

IV ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS I

FERNANDO DE BRITO ALVES

JOSÉ RICARDO CAETANO COSTA

SIMONE MARIA PALHETA PIRES

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte deste anal poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Diretora Executiva - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - UNIVEM/FMU - São Paulo

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Representante Discente: Prof. Dra. Sinara Lacerda Andrade - UNIMAR/FEPODI - São Paulo

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - ESDHC - Minas Gerais

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM - Rio de Janeiro

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - Ceará

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Daniela Marques De Moraes - UNB - Distrito Federal

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM - São Paulo

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie - São Paulo

Comunicação:

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - Paraíba

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro - UNOESC - Santa Catarina

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Prof. Dr. José Barroso Filho - ENAJUM

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - São Paulo

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - Paraná

Eventos:

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - Minas Gerais

Profa. Dra. Cinthia Obladen de Almendra Freitas - PUC - Paraná

Profa. Dra. Livia Gaigner Bosio Campello - UFMS - Mato Grosso do Sul

Membro Nato - Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UMICAP - Pernambuco

D597

Direitos sociais e políticas públicas I [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Fernando De Brito Alves; José Ricardo Caetano Costa; Simone Maria Palheta Pires – Florianópolis: CONPEDI, 2021.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-400-6

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Constitucionalismo, desenvolvimento, sustentabilidade e smart cities.

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direitos sociais. 3. Políticas públicas. IV

Encontro Virtual do CONPEDI (1: 2021 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



IV ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS I

Apresentação

O IV Encontro Virtual do CONPEDI que teve como tema “Constitucionalismo, desenvolvimento, sustentabilidade e smart cities” promoveu um amplo espaço dialógico entre vários programas de mestrado e doutorado no Brasil. No grupo de trabalho coordenado pelos Professores Simone Maria Palheta Pires, José Ricardo Costa e Fernando de Brito Alves, foram debatidos temas relevantes no âmbito dos Direitos Sociais e Políticas Públicas, por meio da apresentação de 20 (vinte) artigos científicos previamente selecionados pela avaliação por pares, objetivando qualidade e imparcialidade na divulgação do conhecimento. Em todas as apresentações foram observadas contribuições teóricas valiosas e relevantes para o conhecimento científico.

Os trabalhos permearam, em síntese, sobre o direito à moradia e do direito à cidade para pessoa idosa; a importância de políticas públicas para implantação de tecnologias sustentáveis; as políticas públicas em relação a pessoas em situação de rua, bem como aos refugiados e deslocados ambientais; a tutela de pessoas com deficiência e a legislação voltada ao público infantojuvenil em vulnerabilidade. Sobre a pandemia foi debatida a teoria keynesiana, o aumento das desigualdades; a teoria de Amartya Sen e a Emenda Constitucional 95/2016; as políticas educacionais e sua judicialização, o orçamento público e as políticas educacionais; o censo demográfico como definidor de políticas públicas; o papel do Estado e das ONGs para construção de uma perspectiva sobre a sustentabilidade cultural; o princípio fundamental da igualdade no desenvolvimento de um sociedade inclusiva e democrática; a regularização fundiária no Estado de Minas Gerais; aplicação de políticas públicas para os imigrantes no Rio Grande do Sul; uma análise da vulnerabilidade social à luz do art. 791-A da CLT; a origem das socialista dos direitos sociais.

A socialização da produção científica contribui para o aprimoramento e fortalecimento da ciência e pesquisa no Brasil e, ainda, propicia à sociedade acadêmica um amplo espaço de consulta para o desenvolvimento pessoal e profissional dos leitores.

Por fim, nossos agradecimentos ao CONPEDI pela honra a que fomos laureados ao coordenar o presente GT e agora, pela redação do Prefácio, que possui a marca indelével do esmero, da dedicação e o enfrentamento a todas as dificuldades que demandam uma publicação de qualidade como a presente.

A TUTELA DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA E O PROBLEMA DA ACESSIBILIDADE AOS BANHEIROS DOS AVIÕES COMERCIAIS

THE CUSTODY OF PERSONS WITH DISABILITIES AND THE ISSUE OF ACCESSIBILITY TO RESTROOMS ON COMMERCIAL AIRCRAFTS

Larissa Vitória Costa Carrazzoni de Souza ¹
Alexandre Moura Alves de Paula Filho ²

Resumo

Esta pesquisa visa contribuir para o estudo da garantia de independência e autonomia às pessoas com deficiência (PCD), objetivando investigar como a legislação brasileira prevê o acesso da PCD aos banheiros dos aviões comerciais. O método utilizado é o estudo de caso, através do qual se analisa a legislação garantidora dos direitos das PCDs em contraste com as normas internas acerca do funcionamento de aviões comerciais. Como resultados, infere-se a necessidade de atualização da legislação da aviação civil, integralmente criada antes da Lei Brasileira de Inclusão e sem conformidade com ela, revelando-se imprescindível a regulamentação de banheiros acessíveis nas aeronaves.

Palavras-chave: Pessoa com deficiência, Autonomia, Independência, Barreiras, Acessibilidade

Abstract/Resumen/Résumé

This research aims to contribute to the study of the assurance of independence and autonomy for persons with disabilities (PCD), seeking to investigate how Brazilian constitution provides for PCDs access to commercial aircraft restrooms. The case study is used as the method, in order to analyze the legislation guaranteeing the rights of PCDs in comparison to the internal rules regarding the operation of commercial aircraft. As a result, it is inferred the need to update the civil aviation legislation, entirely created before the Brazilian Inclusion Law and without compliance with it, revealing essential the regulation of accessible restrooms on aircraft.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Persons with disabilities, Autonomy, Independence, Accessibility, Barriers

¹ Graduanda em Direito pela Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP). Especializanda em direito médico e da saúde pela UNICAP. Membro da Sociedade Brasileira de Bioética.

² Doutorando e Mestre em Direito pela UNICAP. Pós-graduado em direito médico e da saúde pelo Instituto dos Magistrados do Nordeste (IMN). Membro da Associação Brasileira de Direito Processual (ABDPro). Advogado.

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como escopo o estudo acerca da garantia de espaços democráticos e inclusivos às pessoas com deficiência (PCD), visto que se a legislação não for taxativa para garanti-los em ambientes comerciais, há uma tendência a se desrespeitá-la, na medida em que isso geraria perda de espaços rentáveis.

A Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI), também conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência, foi um importante marco legislativo para a garantia da inclusão, visto que, como dispõe em seu artigo 1º¹, promove condições de igualdade no exercício dos direitos fundamentais.

Ademais, o artigo 9º do Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, que promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova Iorque, em 30 de março de 2007, prevê o comprometimento dos Estados Partes em tomar as medidas adequadas para garantir o acesso em iguais oportunidades às PCDs:

A fim de possibilitar às pessoas com deficiência viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, os Estados Partes tomarão as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, bem como a outros serviços e instalações abertos ao público ou de uso público, tanto na zona urbana como na rural. Essas medidas, que incluirão a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade, serão aplicadas, entre outros, a: a) Edifícios, rodovias, meios de transporte e outras instalações internas e externas, inclusive escolas, residências, instalações médicas e local de trabalho; b) Informações,

¹ Art. 1º É instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania.

Parágrafo único. Esta Lei tem como base a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, ratificados pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008, em conformidade com o procedimento previsto no § 3º do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, em vigor para o Brasil, no plano jurídico externo, desde 31 de agosto de 2008, e promulgados pelo Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, data de início de sua vigência no plano interno.

comunicações e outros serviços, inclusive serviços eletrônicos e serviços de emergência.

As PCDs eram consideradas absolutamente incapazes até o advento do Estatuto da Pessoa com Deficiência, que alterou significativamente o regime de incapacidades disposto no Código Civil, notadamente em seu artigo 84 do referido Estatuto, que dispõe que “A pessoa com deficiência tem assegurado o direito ao exercício de sua capacidade legal em igualdade de condições com as demais pessoas”.

Essa alteração se fez necessária para tratar com igualdade a PCD, resguardando sua inclusão com autonomia. À vista disso, o problema desta pesquisa se resume na seguinte pergunta: a legislação brasileira prevê acessibilidade à pessoa com deficiência aos banheiros dos aviões?

Tem-se como premissa o fato que as pessoas com deficiência, com transtornos mentais ou de desenvolvimento, são consideradas plenamente capazes para realizar os atos de sua vida, salvo se não puderem exprimir sua vontade (visto que, neste caso, enquadram-se em relativamente capazes e estariam submetidas à curatela, podendo adotar o processo de tomada de decisão apoiada²). É dizer: a deficiência não retira a capacidade. Por exemplo, até 2015, uma pessoa surda não podia fazer sua matrícula sozinha em uma Universidade, o que não fazia sentido algum.

Ademais, a LBI considera a discriminação em virtude da deficiência toda maneira de distinção, restrição ou exclusão, por ação ou omissão, que tenha o propósito ou o efeito de prejudicar, impedir ou anular o reconhecimento ou o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais de pessoa com deficiência, incluindo a recusa de adaptações razoáveis e de fornecimento de tecnologias assistivas. É responsabilidade do Poder Público assegurar que nenhuma dessas pessoas sofra discriminação.

A garantia de mobilidade dentro de espaços como as aeronaves comerciais é uma incumbência pelo simples fato de o Brasil ser signatário de várias Convenções Internacionais

² Sobre o instituto da Tomada de Decisão Apoiada, a LBI alterou o Código Civil, para que este dispusesse, em seu art. 1.783-A, a seguinte redação: “A tomada de decisão apoiada é o processo pelo qual a pessoa com deficiência elege pelo menos 2 (duas) pessoas idôneas, com as quais mantenha vínculos e que gozem de sua confiança, para prestar-lhe apoio na tomada de decisão sobre atos da vida civil, fornecendo-lhes os elementos e informações necessários para que possa exercer sua capacidade”.

com o intuito de respeitar esses direitos, que provocaram mudanças na legislação interna, reforçando a proteção à isonomia prevista na Constituição Federal de 1988.

Assim, esta pesquisa tem como objetivo geral, investigar como a legislação brasileira prevê o acesso da pessoa com deficiência aos banheiros dos aviões comerciais. Como objetivos específicos tem-se a) a realização de estudo acerca do modelo atual de autonomia e independência da pessoa com deficiência, à luz da legislação nacional e internacional; b) a identificação das principais barreiras ao gozo dos direitos fundamentais da pessoa com deficiência; c) a apresentação das principais normas brasileiras que regulamentam a acessibilidade nos aviões comerciais, e por fim; d) a investigação, mediante estudo de caso, de como é previsto o acesso aos banheiros nos aviões comerciais, identificando, assim, se respeitam a legislação nacional e internacional acerca dos direitos da pessoa com deficiência.

Com o intuito de responder ao problema de pesquisa e aos objetivos propostos, adotou-se o método do estudo de caso, que tem natureza empírica qualitativa. Por ele, será possível realizar um estudo exploratório sobre a questão da acessibilidade nos aviões quanto ao acesso e uso do banheiro. Com o suporte teórico da legislação nacional e estrangeira que garante os direitos da PCD, será feito o contraste com as normas internas acerca do acesso ao banheiro à PCD nas aeronaves comerciais.

2. AUTONOMIA E INDEPENDÊNCIA DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA À LUZ DA LEGISLAÇÃO NACIONAL E INTERNACIONAL

A partir de 1945, os conceitos de autonomia e independência já começaram a ser implementados em face das práticas sociais atinentes às PCDs. Portanto, não são termos advindos da Convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência – CDPD, de 2006 e nem da Lei Brasileira de Inclusão, de 2015, em que pese essas legislações reconhecerem de modo mais proeminente os direitos fundamentais das PCDs.

A capacidade civil diz respeito à prerrogativa de exercer direitos e assumir deveres de ordem civil. Essa capacidade se divide em de direito, de gozo ou de aquisição e capacidade de fato ou

de exercício. Assim, os incapazes, são aqueles que não possuem capacidade de fato ou de exercício.

A Convenção Internacional de Nova Iorque procurou expandir a garantia de liberdade e autonomia das pessoas com deficiência, reconhecendo, em seu Prefácio “[...] a importância, para as pessoas com deficiência, de sua autonomia e independência individuais, inclusive da liberdade para fazer as próprias escolhas”, e transferindo aos Estados signatários a previsão, em suas legislações, deste reconhecimento (conforme art. 12, itens 1-4³). O binômio autonomia-independência é crucial para a vida digna da PCD. Por autonomia, entende-se o controle acerca dos espaços físicos e sociais que seja necessário frequentar com o intuito de atingir um objetivo, enquanto independência é entendida como a participação em igualdade de condições, nas decisões que permeiam a vida cotidiana (CORDEIRO, 2009, p. 121-123).

Bem por isso, o artigo 19 da Convenção dispõe acerca da ideia de vida independente e da igualdade de direitos, no seguinte sentido

Os Estados Partes desta Convenção reconhecem o igual direito de todas as pessoas com deficiência de viver na comunidade, com a mesma liberdade de escolha que as demais pessoas, e tomarão medidas efetivas e apropriadas para facilitar às pessoas com deficiência o pleno gozo desse direito e sua plena inclusão e participação na comunidade [...].

O descuido com a independência e autonomia da PCD no âmbito legislativo tende a repercutir nas políticas públicas. Assim, a sua previsão não pode ter caráter meramente principiológico, mas de obrigar entes públicos e privados a construírem ambientes acessíveis em todos os âmbitos.

³ 1. Os Estados Partes reafirmam que as pessoas com deficiência têm o direito de ser reconhecidas em qualquer lugar como pessoas perante a lei.

2. Os Estados Partes reconhecerão que as pessoas com deficiência gozam de capacidade legal em igualdade de condições com as demais pessoas em todos os aspectos da vida.

3. Os Estados Partes tomarão medidas apropriadas para prover o acesso de pessoas com deficiência ao apoio que necessitarem no exercício de sua capacidade legal.

4. Os Estados Partes assegurarão que todas as medidas relativas ao exercício da capacidade legal incluam salvaguardas apropriadas e efetivas para prevenir abusos, em conformidade com o direito internacional dos direitos humanos. Essas salvaguardas assegurarão que as medidas relativas ao exercício da capacidade legal respeitem os direitos, a vontade e as preferências da pessoa, sejam isentas de conflito de interesses e de influência indevida, sejam proporcionais e apropriadas às circunstâncias da pessoa, se apliquem pelo período mais curto possível e sejam submetidas à revisão regular por uma autoridade ou órgão judiciário competente, independente e imparcial. As salvaguardas serão proporcionais ao grau em que tais medidas afetarem os direitos e interesses da pessoa.

Passamos, assim, ao estudo das principais barreiras que limitam o gozo dos direitos fundamentais da PCD previstas na nossa legislação.

3. AS PRINCIPAIS BARREIRAS AO GOZO DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA

A LBI, em seu artigo 3º, traz os conceitos de barreiras, bem como de acessibilidade, desenho universal e tecnologia assistiva. Quanto a estes três, destaque-se a previsão legislativa (incisos I a III):

I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

II - desenho universal: concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva;

III - tecnologia assistiva ou ajuda técnica: produtos, equipamentos, dispositivos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços que objetivem promover a funcionalidade, relacionada à atividade e à participação da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, visando à sua autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social;

Quanto ao conceito de barreiras, o inciso IV disciplina que é qualquer dificuldade que impossibilite a participação social da pessoa, assim como o gozo, fruição e exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros, classificadas em

urbanísticas, arquitetônicas, nos transportes, nas comunicações e na informação, atitudinais e tecnológicas.

Cumprir destacar que, apesar de haver uma enumeração de direitos e liberdades que são ameaçados com as barreiras, esta lista não tem natureza taxativa, podendo-se identificar barreiras de outras naturezas (PEREIRA, 2019, p. 15).

As barreiras urbanísticas são as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo, provocadas pelo crescimento das cidades, com construções mal projetadas, calçadas desniveladas, ausência de vagas preferenciais, buracos e pavimentos irregulares. Assim, a legislação impõe a necessidade de alterações objetivando a acessibilidade.

Já as barreiras arquitetônicas são as existentes nos edifícios públicos e privados, a exemplo dos edifícios que não detêm banheiro adaptado ou cujas portas são estreitas ao ponto de não permitir a passagem de uma cadeira de rodas.

As barreiras nos transportes, ocorrem, por exemplo, naqueles de natureza rodoviária, quando não há assentos reservados para as pessoas com deficiência e seus acompanhantes, ou, no momento de embarque e desembarque, elevadores ou rampas.

Nos transportes ferroviários e metroviários, a infraestrutura de serviços e a frota necessitam estar acessíveis, como preconizam as normas técnicas de acessibilidade, NBR nº 14020 e NBR nº 14021 da Associação Brasileira de Normas Técnica (ABNT). Nos transportes aéreos, a ABNT dispõe a NBR nº 14273, trata acerca do transporte aéreo comercial, determinando, por exemplo, assento de corredor, com braços removíveis, para pessoas em cadeiras de rodas. Pela estreita relação com o objeto da presente pesquisa, essa norma será analisada com mais detalhes em tópico específico mais à frente.

As barreiras nas comunicações e na informação correspondem a qualquer obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens e de informações através de sistemas de comunicação e de tecnologia da informação, como por exemplo, links indisponíveis por navegação por teclado, vídeos sem legendas e libras, imagens sem texto alternativo, audiodescrição.

Tem-se ainda as barreiras de caráter atitudinal, que dizem respeito a comportamentos que tem o efeito de impedir ou dificultar a acessibilidade das pessoas com deficiência, isto é, que prejudiquem as suas participações sociais em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas, independentemente de ser ou não intencional. Sendo assim, não se trata de barreiras físicas, mas sim, de atitudes pessoais e sociais de preconceito ou de não inclusão. Por exemplo, o ato de não planejar um espaço adequado para a pessoa com deficiência pode ser considerado barreira atitudinal na medida em que não foi pensada a diversidade e as diferentes necessidades de utilização do espaço; ou até mesmo, substantivação da diferença (pensar na deficiência como uma parte faltante), ignorância quanto a capacidade das pessoas, rejeição, percepção de menos valia, inferioridade, piedade e compensação.

E por fim, as barreiras tecnológicas são aquelas que, de algum modo, dificultam ou impedem o acesso da pessoa com deficiência às tecnologias. Exige-se, portanto, que o avanço da tecnologia não aconteça sem que todas as pessoas, com ou sem deficiência, possam gozar de seus benefícios.

A Constituição Federal de 1988, não menos importante, assegura, em seu art. 244, que “A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência [...]”.

Ademais, tem-se que, sem a devida promoção da acessibilidade, não há como se garantir esse e uma série de outros direitos previstos tanto nos incisos do artigo 5º como em outros dispositivos constitucionais, a exemplo da inviolabilidade da honra (art. 5º, inciso X), da livre locomoção no território nacional (art. 5º, inciso XV), da aplicabilidade imediata das normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais (art. 5º, §1º), da vedação de criação de distinções entre brasileiros ou preferências entre si (art. 19, inciso III), da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência (art. 23, inciso II); do ensino com base nos princípios de igualdade de condições para o acesso e permanência na escola (art. 206, inciso I) etc. (MORAES, 2021, p. 355-356).

A previsão – exemplificativa, repise-se – de barreiras na LBI visa orientar a produção normativa – a exemplo da regulamentação via Normas Técnicas da ABNT – à acessibilidade em diversos níveis e ambientes. Assim, a ideia de independência e autonomia torna-se mais concretizável, na medida em que há previsões claras de situações onde a PCD não as tem respeitadas.

Com base no referencial normativo e teórico ora exposto, adentra-se no estudo de caso proposto para esta pesquisa, objetivando-se identificar se e como está prevista a acessibilidade da PCD aos aviões comerciais na legislação brasileira.

4. O ESTUDO DE CASO: ACESSIBILIDADE NOS BANHEIROS DOS AVIÕES COMERCIAIS

4.1. Considerações acerca do método utilizado

Inicialmente, acerca do método adotado, importa destacar que o estudo de caso é uma “investigação empírica que investiga um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto da vida real, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não estão claramente definidos” (YIN, 2001, p. 32). Para tanto, é importante estabelecer três importantes componentes: o caso propriamente dito, o contexto e as unidades de análise. Assim, “calibramos o foco de nossa atenção e, conseqüentemente, estabelecemos critérios de pertinência para o material empírico. E com isso vamos limpando o terreno para aguçar nossa observação sobre aquilo que nos interessa mais diretamente na pesquisa” (MACHADO, 2017, p. 374).

“A construção do caso depende então da especificação de quais tipos de fatos, por qual período, envolvendo quais atores, compõem o caso” (MACHADO, 2017, p. 374). O caso delimitado é o conjunto de normas internas de aviação civil em vigor que determinam como se dará o acesso e utilização dos banheiros.

A construção do contexto nos auxilia também a estabelecer, com maior clareza, o quadro mais amplo de questões teóricas consideradas relevantes para circunscrever o caso. (MACHADO, 2017, p. 375). O contexto definido é o da tutela da pessoa com deficiência, mais especificamente a como efetivar autonomia e independência da PCD nos aviões comerciais.

Por fim, as unidades de análise, que podemos entender como os componentes do caso que receberão ainda maior atenção e cuidado no decorrer da coleta e tratamento dos dados

(MACHADO, 2017, p. 375), são as duas normativas que abordam a matéria que regulamenta o caso: a NBR 14273 da ABNT e a Resolução 280/2013 da ABNT.

4.2. Para introduzir o estudo de caso: acessibilidade nos aviões comerciais

Conforme introduzido no item anterior, a NBR 14273 da ABNT, trata da acessibilidade da pessoa com deficiência no transporte aéreo comercial, trazendo como definição de acessibilidade: “Possibilidade e condição de alcance pela pessoa portadora de deficiência para utilização com segurança e, quando aplicável, com autonomia, de espaços aeroportuários e aeronaves” (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 1999).

Além da norma da ABNT, a Resolução nº 280/2013 da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) dispõe acerca dos procedimentos que os aeroportos e companhias aéreas devem adotar para assegurar os direitos das pessoas com deficiência. Para tanto, dentre os conceitos adotados, define a pessoa com deficiência como “passageiro com necessidade de assistência especial” (PNAE). Diante disso, faz-se necessário analisar detidamente a adoção do termo “PNAE”.

A denominação “pessoa com deficiência” é adotada pela Convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência, o que é bem diferente, conceitualmente falando, de “deficiente” e “portador de deficiência”, dado que essas terminologias podem ensejar segregação e exclusão. Essas expressões remetem a “marca” principal da pessoa, em prejuízo de sua condição humana. Já o termo “pessoa com deficiência” traz a valorização da pessoa sem ter em conta suas condições físicas, sensoriais ou intelectuais e ainda, demonstra a diferença apontando para a necessidade, muitas vezes, de um tratamento desigual, para promover a equidade. A própria Convenção atesta que a deficiência diz respeito ao impedimento clínico e as barreiras, podendo ser reduzida ao passo que as barreiras forem suprimidas. A expressão “necessidade especial” também não é adequada, até porque, independentemente de ser ter ou não alguma deficiência, qualquer pessoa tem necessidades especiais, inerentes a personalidade.

Assim, a terminologia PNAE, implica, em si, uma contrariedade às normas de proteção à PCD vigente, na medida em que as pessoas com deficiência pleiteiam equiparação de direitos

e não direitos especiais. E ainda, essa expressão não pode ser exclusiva das pessoas com deficiência, pois qualquer grupo desamparado pode vir a reivindicar direitos especiais.

Assim, a PCD usuária do avião não pode ser vista como alguém com “necessidade de assistência especial”. A previsão deste termo já direciona as normas da Aviação Civil à ausência de autonomia e independência, pois tendem a impedir o gozo de direitos ou condicioná-lo à ajuda de um terceiro.

No mais, com o advento da Resolução 280/13 da ANAC, a companhia aérea não pode limitar a quantidade de pessoas com deficiência a bordo, devendo requerer, quando da compra da passagem, informações acerca de assistências, seja ela de acompanhante, ajudas técnicas, recursos de comunicação. Cumpre salientar que mesmo na falta de informação, o passageiro não pode ser impossibilitado de viajar, se estiver de acordo com as assistências disponíveis. E, o eventual incômodo a terceiros não é motivo para recusa da prestação do serviço.

Quanto ao *check-in*, as pessoas com deficiência devem chegar no mesmo horário dos outros passageiros. Ao identificarem-se no aeroporto, a companhia aérea deve prestar assistência para: check-in e despacho de bagagem; deslocamento até a aeronave; embarque; acomodação no assento e deslocamentos dentro da aeronave; acomodação da bagagem de mão; caso solicitado, demonstrar individualmente os procedimentos de emergência; assistência a usuário de cão-guia; condução as instalações sanitárias; desembarque; transferência ou conexão entre voos, deslocamento até a área de restituição da bagagem; recolhimento da bagagem e acompanhamento nas controles de fronteira; saída da área de desembarque.

Outrossim, há a prioridade de embarque em face dos demais passageiros e a administração do aeroporto deve ofertar equipamentos pertinentes ao embarque e desembarque cuja altura de acesso exceda 1,60m. Os passageiros que tiverem em cadeiras de rodas ou transportados em maca devem embarcar, de preferência, pelas pontes de embarque, por equipamento de ascenso e descenso (ambulift) ou rampa. Salvaguardando a segurança e a dignidade do passageiro, podem ser utilizados outros equipamentos para embarque e desembarque em aviões de menor porte. Destaca-se que o passageiro não poderá ser carregado manualmente no embarque e desembarque, salvo em ocasiões de emergência e evacuação.

As companhias aéreas são incumbidas de transportar, sem custo, a ajuda técnica para a locomoção do passageiro. Sendo essa gratuidade, limitada a uma peça, e quando houver espaço

adequado, o equipamento deve ser transportado na cabine, como cadeira de rodas, andadores, muletas, bengalas, cadeira bebê conforto etc.

Nos casos em que necessitar de acompanhante, o operador aéreo deve provê-lo sem cobrança adicional ou exigir a presença do acompanhante de escolha do passageiro e cobrar pelo assento do acompanhante até 20% do valor do bilhete aéreo adquirido pelo passageiro.

Estando com documento de comprovação de treinamento e identificação do animal, o passageiro pode ser acompanhado pelo cão-guia em todas as etapas da viagem, inclusive no interior das aeronaves, devendo fornecê-lo alimentação. O transporte do cão-guia deve ser sem custo, no chão da cabine, em local próximo de seu dono e sob seu controle, desde que esteja equipado com arreo, dispensado o uso de focinheira e que não obstrua total ou parcialmente o corredor do avião.

As aeronaves registradas no Brasil, devem ter assentos especiais não só na parte dianteira, mas também na parte traseira, já que o embarque e desembarque podem ocorrer por qualquer uma das portas em vários aeroportos do país. Aeronaves com 30 ou mais lugares devem ter, pelo menos, metade dos seus assentos de corredor com descanso de braço móvel; aeronaves com mais de 100 lugares devem dispor de pelo menos uma cadeira de rodas de bordo. É proibida a localização de assentos especiais nas saídas de emergência.

As companhias aéreas e aeroportos devem propiciar treinamento para suas equipes e implementar um sistema de controle de qualidade, ofertando funcionário responsável pela acessibilidade em período integral. Caso não observem o disposto atinente a acessibilidade, as companhias aéreas e as administradoras dos aeroportos incorrerão em multas de dez a vinte e cil mil reais.

4.3. Acessibilidade nos banheiros das aeronaves comerciais? Análise crítica das normas em vigor

A NBR nº 14273 prevê que “aeronaves com mais de um corredor devem ter pelo menos um lavatório acessível (ver exemplo na figura A.2 do anexo A), que contemple: a) vão livre de entrada suficiente para passagem de cadeira de rodas de bordo; b) espaço livre em frente à bacia

sanitária suficiente para permitir a transferência frontal ou lateral da cadeira de rodas de bordo para a bacia sanitária e vice-versa” (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 1999).

A referida normativa, portanto, não alcança aeronaves com um corredor. Com isso, em diversos voos – quiçá a maioria dos operados em território nacional – não há previsão de banheiro acessíveis.

O design padrão do lavatório caberia no espaço atual de um A321 ou B737, mas a extensão originaria um espaço grande o suficiente para um passageiro, uma cadeira de rodas e outra pessoa. A imprescindibilidade de banheiros acessíveis está se tornando mais urgente na proporção em que os aviões de corredor único passam a fazer voos cada vez mais longos.

Nesse sentido, importa esclarecer a diferença entre acessibilidade e acesso. Acessibilidade é a condição, com segurança e autonomia, para utilização dos espaços, sistemas e meios de comunicação e informação. Já o acesso se refere propriamente ao ingresso/a passagem.

Destarte, no que tange à acessibilidade no interior das aeronaves, a referida NBR disciplina que aeronaves com mais de 100 assentos devem estar munidas de, no mínimo, uma cadeira de rodas de bordo, dobrável, com dimensões adequadas para passagem pelos vãos livres do interior dos aviões, principalmente corredores e lavatórios. Havendo espaço disponível para guardá-la, recomenda-se às aeronaves com menos de 100 assentos, o fornecimento de cadeiras de rodas de bordo.

Quanto ao trânsito interior na aeronave, disciplina a NBR nº 14273:

O passageiro portador de deficiência deve ser conduzido até o assento que lhe é destinado utilizando, caso necessário, a cadeira de rodas de bordo. Neste caso, a transferência de/para o assento destinado deve ser efetuada por tripulante de cabina treinado. Para a locomoção entre o assento e o lavatório, o passageiro que o necessite, deve solicitar o auxílio do tripulante de cabina para utilizar a cadeira de bordo. (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 1999).

Analisando-se a disposição acima, infere-se que a NBR está em contrariedade a Constituição Federal de 1988, a Lei Brasileira de Inclusão e a Convenção de Nova Iorque, uma

vez que não é prevista nenhuma medida ou política voltada à independência e autonomia das pessoas que demande desta necessidade. Pelo contrário, sabendo que, o espaço é inacessível, prevê a NBR que essas pessoas serão ajudadas por terceiros, o que vai de encontro a toda legislação de tutela das pessoas.

Os aviões com 30 assentos ou mais, devem ter, no mínimo, 10% dos assentos de corredor com braços removíveis, identificados pelo “Símbolo Internacional de Acesso”. Orienta-se que os com menos de 30 assentos devem possuir também, no mínimo, 10% dos assentos de corredor com braços removíveis, desde que não haja inconveniente estrutural de equilíbrio da aeronave.

Aos passageiros que apresentarem falta ou diminuição de membros inferiores, orienta-se a aquisição de acessório que, contribua seguramente, na imobilização vertical em face de eventual turbulência ou freada brusca.

O que se evidencia nesta pesquisa é justamente que, apesar de haver o acesso em algumas aeronaves às instalações sanitárias, não há acessibilidade, notadamente em viagens prolongadas. Seria imprescindível que as companhias aéreas criassem espaço para essas pessoas com banheiro adaptado, para evitar que precisassem ser carregadas para ir até um dos banheiros ou, ainda, precisarem usar fraldas.

Ante o exposto no capítulo anterior, vislumbra-se avanços no que se refere a acessibilidade da pessoa com deficiência, todavia, a exigência do banheiro acessível é apenas em aeronaves com dois corredores, que estão com perspectiva de ampliação de produção, porém, falta regulamentação do espaço dos banheiros acessíveis⁴.

Cumpram-se destacar a necessidade de atualização da Resolução 280/2013 da ANAC e da NBR 14273 da ABNT, integralmente constituídas antes da promulgação da LBI. Tal fato, contudo, não justifica as previsões limitadoras ao acesso à PCD aos banheiros dos aviões, uma vez que a própria Resolução da ANAC é posterior a 30/03/2007, data em que o Brasil se tornou signatário da Convenção de Nova Iorque.

⁴ Nesse sentido, a Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), em decisão unânime no Recurso Especial nº 1611915, condenou empresa aérea a pagar indenização por danos morais em razão da ausência de assistência quando da locomoção do passageiro, que não teve nenhum meio seguro e independente de embarque e desembarque. E ainda por cima, sua locomoção foi realizada no colo de funcionários da empresa, que o carregaram pela escada, cujo embarque e desembarque aconteceu na pista, apesar de ele ter informado à companhia aérea, da sua condição.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante da ampla legislação nacional e internacional que garantem a acessibilidade às pessoas com deficiência, ainda vislumbramos uma ausência de regulamentação quanto ao espaço dos banheiros acessíveis, bem como a necessidade de atualização da legislação da aviação civil sobre pessoa com deficiência, uma vez que foi integralmente criada antes da Lei Brasileira de Inclusão e sem conformidade com ela.

Sendo as condições de mobilidade ainda precárias e através do caso abordado neste artigo, evidenciou-se a imprescindibilidade de medidas de adaptação da infraestrutura tanto da iniciativa privada, quanto pública, a fim de propiciar a mobilidade autônoma das pessoas com dificuldade de locomoção.

A ausência de regulamentação específica tende a ensejar que os espaços sejam menos inclusivos e democráticos, esfacelando o exercício de direitos às pessoas com deficiência com garantia autonomia e independência, mas, ao contrário, condicionado a suporte de terceiros ou submissão a situações indignas.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14273**: Acessibilidade da pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial. Rio de Janeiro, 1999.

CORDEIRO, Mariana Prioli. Ativismo e deficiência: um estudo sobre os repertórios que dão sentido à vida independente. **Psicologia em Revista**. Belo Horizonte, v. 15, n. 2, p. 114-131, ago. 2009.

MACHADO, Maíra Rocha. O estudo de caso na pesquisa em direito. In: MACHADO, Maíra Rocha (Org.). **Pesquisar empiricamente o direito**. São Paulo: Rede de Estudos Empíricos em Direito, 2017.

MORAES, Bernardo Brito de. O direito de acessibilidade das pessoas com deficiência e as diversas espécies de barreiras. In: SIQUEIRA, Dirceu Pereira; NASPOLINI, Samyra Haydêe Dal Farra; COELHO, Saulo De Oliveira Pinto (coords.) **Direitos sociais e políticas públicas III**, Florianópolis, CONPEDI, 2021.

PEREIRA, Marcos Vinícius Torres. Arts. 1º ao 3º. In: MARTINS, Guilherme Magalhães; HOUAISS, Livia Pitelli Zamarian. **Estatuto da pessoa com deficiência**: comentários à Lei 13.146/2015. Indaiatuba/SP: Foco, 2019.

YIN, Robert K. **Estudo de caso**: planejamento e métodos. Trad. Daniel Grassi, 2.ed., Porto Alegre: Bookman, 2001.