



## AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

### RESOLUÇÃO Nº 009, DE 05 DE JUNHO DE 2007.

Aprova a Norma Operacional de Aviação Civil – Noac que dispõe sobre o acesso ao transporte aéreo de passageiros que necessitam de assistência especial.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, com base nos incisos IV, X, XXX e XLVI do Art. 8º, no inciso V do art. 11 e no inciso I do Art. 47, todos da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005 e, ainda, com base no inciso VI do art. 25 e art. 94 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986; na alínea “a” do inciso V do art. 2º da Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989; no art. 2º da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990; no art. 1º e seguintes da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000; no art. 1º e seguintes da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000; no art. 42 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003; no art. 4º da Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005; no art. 1º do Decreto nº 5.904, de 21 de setembro de 2006; no Decreto nº 65.144, de 12 de setembro de 1969; Decreto nº 64.521, de 15 de maio de 1969; Decreto nº 75.474, de 13 de março de 1975; Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004; no inciso IV do Art. 4º do Regulamento da ANAC aprovado pelo Decreto 5.731, de 20 de março de 2006; na Norma ABNT NBR 14273, de 1º de março de 1999; tendo em vista o que consta nos autos do processo nº 60800.016927/2006-71 e no deliberado e aprovado em Reunião da Diretoria Colegiada ocorrida no dia 05 de junho de 2007,

#### RESOLVE:

Art. 1º. Aprovar a Norma Operacional da Aviação Civil – NOAC que dispõe sobre o acesso ao transporte aéreo de passageiros com necessidade de assistência especial, na forma dos Anexos I a III a esta Resolução.

Art. 2º Fica revogada a Portaria nº 019/DGAC, de 10 de janeiro de 1996, que criou a Instrução da Aviação Civil - IAC 2508-0796.

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

**MILTON ZUANAZZI**  
Diretor-Presidente

## ANEXO I

### NORMA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL – NOAC - DISPÕE SOBRE OS PROCEDIMENTOS RELATIVOS AO ACESSO DE PASSAGEIROS COM NECESSIDADE DE ASSISTÊNCIA ESPECIAL

#### CAPÍTULO I

##### *Das Disposições Gerais*

Art. 1º Esta Norma Operacional de Aviação Civil - NOAC estabelece os procedimentos que assegurem aos passageiros com necessidade de assistência especial o acesso adequado ao transporte aéreo.

Art. 2º Para efeito desta NOAC considera-se:

I – administração aeroportuária: estrutura organizacional do aeroporto, responsável pela sua administração, operação, manutenção e exploração.

II – criança: pessoa até doze (12) anos de idade incompletos, nos termos da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990.

III – empresa aérea ou operador de aeronaves: empresa constituída que explora ou se propõe a explorar aeronaves para prestação dos serviços públicos de transporte aéreo regular ou não regular.

IV – passageiros com necessidade de assistência especial: pessoas portadoras de deficiência, idosos com idade igual ou superior a sessenta (60) anos, gestantes, lactantes e pessoas acompanhadas por crianças de colo, crianças desacompanhadas e pessoas com mobilidade reduzida.

V – pessoa portadora de deficiência: conforme definição estabelecida pelo Decreto Nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, considera-se pessoa portadora de deficiência, além daquelas previstas na Lei no 10.690, de 16 de junho de 2003, a que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias:

a) deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, tri paresia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;

b) deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz;

c) deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60°, ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

d) deficiência mental: funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como:

1. comunicação;
  2. cuidado pessoal;
  3. habilidades sociais;
  4. utilização dos recursos da comunidade;
  5. saúde e segurança;
  6. habilidades acadêmicas;
  7. lazer; e
  8. trabalho.
- e) deficiência múltipla: associação de duas ou mais deficiências.

VI – Pessoa com deficiência dependente: pessoa incapaz de acessar ou abandonar a aeronave por conta própria.

VII – Pessoa com mobilidade reduzida: aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

VIII – Pessoa com necessidade de oxigênio suplementar: aquela que apresenta insuficiência crônica, de natureza respiratória ou cardíaca e que se encontre estável, em ambiente domiciliar, excetuando-se os casos de pessoas enfermas ou em condições instáveis de saúde que necessitam transporte aeromédico, o qual é tratado na IAC 3134 – Transporte Aéreo Público de Enfermos.

IX – Cão-guia ou cão de acompanhamento: animal especialmente treinado para guiar e auxiliar no desenvolvimento das atividades da vida diária das pessoas portadoras de deficiência.

Art. 3º Os procedimentos estabelecidos nesta NOAC deverão ser observados pelas empresas aéreas e pelas administrações aeroportuárias, sendo aplicáveis aos elos do Sistema de Aviação Civil, no que for compatível.

Art. 4º Cabe aos Inspectores de Aviação Civil (INSPAC), às Gerências Regionais, às Seções de Aviação Civil (SAC), aos Postos de Fiscalização de Aviação Civil e às Administrações Aeroportuárias fiscalizarem o seu cumprimento.

Art. 5º As regulamentações que tratam da segurança de voo, eficiência operacional e segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita não podem ser violadas pelas empresas aéreas em decorrência do disposto nesta NOAC.

Art. 6º As empresas aéreas ou operadores de aeronaves, diretamente ou sob contrato, licença ou outros acordos não podem:

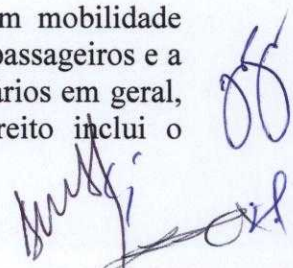
I – discriminar qualquer pessoa em razão de deficiência de que seja ela portadora na prestação dos serviços de transporte aéreo.

II – impor a pessoa portadora de deficiência serviços especiais não requeridos por ela, excetuando-se o previsto no art. 48.

III – excluir ou negar, a uma pessoa portadora de deficiência, os benefícios de qualquer transporte aéreo ou serviços correlatos disponíveis aos usuários em geral.

IV – adotar medidas contrárias aos interesses da pessoa portadora de deficiência em razão da mesma ter agido na defesa dos seus direitos.

Art. 7º Os passageiros portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, têm o direito a um tratamento igual ao dispensado aos demais passageiros e a receber os mesmos serviços que são prestados costumeiramente aos usuários em geral, observadas as suas necessidades especiais de atendimento. Esse direito inclui o



atendimento prioritário e o acesso às informações e instruções, às instalações, às aeronaves e aos demais veículos à disposição dos passageiros nos terminais.

Art. 8º A fim de melhor prestar os serviços proporcionados às pessoas que necessitam de assistência especial, empresas aéreas ou operadores de aeronaves, seus prepostos, as administrações aeroportuárias e as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo deverão empregar uma definição comum para as distintas categorias de pessoas que necessitam dessa assistência.

§ 1º As empresas concessionárias de serviço aéreo de transporte de passageiros adotarão o sistema de classificação e codificação conforme disposto no Anexo II.

§ 2º As informações necessárias inerentes a boa prestação dos serviços de transporte aéreo deverão ser prestadas às pessoas que necessitam de assistência especial, de forma acessível, ao longo de todas as fases de suas viagens, desde o momento em que confirmam a reserva, especialmente a partir da chegada ao aeroporto até a saída da área pública do aeroporto de destino.

§ 3º Serão assegurados a esses passageiros a assistência especial necessária durante todo o trajeto da viagem, independentemente do tipo de deficiência ou do motivo da redução de sua mobilidade.

Art. 9. As administrações aeroportuárias e as empresas aéreas ou operadores de aeronaves deverão estabelecer programas de treinamento, visando assegurar disponibilidade de pessoal, de terra e de bordo, especialmente treinado para lidar com pessoas que necessitem de assistência especial.

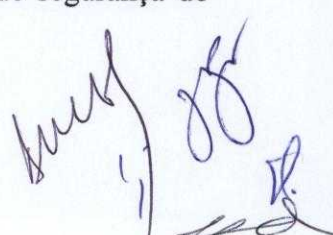
Art. 10. As pessoas que necessitam de assistência especial deverão informar à empresa aérea ou operador de aeronaves sobre suas necessidades no momento em que fizerem sua reserva ou com antecedência mínima de quarenta e oito horas (48 hs.) antes do embarque.

§ 1º O descumprimento do disposto no “caput” deste artigo não inviabilizará o embarque desde que haja assento disponível na aeronave da empresa transportadora.

§ 2º O disposto neste artigo não se aplica às pessoas com necessidades de uso de oxigênio, maca, bem assim aos grupos de deficientes a serem transportados.

Art. 11. As administrações aeroportuárias, as empresas aéreas e operadores de aeronaves, seus prepostos e as empresas de serviços auxiliares adotarão as medidas necessárias para garantir a integridade física e moral das pessoas que necessitam de assistência especial informando-as acerca dos procedimentos a serem adotados nas seguintes situações:

- I – compra de bilhetes de passagem;
- II – consulta ao quadro de horário dos vôos;
- III – realização de reserva de vôo;
- IV – ingresso no terminal;
- V – acesso aos pontos de controle das áreas restritas de segurança do terminal de passageiros;
- VI – em trânsito nos aeroportos e conexões;
- VII – restituição de bagagem;
- VIII – durante o vôo;



IX – no aeroporto de destino; e  
X – em qualquer outra etapa da viagem não prevista nos itens acima em decorrência de situações emergenciais.

Art. 12. A administração aeroportuária deverá prover os aeroportos com balcões de informações e de atendimento especialmente instalados para o atendimento às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo Único Os balcões de informações e de atendimento a que se refere o *caput* deverão ser adaptados com mobiliário e recepção compatível com a altura e a condição física de pessoas em cadeira de rodas, conforme os padrões das normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Art. 13. As empresas aéreas ou operadores de aeronaves e as administrações aeroportuárias devem proceder à adequação do sistema de informações destinado a todos os passageiros, para o atendimento às pessoas com deficiência, inclusive auditiva ou visual, garantindo-lhes as mesmas condições de atendimento disponíveis para os demais passageiros.

§ 1º As informações a serem prestadas aos passageiros portadores de deficiência visual devem ser escritas em braile, traduzidas para pelo menos dois idiomas quando tratar-se de internacionais.

§ 2º As informações a serem prestadas aos passageiros portadores de deficiência auditiva devem ser prestadas na Língua Brasileira de Sinais – Libras.

§ 3º Os procedimentos dispostos nos §§ 1º e 2º serão implementados até dezembro de 2007.

Art. 14. As administrações aeroportuárias deverão disponibilizar, nas áreas comuns dos aeroportos, telefones adaptados a pessoas portadoras de deficiência auditiva.

Parágrafo Único. O procedimento disposto no *caput* deverá ser implementado até dezembro de 2007.

Art. 15 As empresas aéreas ou operadores de aeronaves e seus prepostos deverão disponibilizar, nas suas centrais de atendimento, telefones adaptados a pessoas portadoras de deficiência auditiva.

Parágrafo Único. O procedimento disposto no *caput* deverá ser implementado até dezembro de 2007.

## CAPÍTULO II

### *Das Responsabilidades da Administração Aeroportuária*

Artigo 16 As administrações aeroportuárias adotarão, no âmbito de sua competência, medidas necessárias para assegurar que as instalações e os serviços prestados nos aeroportos, onde opere aviação regular, estejam acessíveis para os passageiros que necessitam de assistência especial, conforme previsto no Dec. Nº 5296, de 2 de dezembro de 2004.

Artigo 17 As administrações aeroportuárias eivarão esforços para delimitar áreas específicas, o mais próximo possível das entradas principais dos

terminais de passageiros para o desembarque e embarque de passageiros portadores de deficiência ou mobilidade reduzida.

Parágrafo Único. As áreas a que se refere o *caput* deverão estar sinalizadas com o símbolo internacional de acesso, conforme previsto na Lei 7.405, de 10 de julho de 2001, e livre de obstáculos para a circulação de passageiro portador de deficiência ou mobilidade reduzida de forma a preservar sua segurança e autonomia, observando-se, ainda, as legislações de trânsito.

Art. 18. As administrações aeroportuárias reservarão, nos seus estacionamentos destinados ao público, pelo menos dois por cento (2 %) do total de vagas para veículos que transportem pessoa portadora de deficiência, conforme especificações técnicas de desenho e traçado, estabelecidas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Parágrafo Único. Será assegurada, no mínimo, uma vaga em local próximo à entrada principal ou ao elevador, de fácil acesso à circulação de pedestres.

Art. 19. As empresas aéreas deverão priorizar a transferência dos passageiros idosos ou portadores de deficiência ou que tenham sua mobilidade reduzida, de uma aeronave para outra, sempre que o tempo disponível para a conexão ou outra circunstância justifique tal priorização.

Parágrafo Único O disposto no *caput* não poderá violar normas de fiscalização e de segurança dos aeroportos.

### CAPÍTULO III

#### *Das Responsabilidades da Empresa Aérea ou Operador de Aeronaves*

Art. 20. As empresas aéreas ou operadores de aeronaves deverão assegurar o movimento de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida entre as aeronaves e o terminal.

§ 1º As empresas aéreas ou operadores de aeronaves deverão oferecer veículos equipados com elevadores ou outros dispositivos apropriados para efetuar, com segurança, o embarque e desembarque de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, nos aeroportos que não disponham de pontes de embarque, ou quando a aeronave estacionar em posição remota.

§ 2º Para o cumprimento do disposto no § 1º, as empresas aéreas ou operadores de aeronaves ficam autorizadas a celebrarem contratos, acordos, ou outros instrumentos jurídicos.

Art. 21. O embarque dos passageiros que necessitam de assistência especial será realizado prioritariamente em relação aos demais passageiros, visando permitir o conforto, a segurança e o bom atendimento.

Parágrafo Único. O atendimento prioritário a que se refere o *caput* refere, inclusive, ao dos possuidores de cartão de passageiro frequente,

Art. 22. As empresas aéreas ou operadores de aeronaves efetuarão o desembarque dos passageiros que necessitam de assistência especial, logo após o desembarque dos demais, exceto nas situações previstas no art. 19.

Parágrafo Único. O pessoal de bordo comandará o processo de desembarque, o qual deverá ser acompanhado por funcionários das empresas aéreas ou operadores de aeronaves, ou por elas contratados, devidamente treinados.

Art. 23. Independentemente do meio utilizado para realização de reserva de voo por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, o atendimento deverá contemplar questionamento quanto à necessidade de assistência especial ao passageiro, a qual deverá ser registrada de acordo com os códigos explicitados no Anexo II, observado o estabelecido no art. 10.

§ 1º O questionamento a que se refere o *caput* visa especificar as provisões especiais de que carecem estes passageiros, inclusive quanto à necessidade de acompanhante, de ajudas técnicas, como cadeiras de rodas e/ou o uso de equipamento que proporcione oxigênio suplementar.

§ 2º Quando se tratar de necessidade de uso de equipamento referido no § 1º, o passageiro interessado deverá solicitá-lo à empresa aérea ou ao operador de aeronaves com no mínimo de setenta e duas horas (72 hs.) antes do voo, de acordo com a prescrição médica que deve ser registrada em formulário próprio de uso internacional (Medical Information Sheet - MEDIF), firmada pelo médico do enfermo.

§3º O documento a que se refere o § 2º deverá ser avaliado pelo serviço médico da empresa, especializado em medicina de aviação, quanto a eventuais riscos para o solicitante e aos demais passageiros, ressalvadas, ainda, as limitações expressas no 121.574 do RBHA 121- Oxigênio medicinal para uso dos passageiros.

Art. 24. As empresas aéreas ou operadores de aeronaves designarão, previamente, funcionários capacitados para atender, acompanhar e acomodar nos assentos os passageiros que necessitam de assistência especial, conforme especificado nos artigos 29 e 34.

Art. 25. O uso dos meios a que se refere o art. 23 não acarretará qualquer ônus ao usuário.

Parágrafo único. A gratuidade de que trata o *caput* não inclui o fornecimento de oxigênio e a disponibilidade de espaço extra na cabine de passageiros para abrigar macas.

Art. 26. Até dezembro de 2007, as empresas aéreas ou operadores de aeronaves disponibilizarão:

I - mecanismos de segurança adicionais ao cinto de segurança de duas pontas para uso dos passageiros paraplégicos, tetraplégicos, amputados e outros que necessitem desse auxílio para sua firmeza e segurança durante o voo e nas operações de decolagem e pouso; e

II - coletes salva-vidas infláveis para uso de pessoas portadoras de deficiência.

Art. 27. As empresas aéreas ou operadores de aeronaves disponibilizarão cartão de informações de emergência escrito em braille em até cento e vinte dias (120) após a publicação da Resolução que aprova esta NOAC.

Art. 28. As empresas aéreas ou operadores de aeronaves e seus prepostos orientarão, no ato da reserva, os passageiros com deficiência para que se apresentem para o despacho, no aeroporto de embarque, com antecedência de uma hora e trinta minutos para vôos domésticos e de duas horas para vôos internacionais, em relação à hora prevista de decolagem, ocasião em que os meios de atendimento serão postos à sua disposição.

Art. 29. As empresas aéreas ou operadores de aeronaves acomodarão os passageiros portadores de deficiência que utilizam cadeira de rodas em assentos especiais, junto aos corredores, dotados de braços removíveis ou escamoteáveis localizadas nas 1ª, 2ª e 3ª fileiras das aeronaves, ou nas 1ª, 2ª e 3ª fileiras imediatamente atrás de uma divisória desde que haja compatibilidade de classe escolhida e seja do interesse do passageiro.

§1º A 1ª fileira de assentos as aeronaves deverão ser utilizadas, prioritariamente, por crianças em berços, crianças desacompanhadas e passageiros acompanhados de cão-guia, quando necessário.

§ 2º Os demais passageiros, inclusive os com deficiência física que desejem utilizar assento na 1ª fileira, poderão ser autorizados, desde que não prejudique as prioridades estabelecidas no § 1º.

§ 3º Os assentos de que trata este artigo devem ser identificados com o Símbolo Internacional de Acesso.

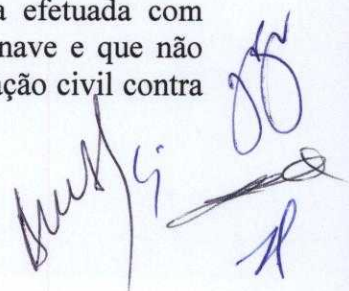
Art. 30. Os assentos mencionados no art. 29 não poderão ser liberados para reserva de outros passageiros que não necessitam de assistência especial, até vinte e quatro horas (24 hs.) antes do horário previsto para a partida do vôo.

§ 1º Na hipótese da empresa aérea ter vendido bilhete a passageiro que não apresente necessidade de atendimento especial, em virtude da inexistência da reserva a que se refere o art. 30, deverá ser providenciado o reposicionamento de ambos visando assegurar a aplicação do disposto no art. 29.

§ 2º Sempre que ocorrer o previsto no § 1º, a empresa aérea deve informar aos passageiros que não detenham necessidades de atendimento especial alocados para os assentos mencionados no artigo 29, que eles estão sujeitos ao reposicionamento a que se refere o § 1º.

Art. 31. A empresa transportadora deve prover as informações de que trata o § 2º do art. 30, por seu sistema eletrônico de reserva ou verbalmente pelo pessoal do setor de reserva, por anúncio nos balcões e portões de embarque, por cartões ou revistas colocadas nos assentos, literatura para usuários freqüentes, ou por outros meios apropriados.

Art. 32. As empresas aéreas ou operadores de aeronaves farão os arranjos necessários nas aeronaves para garantir o transporte adequado de passageiro que necessite ser transportado em maca, quando a aeronave não for tecnicamente adequada para esse tipo de transporte, desde que a solicitação seja efetuada com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas da partida da aeronave e que não afete a segurança de vôo, a eficiência operacional e a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.





## CAPÍTULO IV

### *Dos Procedimentos e Orientações de Caráter Geral*

Art. 33. As operações de embarque e desembarque de passageiros que necessitam de assistência especial serão executadas por funcionários das empresas aéreas ou por elas contratados.

Art. 34. Todo o pessoal, de terra e de bordo, diretamente envolvido no atendimento às pessoas que necessitam de assistência especial ou com o manuseio de seus equipamentos e auxílios, durante as diversas fases de uma viagem, deverá receber treinamento especializado.

Parágrafo Único O treinamento de que trata o *caput* deve incluir as técnicas de atendimento adequado às estas pessoas, sendo responsabilidade das empresas envolvidas, ou seus prepostos, providenciá-lo.

Art. 35. O pessoal responsável pelo atendimento às pessoas portadoras de deficiência física que utilizam para sua locomoção equipamentos movidos a bateria deverá ter conhecimento de como manusear, embalar e acomodar a(s) bateria(s) para o transporte, como bagagem prioritária despachada, conforme preconizado no Doc. 9284 AN/905 - Instruções Técnicas para o Transporte sem Risco de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, da OACI, devendo, em caso de dúvida, consultar o usuário desses equipamentos sobre as melhores condições e formas de acondicioná-los, considerando o grande número de modelos existentes.

Art. 36. 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, com relação aos equipamentos de bordo que incluem assentos com braços móveis (removíveis ou escamoteáveis), cadeiras de rodas de bordo, lavatório, iluminação e sinalização acessível, para que possam ser homologadas.

Parágrafo Único. Para as adequações de que trata o *caput* deverão, ainda, ser observados os seguintes parâmetros:

a) aeronaves com 30 (trinta) ou mais assentos deverão ter 10% de seus assentos com braços móveis.

b) aeronaves com 100 (cem) ou mais assentos deverão dispor, também, de cadeira de rodas de bordo.

Art. 37. As cadeiras de rodas, após passarem pela inspeção especial de passageiro, nos pontos de controle de segurança dos aeroportos conforme previsto no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil – PNAVSEC serão transportadas gratuitamente no interior da cabine de passageiros, quando houver espaço disponível ou serão consideradas como bagagens prioritárias.

Art. 38. As demais ajudas técnicas utilizadas por pessoas portadoras de deficiência, tais como bengalas, muletas, andadores e outras, após passarem pela inspeção de passageiros, serão transportadas, obrigatoriamente, na cabine de passageiros.

§ 1º. As ajudas referidas no *caput* somente serão transportadas no compartimento de bagagem da aeronave quando suas dimensões ou as da aeronave,

*Handwritten signature and initials*

bem como os aspectos de segurança inviabilizarem seu transporte no interior da cabine de passageiros.

§ 2º Na impossibilidade de realização do transporte das ajudas técnicas na cabine de passageiros, serão consideradas como bagagens prioritárias.

Art. 39. As administrações aeroportuárias, durante a inspeção de segurança das ajudas técnicas referidas no art. 38, disponibilizarão cadeiras de rodas ou cadeiras comuns para uso das pessoas portadores de necessidades especiais.

Art. 40. Passageiros que utilizam marca-passo ou implante coclear, não podem ser submetidos à inspeção por detector de metal seja em pórtico ou mediante utilização de bastões, devendo ser utilizado procedimento alternativo que não interfira com o funcionamento desses dispositivos médicos.

Parágrafo Único. Compete à administração aeroportuária colocar avisos escritos alertando os passageiros sobre os procedimentos previstos no *caput*, em área antes dos detectores de metal.

Art. 41. Fica assegurado aos usuários de cadeira de rodas utilizarem suas próprias cadeiras para se locomoverem até a porta da aeronave, após passarem pela inspeção especial de passageiro, nos controles de segurança dos aeroportos, conforme estabelecido no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil – PNAVSEC.

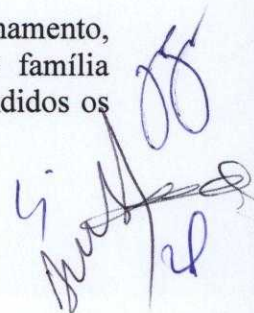
Art. 42. A bagagem despachada por passageiros portadores de deficiência e por seu acompanhante deve ser marcada de forma a facilitar sua identificação na área de recolhimento de bagagem pelo pessoal da empresa aérea ou operador de aeronaves, pelo passageiro e pelo seu acompanhante na esteira de entrega de bagagem.

Art. 43. O cão-guia ou cão de acompanhamento de pessoa portadora de deficiência, atendidas as condições previstas na Lei Nº 11.126/2005, no artigo 6º, § 1º, VIII do Decreto Nº 5.296/2004, e no Decreto 5904/2006, será transportado gratuitamente, no chão da cabine da aeronave, em local adjacente a de seu dono e sob seu controle, na 1ª fileira, ou imediatamente atrás de uma divisória, desde que equipado com arreio, dispensado o uso de focinheira.

Art. 44. Para o transporte de cão-guia ou cão de acompanhamento de pessoa portadora de deficiência, em rota nacional, será obrigatória a apresentação de carteira de vacinação atualizada, com comprovação da vacina múltipla, anti-rábica e tratamento anti-helmítico expedido por médico veterinário devidamente credenciado.

Art. 45. Para o transporte de cão-guia ou cão de acompanhamento, em rota internacional, será obrigatória a apresentação do Certificado Zoossanitário Internacional expedido pelo Posto de Vigilância Agropecuária Internacional do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, de acordo com os requisitos exigidos pelo país de destino do animal.

Art. 46. O cão-guia ou cão de acompanhamento, em fase de treinamento, deverá ser admitido na cabine de passageiros, desde que conduzido por família hospedeira ou treinador especializado, ambos devidamente credenciados, atendidos os requisitos constantes no art. 45.



Art. 47. Caberá aos passageiros portadores de deficiência, a fim de resguardar-lhes o direito à autonomia e ao livre arbítrio, definir, junto à empresa aérea, se necessitam ou não de um acompanhante, observando o que consta no art. 10.

Art. 48. As empresas aéreas ou operadores de aeronaves só poderão exigir um acompanhante para o passageiro portador de deficiência, independentemente da manifestação de seu interesse, quando a critério da empresa aérea ou das operadoras de aeronaves, por razões técnicas e de segurança de vôo, mediante justificativa expressa, por escrito, considere essencial a presença de um acompanhante.

§ 1º. Na hipótese da empresa aérea exigir a presença de um acompanhante para o passageiro portador de deficiência, deverá oferecer para o seu acompanhante, desconto de, no mínimo, 80% da tarifa cobrada do passageiro portador de deficiência.

§ 2º O acompanhante deverá viajar na mesma classe e em assento adjacente ao da pessoa portadora de deficiência.

Art. 49. As empresas aéreas ou operadores de aeronaves não poderão limitar em suas aeronaves o número de passageiros portadores de deficiência que possam movimentar-se sem ajuda ou que estejam acompanhadas.

Parágrafo Único. O disposto no *caput* não se aplica as situações que afetem a segurança de vôo, ou o transporte de passageiros com deficiência motora, deficiência dependente e desacompanhados, ficando limitado a cinquenta por cento (50%) do número de tripulantes de cabine.

Art. 50. No caso de grupo, a empresa aérea ou operador de aeronaves deverá ser informado com antecedência mínima de setenta e duas horas (72 hs.) para que sejam adotadas as medidas necessárias para o atendimento e assistência de seus membros.

## CAPÍTULO V

### *Disposições Finais*

Art. 51. As empresas aéreas ou operadores de aeronaves manterão registro dos atendimentos de transporte de passageiros que necessitam de assistência especial para acompanhamento e controle estatístico e dele darão ciência à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, quando solicitadas.

Art. 52. As administrações aeroportuárias assegurarão que, desde a concepção até a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos, bem como as reformas das instalações aeroportuárias, serão atendidas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, do DOC 9184-AN/902 da OACI – Manual de Planificação de Aeroportos, Parte 1 e as regras contidas no Dec. Nº 5.296/2004.

Art. 53. As instalações reservadas ou destinadas às pessoas que necessitam de assistência especial devem ser adequadamente sinalizadas, de acordo com a Lei Nº 7.405, de 12 de novembro de 1985 e o DOC 9636 da OACI - Sinais Internacionais para Informações a Pessoas em Aeroportos e Terminais Marítimos.

## ANEXO II

### CLASSIFICAÇÃO E CODIFICAÇÃO DE PASSAGEIROS QUE NECESSITAM DE ASSISTÊNCIA ESPECIAL

**MEDA** - Caso médico. Poderá ser exigida autorização e/ou acompanhamento médico. Não é aplicável a passageiros que somente necessitem de assistência especial no aeroporto e durante as operações de embarque e desembarque. Aplica-se aos seguintes passageiros: acidentados, engessados, pessoas que necessitam de oxigênio durante o voo, recém-nascidos em incubadora etc.

**STCR** - Passageiros transportados em maca.

**WCHR** - Cadeira de rodas – R para Rampa. O passageiro pode subir e descer escadas e caminhar de e para o seu assento, mas necessita de cadeira de rodas para se movimentar em distâncias maiores (através da rampa, da ponte de embarque, etc.).

**WCHS** - Cadeiras de rodas – S para degraus (“Steps”). O passageiro não pode subir ou descer escadas, mas pode caminhar de e para o seu assento, mas necessita de cadeira de rodas para se movimentar em distâncias maiores (através da rampa, ponte de embarque, etc.). Necessita de equipamento adequado para proceder ao embarque ou desembarque quando a aeronave estiver estacionada na rampa.

**WCHC** - Cadeira de rodas – C para assento de Cabine. O passageiro que não consegue locomover-se. Necessita de cadeira de rodas para se movimentar até a aeronave e, de e para seu assento, e de equipamento adequado para proceder ao embarque e desembarque quando a aeronave estiver estacionada na rampa.

**MAAS** - (“MEET and ASSIST”) – Casos especiais – Passageiros que requerem atenção especial individual durante as operações de embarque e desembarque que normalmente não é dispensada a outros passageiros. São os seguintes: Senhoras grávidas, idosos, convalescentes etc.

**BLND** - Passageiro com deficiência visual – Especificar se acompanhado de cão treinado para seu auxílio.

**DEAF**- Passageiro com deficiência auditiva – Especificar se acompanhado de cão treinado para seu auxílio.

**INF** - Criança de colo.

**UMNR** - Menores desacompanhados.

**OXYG** - Oxigênio para passageiros viajando, tanto sentado como em maca, que necessitam de oxigênio durante o voo.

**WCBD** - Cadeira de rodas movida à bateria seca.

**WCBW** - Cadeira de rodas movida à bateria molhada.

*Handwritten signature and date:*  
20

## ANEXO III

### SIGLAS E ABREVIATURAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
CORDE	Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência
CTA	Centro Técnico Aeroespacial
GER	Gerência Regional
IFI	Instituto de Fomento e Coordenação Industrial
INSPAC	Inspetor de Aviação Civil
NOAC	Norma Operacional de Aviação Civil
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
PFAC	Posto de Fiscalização de Aviação Civil
SAC	Seção de Aviação Civil
SEPC	Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação
SIE	Superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária

*Handwritten signature and date:*  
26