38 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como alínea i do inciso I do art. 45 da proposta. A alteração visa a adequação textual e padronização com outras regulações SAS e se fez a exclusão do prazo de “2 (dois) anos”.
g) presença ou não de acompanhante e de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento; e <i>(Remanejado e alterado)</i>	g) j) presença ou não de acompanhante e de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento; e pessoa que acompanha o PNAE (acompanhante ou atendente pessoal, responsável por cuidados médicos ou assistente de segurança operacional).	A alínea g do inciso I do art. 37 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterada e renumerada como alínea j do inciso I do art. 45 na proposta. Alteração com detalhamento acerca da pessoa que acompanha e remanejamento do tema do cão-guia para a alínea referente às ajudas técnicas. Alteração para padronização e simplificação textual proposta pela SAS por meio de sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
II – para cada serviço de transporte aéreo de PNAE solicitado e não realizado: <i>(Remanejado e alterado)</i>	II – para cada serviço de transporte aéreo de PNAE solicitado e não realizado ou realizado com ocorrência:	O inciso II do art. 37 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como inciso II do art. 45 na proposta. O inciso foi alterado, com inserção da possibilidade de “ocorrência”, tornando o dispositivo mais abrangente.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		O termo “ocorrência” se mostrou mais adequado do que o termo “falha”, estando mais alinhado com a regulação proposta e presente também no art. 39 da Resolução nº 280/2013.
a) data da solicitação do serviço; e <i>(Remanejado)</i>	a) data da solicitação do serviço; e	A alínea a do inciso II do art. 37 da Resolução Anac nº 280/2013 foi remanejada como alínea a do inciso II do art. 45 na proposta.
b) motivo da recusa ou falha na prestação do serviço. <i>(Remanejado e alterado)</i>	b) motivo da recusa (impedimento de voar) ou falha ocorrência em desfavor do PNAE na prestação do serviço.	A alínea b do inciso II do art. 37 da Resolução Anac nº 280/2013 foi remanejada como alínea b do inciso II do art. 45 na proposta. O texto da alínea foi alterado para maior clareza e nova referência à “ocorrência” no lugar de “falha”. Dessa forma, houve alteração do inciso, com inserção de referência à recusa como “impedimento de voar” e alteração de “falha” para “ocorrência”, termo mais alinhado com a regulação proposta e presente também no art. 39 da Resolução nº 280/2013.
<i>(Novo)</i>	Seção III	Nova Seção.
<i>(Novo)</i>	Responsável por acessibilidade	O título “responsável por acessibilidade” da nova Seção sinaliza a elevação de seu papel, realizada por meio do maior detalhamento contido na regulação da proposta.
Art. 39. Os operadores aéreos e os operadores de aeroportos onde operem voos regulares devem manter, em período integral de suas operações, funcionário responsável por acessibilidade a ser consultado para solução de eventuais ocorrências relacionadas ao atendimento ao PNAE. <i>(Remanejado e alterado)</i>	Art. 39. Os operadores aéreos e os operadores de aeroportos onde operem voos regulares devem manter, em período integral de suas operações, funcionário responsável por acessibilidade a ser consultado para solução de eventuais ocorrências relacionadas ao atendimento ao PNAE. Art. 46. Os transportadores aéreos e os operadores de aeródromos devem designar, por ato próprio e considerando os critérios de qualificação, o responsável por acessibilidade.	O art. 39 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 46 na proposta. As alterações no artigo destacam a elevação do papel do responsável por acessibilidade e a necessidade de sua designação formal, em procedimento alinhado a outras regulações da Anac.
§ 1º O responsável por acessibilidade deve estar disponível para contato de	§ 1º O responsável por acessibilidade ou seu substituto deve estar disponível para contato e para consulta acerca de	O § 1º do art. 39 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>forma presencial ou por outros meios que permitam o atendimento imediato.</p> <p><i>(Remanejado e alterado)</i></p>	<p>ocorrências e outras questões relacionadas à acessibilidade, de forma direta ou por meio de sua equipe, de forma presencial ou por outros meios que permitam o atendimento imediato, em período integral de operações do transportador aéreo ou do operador de aeródromo correspondente.</p>	<p>renumerado como § 1º do art. 46 na proposta.</p> <p>As alterações no parágrafo atendem à elevação do papel do responsável por acessibilidade, indicando a atuação de sua equipe, além da previsão de seu substituto.</p> <p>Reinserção da referência a “consulta” junto ao responsável por acessibilidade e ao “período integral das operações”, que constam do <i>caput</i> do art. 39 da Resolução nº 280/2013, de modo a indicar a ampla disponibilidade do responsável por acessibilidade e indicar o período correto de atuação do responsável por acessibilidade conforme sugestão constante na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>§ 2º O responsável por acessibilidade tem, dentre suas atribuições, gerenciar:</p>	<p>O parágrafo inserido detalha e aprofunda as atribuições do novo responsável por acessibilidade para atividades de gerenciamento diversas relacionadas à assistência especial.</p> <p>Ver item 4.5.3 Sistema de controle de qualidade do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>I – os programas de treinamento previstos neste Capítulo;</p>	<p>Inciso inserido para referir a responsabilidade sobre os programas de treinamento.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>II – os sistemas de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE;</p>	<p>Inciso inserido para referir a responsabilidade sobre os sistemas de controle de qualidade de serviço prestado a PNAE.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>III – a prestação de informações pertinentes sobre assistências ao PNAE;</p>	<p>Inciso inserido para referir a responsabilidade sobre a prestação de informações pertinentes sobre assistências ao PNAE.</p>
<p><i>(Novo)</i></p>	<p>IV – o tratamento para a solução de eventuais ocorrências relacionadas ao atendimento ao PNAE;</p>	<p>Inciso inserido para referir a responsabilidade sobre o tratamento de eventuais</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		ocorrências relacionadas ao atendimento ao PNAE. <i>Observação: conforme se observa do caput do art. 39 da Resolução Anac nº 280/2013, a “solução de eventuais ocorrências relacionadas ao atendimento ao PNAE” consiste na única atribuição reservada ao responsável por acessibilidade pela Resolução nº 280/2013.</i>
<i>(Novo)</i>	V – outras que se façam necessárias.	Inciso inserido para referir a responsabilidade sobre outras oportunidades de melhoria ou outras atividades relacionadas à acessibilidade do PNAE que, se existentes, também são atribuição do responsável por acessibilidade.
§ 2º A orientação do responsável por acessibilidade não pode contrariar uma decisão baseada em segurança operacional adotada pelo piloto em comando. <i>(Remanejado)</i>	§ 2º 3º A orientação do responsável por acessibilidade não pode contrariar uma decisão baseada em segurança operacional adotada pelo piloto em comando.	Sem alterações, somente remanejamento.
<i>(Novo)</i>	CAPÍTULO VII	Capítulo Inserido. Inserção feita por meio da Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
<i>(Novo)</i>	DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS	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.
<i>(Novo)</i>	Art. 47. As infrações ao previsto nesta Resolução são as dispostas em seu Anexo IV.	O artigo 47 da proposta visa atender ao previsto na proposta de revisão da Resolução Anac nº 472/2018 e às mudanças ocorridas nos procedimentos

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		administrativos e sancionatórios, bem como fazer remissão as infrações constantes no Anexo IV da proposta.
<i>(Novo)</i>	§ 1º Constituem infrações por ocorrência ou de âmbito individual aquelas que atingem de forma individualizada os PNAEs, 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, aplica-se 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.
<i>(Novo)</i>	§ 2º Constituem infrações por constatação ou de âmbito coletivo aquelas que atingem de forma indeterminada os PNAEs, 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.
<i>(Novo)</i>	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.
<i>(Novo)</i>	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.
<i>(Novo)</i>	Art. 49. Para a definição do valor da multa aplicável para cada infração identificada, deverá ser considerada a incidência dos seguintes fatores de	O novo artigo em seu <i>caput</i> apresenta os fatores de impacto – quantidade de pessoas prejudicadas e

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
	impacto e de porte em relação ao valor-base da multa, caso eles sejam cabíveis:	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.
(Novo)	I – Quantidade de pessoas prejudicadas;	Idem ao <i>caput</i> do artigo.
(Novo)	II – Quantidade de dias de infração;	Idem ao <i>caput</i> do artigo.
(Novo)	III – Porte do transportador aéreo; e	Idem ao <i>caput</i> do artigo.
(Novo)	IV – Porte do operador de aeródromo.	Idem ao <i>caput</i> do artigo.
(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 <i>caput</i> 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 <i>caput</i> 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.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<i>(Novo)</i>	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.
<i>(Novo)</i>	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 V <i>(Remanejado)</i>	CAPÍTULO VIII	Capítulo renumerado.
DISPOSIÇÕES FINAIS	DISPOSIÇÕES FINAIS	Sem alterações.
Art. 40. A Anac pode solicitar, a qualquer tempo, as informações relacionadas aos arts. 35 a 38. <i>(Remanejado e alterado)</i>	Art. 40. 51. A Anac pode solicitar requerer , a qualquer tempo, as quaisquer informações relacionadas aos arts. 35 a 38 a esta Resolução.	O art. 40 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 51 na proposta. Artigo alterado, com substituição de “solicitar” por “requerer”, para reforçar o poder regulatório da Anac não apenas aos artigos relacionados ao treinamento, controle de qualidade e responsável por acessibilidade – arts. 43 a 46 – , mas a toda e qualquer informação referida na nova proposta.
Art. 41. O Anexo III da Resolução nº 25, de 25 de agosto de 2008, passa a vigorar com as seguintes alterações: <i>(Remanejado e alterado)</i>	Art. 41. 52. O Anexo III da Resolução nº 25, de 25 de agosto de 2008 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:	Artigo renumerado e revisado em razão da consolidação das sanções atualmente previstas na Resolução Anac nº 280/2013 e nº 472/2018, bem como a necessidade de adequação em razão da nova proposta de ato normativo.
<i>(Novo)</i>	I – na tabela IV – FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Empresa Aérea: ficam revogadas as	Vide o <i>caput</i> deste artigo.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
	alíneas a, d, e, f, g, h, i, j, k, l, m, n, o, p, q, r, s, t;	
(Novo)	II – na tabela IV – FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária: ficam revogadas as alíneas d, h, j, k, l, m, n, o.	Vide o <i>caput</i> deste artigo.
I – na tabela IV – FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Empresa Aérea: (Excluído)	I – na tabela IV – FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Empresa Aérea: (Excluído)	Excluído – ver explicação referente ao <i>caput</i> do art. 41 da Resolução nº 280/2013.
a) os itens 1, 5, 6, 9, 13 e 14 passam a vigorar com a redação dada no Anexo IV desta Resolução; (Excluído)	a) os itens 1, 5, 6, 9, 13 e 14 passam a vigorar com a redação dada no Anexo IV desta Resolução; (Excluído)	Excluído – ver explicação referente ao <i>caput</i> do art. 41 da Resolução nº 280/2013.
b) ficam acrescidos os itens 16 a 27, na forma do Anexo IV desta Resolução; e (Excluído)	b) ficam acrescidos os itens 16 a 27, na forma do Anexo IV desta Resolução; e (Excluído)	Excluído – ver explicação referente ao <i>caput</i> do art. 41 da Resolução nº 280/2013.
c) ficam revogados os itens 4, 7, 8, 10, 11, 12 e 15; (Excluído)	c) ficam revogados os itens 4, 7, 8, 10, 11, 12 e 15; (Excluído)	Excluído – ver explicação referente ao <i>caput</i> do art. 41 da Resolução nº 280/2013.
II – na tabela IV – FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária: (Excluído)	II – na tabela IV – FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – Administração Aeroportuária: (Excluído)	Excluído – ver explicação referente ao <i>caput</i> do art. 41 da Resolução nº 280/2013.
a) os itens 7 e 15 passam a vigorar com a redação dada no Anexo IV desta Resolução; (Excluído)	a) os itens 7 e 15 passam a vigorar com a redação dada no Anexo IV desta Resolução; (Excluído)	Excluído – ver explicação referente ao <i>caput</i> do art. 41 da Resolução nº 280/2013.
b) ficam acrescidos os itens 18 a 23, na forma do Anexo IV desta Resolução; e (Excluído)	b) ficam acrescidos os itens 18 a 23, na forma do Anexo IV desta Resolução; e (Excluído)	Excluído – ver explicação referente ao <i>caput</i> do art. 41 da Resolução nº 280/2013.
c) ficam revogados os itens 1, 5, 6, 8, 13, 14 e 16; (Excluído)	c) ficam revogados os itens 1, 5, 6, 8, 13, 14 e 16; (Excluído)	Excluído – ver explicação referente ao <i>caput</i> do art. 41 da Resolução nº 280/2013.
III – no cabeçalho da tabela do Anexo III, fica acrescido o texto “CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA – ART. 1º, § 3º, C/C ARTS. 12 E 289”. (Excluído)	III – no cabeçalho da tabela do Anexo III, fica acrescido o texto “CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA – ART. 1º, § 3º, C/C ARTS. 12 E 289”. (Excluído)	Excluído – ver explicação referente ao <i>caput</i> do art. 41 da Resolução nº 280/2013.
Art. 42. Os equipamentos referidos no art. 20 deverão ser disponibilizados pelo operador aeroportuário, nos termos do seu § 1º, obedecendo ao seguinte cronograma: (Excluído)	Art. 42. Os equipamentos referidos no art. 20 deverão ser disponibilizados pelo operador aeroportuário, nos termos do seu § 1º, obedecendo ao seguinte cronograma: (Excluído)	O disposto no art. 42 – incluindo <i>caput</i> , incisos e parágrafos – da Resolução Anac nº 280/2013 não mais se aplica devido à perda do objeto, após 10 anos de vigência da norma.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
		<p>Ver itens 4.4.1.1.1 Previsões da Resolução Anac nº 280/2013 e das Regulações anteriores e 4.4.2.1.1 Previsões da Resolução Anac nº 280/2013 e das Regulações anteriores: “<i>Cumpre recordar que a Resolução Anac nº 280/2013 trouxe uma importante inovação no marco regulatório relativo à disponibilização de equipamentos. Até 2012, os normativos brasileiros alocavam a responsabilidade pela disponibilização destes equipamentos (com exceção das pontes telescópicas) majoritariamente aos transportadores aéreos. A partir de 2013, de forma gradual essa responsabilidade migrou para os operadores aeroportuários, conforme disposto no art. 42 da norma</i>”. (...) “<i>Nunca é demais recordar que não se observa mais a necessidade de divisão das responsabilidades sobre equipamentos de ascenso e descenso de acordo com o porte da aeronave, (...). Como fixado no art. 42 da Resolução Anac nº 280/2013 há um escalonamento relativo à disponibilização destes equipamentos, tendo o prazo sido esgotado para todos os volumes de movimentação de passageiros.</i>”</p>
<p>I – até dezembro de 2013: aeroportos que movimentaram 2.000.000 (dois milhões) de passageiros ou mais por ano;</p> <p><i>(Excluído)</i></p>	<p>I – até dezembro de 2013: aeroportos que movimentaram 2.000.000 (dois milhões) de passageiros ou mais por ano;</p> <p>(Excluído)</p>	<p>Excluído, conforme justificativa referente ao <i>caput</i> do artigo 42 da Resolução nº 280/2013.</p>
<p>II – até dezembro de 2014: aeroportos que movimentaram mais de 500.000 (quinhentos mil) e menos de 2.000.000 (dois milhões) de passageiros por ano; e</p>	<p>II – até dezembro de 2014: aeroportos que movimentaram mais de 500.000 (quinhentos mil) e menos de 2.000.000 (dois milhões) de passageiros por ano; e</p>	<p>Excluído, conforme justificativa referente ao <i>caput</i> do artigo 42 da Resolução nº 280/2013.</p>

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<i>(Excluído)</i>	(Excluído)	
III – até dezembro de 2015: aeroportos que movimentaram 500.000 (quinhentos mil) passageiros ou menos por ano.	III – até dezembro de 2015: aeroportos que movimentaram 500.000 (quinhentos mil) passageiros ou menos por ano.	Excluído, conforme justificativa referente ao <i>caput</i> do artigo 42 da Resolução nº 280/2013.
<i>(Excluído)</i>	(Excluído)	
§ 1º A quantidade de passageiros movimentados será calculada pela soma dos embarques, desembarques e conexões verificados no ano imediatamente anterior.	§ 1º A quantidade de passageiros movimentados será calculada pela soma dos embarques, desembarques e conexões verificados no ano imediatamente anterior.	Excluído, conforme justificativa referente ao <i>caput</i> do artigo 42 da Resolução nº 280/2013.
<i>(Excluído)</i>	(Excluído)	
§ 2º Até o vencimento dos prazos mencionados neste artigo, permanece com o operador aéreo a responsabilidade pela disponibilização dos equipamentos referidos no § 1º do art. 20 desta Resolução.	§ 2º Até o vencimento dos prazos mencionados neste artigo, permanece com o operador aéreo a responsabilidade pela disponibilização dos equipamentos referidos no § 1º do art. 20 desta Resolução.	Excluído, conforme justificativa referente ao <i>caput</i> do artigo 42 da Resolução nº 280/2013.
<i>(Excluído)</i>	(Excluído)	
Art. 43. 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.	Art. 43 . 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.	O art. 43 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 54 na proposta revisada. Alterações em decorrência da atualização do <i>link</i> do Boletim de Pessoal e Serviço – BPS.
<i>(Remanejado e alterado)</i>		
Art. 44. Esta Resolução entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.	Art. 44 . 54 . Esta Resolução entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.	O art. 44 da Resolução Anac nº 280/2013 foi renumerado como art. 55 na proposta revisada. Sem alterações, por se entender adequada a manutenção de prazo padrão de 6 (seis) meses para entrada em vigor da proposta.
<i>(Remanejado e alterado)</i>		
Art. 45. Fica revogada a Resolução nº 9, de 5 de junho de 2007, publicada no Diário Oficial da União de 14 de junho de 2007, Seção 1, páginas 18 e 19.	Art. 45 . 55 . Fica revogada a Resolução nº 9 , de 5 de junho de 2007, publicada no Diário Oficial da União de 14 de junho de 2007, Seção 1, páginas 18 e 19. 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.	O art. 45 da Resolução Anac nº 280/2013 foi alterado e renumerado como art. 56 na proposta revisada. Atualização da referência da norma a ser revogada.
MARCELO PACHECO DOS GUARANYS	TIAGO SOUSA PEREIRA	Atualização do nome do Diretor Presidente.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
Diretor-Presidente	Diretor-Presidente Substituto	Indicação atualizada do cargo exercido.
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. <i>(A ser atualizado)</i>	Publicada no Diário Oficial da União de DD de MMM de 202Y, Seção 1, página ZZ, e no Boletim de Pessoal e Serviço – BPS, v. Y, nº Y de DD de MMM de 202Y.	Atualização da referência da publicação a ser realizada no DOU e no BPS. (Sem alterações após contribuições das UORGs)
ANEXO I À RESOLUÇÃO Nº 280, DE 11 DE JULHO DE 2013.	ANEXO I À RESOLUÇÃO Nº YYY, DE DD DE MMM DE 202Y .	–
CLASSIFICAÇÃO E CODIFICAÇÃO DE PASSAGEIROS QUE NECESSITAM DE ASSISTÊNCIA ESPECIAL <i>(Alterado)</i>	CLASSIFICAÇÃO E CODIFICAÇÃO DE ASSISTÊNCIAS PRESTADAS AOS PASSAGEIROS QUE NECESSITAM DE ASSISTÊNCIA ESPECIAL.	Neste Anexo I, foram realizados ajustes no título do Anexo, bem como a reorganização dos códigos utilizados pelos operadores de aeródromo e transportadores aéreos. Segue o padrão estabelecido em documentação técnica da IATA. As alterações estão detalhadas no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.
ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº 280, DE 11 DE JULHO DE 2013.	ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº XXX, DE DD DE MMM DE AAAA.	–
CONFIGURAÇÃO DE AERONAVES	CONFIGURAÇÃO DE AERONAVES	Sem alteração
<i>(Novo)</i>	Nota: O disposto neste Anexo aplica-se somente às aeronaves registradas no Brasil e às aeronaves de matrícula estrangeira que constem nas Especificações Operativas dos transportadores aéreos brasileiras, conforme o § 3º do art. 2º desta Resolução.	Nota introduzida em razão de alteração na proposta de ato normativo devido a contribuição da SPO e outras alterações regulatórias ocorridas após a publicação da Resolução Anac nº 280/2013.
1. As aeronaves que irão entrar 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, 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 pelo órgão certificador.	1. As aeronaves que irão entrar em serviço pela primeira vez ou que tenham que realizar uma remodelação de vulto deverão ser adequadas em conformidade com as normas 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),	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.

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<i>(Alterado)</i>	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 certificadora nacional ou internacional.	
1.1. Para as adequações de que trata o item 1, deverão ser ainda observados os seguintes parâmetros:	1.1. Para as adequações de que trata o item 1, deverão ser ainda observados os seguintes parâmetros:	Sem alteração
a) aeronaves com 30 (trinta) ou mais assentos deverão ter, pelo menos, a metade de seus assentos de corredor com descanso de braço móvel; e	a) aeronaves com 30 (trinta) ou mais assentos deverão ter, pelo menos, a metade de seus assentos de corredor com descanso de braço móvel;	Sem alteração
<i>(Novo)</i>	b) aeronaves com mais de 40 (quarenta) e menos de 100 (cem) assentos e lavatório deverão dispor de uma cadeira de rodas de bordo ao transportarem PNAE que tenha informado previamente tal necessidade;	Incluído novo dispositivo prevendo a obrigação de transportar uma cadeira de rodas de bordo para atendimento dos PNAE nas aeronaves que possuam entre 40 e 100 assentos e lavatório, desde que informado previamente.
b) aeronaves com 100 (cem) ou mais assentos deverão dispor de pelo menos uma cadeira de rodas de bordo. <i>(Remanejado e alterado)</i>	c) aeronaves com 100 (cem) ou mais assentos e lavatório deverão dispor de pelo menos uma cadeira de rodas de bordo;	Incluída previsão de que a aeronave possua lavatório para que haja obrigação de transportar uma cadeira de rodas de bordo para atendimento dos PNAE.
<i>(Novo)</i>	d) aeronaves 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.	Incluída a previsão de que a aeronave com 100 (cem) ou mais assentos e lavatório, que entrem em serviço pela primeira vez ou após uma remodelação de vulto, deverão dispor de ao menos um lavatório com certificação em acessibilidade.
1.2. Os operadores aéreos não são requeridos a prover assentos de corredor com descanso de braço móvel em fileira de assentos nas quais o PNAE seja impedido de ocupar, devido ao cumprimento de qualquer requisito emitido pela Anac que abarque aspectos de segurança de cabine. <i>(Alterado)</i>	1.2. Os operadores transportadores aéreos não são requeridos a prover assentos de corredor com descanso de braço móvel em fileira de assentos nas quais o PNAE seja impedido de ocupar, devido ao cumprimento de qualquer requisito emitido pela Anac que abarque aspectos de segurança de cabine.	Padronização da terminologia com as demais regulações SAS.
1.3. Os assentos mencionados na alínea “a” do item 1.1 devem estar disponíveis em todas as classes de serviço da aeronave, proporcionalmente ao número de assentos de corredor pertencentes a cada classe de serviço.	1.3. Os assentos mencionados na alínea “a” do item 1.1 devem estar disponíveis em todas as classes de serviço da aeronave, proporcionalmente ao número de assentos de corredor pertencentes a cada classe de serviço.	Sem alteração
1.4. Os operadores aéreos não são obrigados, por força desta Resolução, a	1.4. Os operadores transportadores aéreos não são obrigados, por força	Padronização da terminologia com as

REDAÇÃO ATUAL DA RESOLUÇÃO (TEXTO COM A ORDEM ALTERADA)	PROPOSTA A SER LEVADA PARA CONSULTA PÚBLICA (TEXTO SEM ALTERAÇÃO DA ORDEM)	JUSTIFICATIVA / EXPLICAÇÃO
<p>modificar suas aeronaves para atender aos requisitos estabelecidos neste Anexo. Entretanto, caso os operadores aéreos substituam os assentos de suas aeronaves por assentos recentemente fabricados, os mesmos deverão possuir descanso de braço móvel junto ao(s) corredor(es). Em nenhuma hipótese o operador é requerido a instalar assentos com descanso de braço móvel em quantidade superior à estabelecida na alínea “a” do item 1.1.</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>desta Resolução, a modificar suas aeronaves para atender aos requisitos estabelecidos neste Anexo. Entretanto, caso os transportadores aéreos substituam os assentos de suas aeronaves por assentos recentemente fabricados, estes assentos deverão possuir descanso de braço móvel junto ao(s) corredor(es). Em nenhuma hipótese o operador é requerido os transportadores aéreos são requeridos a instalar assentos com descanso de braço móvel em quantidade superior à estabelecida na alínea “a” do item 1.1.</p>	<p>demais regulações SAS e aprimoramento redacional.</p>
<p>1.5. Os operadores aéreos, nacionais ou estrangeiros, deverão cumprir com os requisitos estabelecidos na alínea “a” do item 1.1 e nos itens 1.2 e 1.4 com respeito a aeronaves que foram inicialmente encomendadas após 5 de abril de 1990 e entregues após 5 de abril de 1992. O item 1.3 se aplica aos operadores aéreos com respeito a aeronaves que foram inicialmente encomendadas após 13 de maio de 2009 ou que foram entregues após 13 de maio de 2010.</p> <p><i>(Alterado)</i></p>	<p>1.5. Os operadores transportadores aéreos, nacionais ou estrangeiros, deverão cumprir com os requisitos estabelecidos na alínea “a” do item 1.1 e nos itens 1.2 e 1.4 com respeito a aeronaves que foram inicialmente encomendadas após 5 de abril de 1990 e entregues após 5 de abril de 1992. O item 1.3 se aplica aos operadores transportadores aéreos com respeito a aeronaves que foram inicialmente encomendadas após 13 de maio de 2009 ou que foram entregues após 13 de maio de 2010.</p>	<p>Padronização da terminologia com as demais regulações SAS.</p>
<p>1.6. O cumprimento do que trata o item 1.4 se aplica aos assentos novos encomendados após 13 de maio de 2009.</p>	<p>1.6. O cumprimento do que trata o item 1.4 se aplica aos assentos novos encomendados após 13 de maio de 2009.</p>	<p>Sem alteração</p>
<p>1.7. Observada a regra estabelecida nos itens 1.1 a 1.6, caso ocorra inviabilidade de instalação de assentos com descanso de braço móvel em uma determinada classe de serviço da aeronave, devido ao modelo do assento não oferecer esse opcional (por exemplo, assentos de primeira classe com mesas retráteis integradas ao descanso de braço), aceita-se como método alternativo prover espaço suficiente entre o assento em questão e o assento/divisória imediatamente à frente, de modo a permitir a entrada, no espaço citado, da cadeira de rodas disponibilizada pelo operador. Desta forma, procede-se à transferência do PNAE ao assento sem impedimento por parte do braço encontrar-se na trajetória.</p>	<p>1.7. Observada a regra estabelecida nos itens 1.1 a 1.6, caso ocorra inviabilidade de instalação de assentos com descanso de braço móvel em uma determinada classe de serviço da aeronave, devido ao modelo do assento não oferecer esse opcional (por exemplo, assentos de primeira classe com mesas retráteis integradas ao descanso de braço), aceita-se como método alternativo prover espaço suficiente entre o assento em questão e o assento/divisória imediatamente à frente, de modo a permitir a entrada, no espaço citado, da cadeira de rodas disponibilizada pelo operador pelos transportadores aéreos. Desta forma, procede-se à transferência do PNAE ao assento sem impedimento por parte do braço encontrar-se na trajetória.</p>	<p>Padronização da terminologia com as demais regulações SAS.</p>



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Carneiro Pereira, Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental**, em 23/01/2025, às 12:33, 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(a)**, em 23/01/2025, às 12:35, 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 **11072267** e o código CRC **BE11F443**.
