



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUIZADO ESPECIAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO**

TERMO Nr: 6303013456/2013 SENTENÇA TIPO: A  
PROCESSO Nr: 0009851-64.2011.4.03.6303 AUTUADO EM 25/11/2011  
ASSUNTO: 021001 - DANO MORAL E/OU MATERIAL - RESPONSABILIDADE CIVIL

CLASSE: 1 - PROCEDIMENTO DO JUIZADO ESPECIAL CÍVEL

AUTOR (Segurado):

ADVOGADO(A)/DEFENSOR(A) PÚBLICO(A):

Formatado: Realce

Formatado: Realce

RÉU: INFRAERO -EMPR. BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

PROCURADOR(A)/REPRESENTANTE:

DISTRIBUIÇÃO POR SORTEIO EM 12/12/2011 11:24:14

JUIZ FEDERAL: MARILAINÉ ALMEIDA SANTOS

**SENTENÇA**

DATA: 03/05/2013

LOCAL: Juizado Especial Federal de Campinas, 5ª Subseção Judiciária do Estado de São Paulo, à Avenida José de Souza Campos (Norte-Sul), 1358, Campinas/SP.

<#Vistos etc.

Trata-se de ação movida em face da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO, tendo por objeto a compensação por alegados danos morais decorrentes de conduta ilegal e abusiva perpetrada durante procedimento de segurança para acesso à área de embarque de aeroportos.

**Dispensado o relatório, nos termos do art. 38, da Lei n. 9.099/95, c/c art. 1º, da Lei n. 10.259/01, passo ao julgamento do feito.**

Preliminarmente, a INFRAERO arguiu preliminar relativa à sua ilegitimidade para figurar no pólo passivo, sob o argumento de que os fatos

narrados na petição inicial e a relação jurídica de direito material que deu origem a esta lide não envolvem ação ou omissão atribuíveis aos seus funcionários, mas aos empregados responsáveis pela prestação de serviços de proteção, vinculados às empresas terceirizadas, especializadas em segurança, TOP LYNE SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTE AÉREO LTDA. (Aeroporto Internacional de Confins) e ORBITAL SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTE AÉREO LTDA. (Aeroporto Internacional de Viracopos), ambas homologadas pela Agência Nacional de Aviação Civil e em atuação conjunta com a Polícia Federal.

Ocorre que a Lei n. 5.862, de 12.12.1972, em seu art. 2º, *caput*, confere à INFRAERO a finalidade de administrar a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída, atualmente, pelo Ministério da Defesa. O art. 3º, inciso I, da mesma lei, estabelece que, para a realização de sua finalidade, compete à INFRAERO superintender técnica, operacional e administrativamente as unidades da infraestrutura aeroportuária.

Por sua vez, a Lei n. 6.009, de 26.12.1973, dispõe que os aeroportos e suas instalações serão explorados diretamente pela União; por entidades da administração federal indireta, especialmente constituídas para tanto, a exemplo da INFRAERO; ou, ainda, por pessoas jurídicas de direito privado, mediante concessão ou autorização, a denominada privatização aeroportuária.

A realização da inspeção de segurança da aviação civil, nos passageiros e em suas bagagens de mão, é de responsabilidade da administração aeroportuária, sob supervisão da Polícia Federal, segundo consta do art. 108 do Decreto n. 7.168, de 05.05.2010.

Às fls. 32/84, da contestação, constam os documentos referentes ao contrato de prestação de serviços auxiliares de proteção à aviação civil para o Aeroporto Internacional Tancredo Neves (Confins), firmado entre a requerida e a empresa TOP LYNE SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTE AÉREO LTDA. Nos itens 5.1, 5.1.1 e 5.1.2, do termo de condições contratuais de fls. 33/53, consta que o órgão de fiscalização representará a contratante, podendo agir e decidir em nome desta, inclusive para rejeitar os serviços executados em desacordo com os encargos constantes do termo de referência, bem como certificar o fiel cumprimento dos serviços contratados.

Por sua vez, o contrato firmado com a ORBITAL SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTE AÉREO LTDA., para a prestação de serviços auxiliares de transporte aéreo, na modalidade de proteção, para o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas-SP, consta das fls. 85/120. O respectivo termo de condições contratuais também prevê a fiscalização dos serviços pela empresa pública.

No caso concreto sob apreciação, à época dos fatos, cumpria à INFRAERO a exploração, a administração e a supervisão das atividades em ambos os aeródromos, inclusive, era de sua responsabilidade o serviço de

inspeção de segurança para acesso às áreas de embarque, caso em que está sujeita a responder objetivamente, independente de culpa ou dolo, pelas ações e omissões atribuídas aos seus agentes, prepostos ou empresas terceirizadas por ela contratadas para a prestação do serviço referido, em face dos quais, na hipótese de condenação à reparação por danos materiais e/ou morais causados a terceiros, pode posteriormente promover ação regressiva, onde há apuração do elemento volitivo do agente, perquirindo-se acerca de eventual culpa ou dolo.

Diante disso, entendo que a EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO detém legitimidade para figurar no pólo passivo desta ação. Prefacial rechaçada.

#### **Aprecio a matéria de fundo.**

A Organização Mundial da Saúde - OMS, órgão vinculado à Organização das Nações Unidas - ONU, com base em pesquisa realizada no ano de 2010, estima que cerca de 19,4% (dezenove vírgula quatro por cento) da população mundial, ou 975.000.000 (novecentos e setenta e cinco milhões) de pessoas, apresentam deficiências motoras, visuais, auditivas e/ou mentais. Dentre as minorias, a das pessoas com deficiência é a mais numerosa. Aproximadamente 80% (oitenta por cento) delas vivem nos países em desenvolvimento, onde tem sido crescente o seu número. Dados do Banco Mundial apontam que 20% (vinte por cento) das pessoas em situação de pobreza, em todo o mundo, têm algum tipo de deficiência e tendem a ser consideradas, no âmbito de suas próprias comunidades, como pessoas em desvantagem. E, segundo a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO, 90% (noventa por cento) das crianças com deficiência, nos países em desenvolvimento, não frequentam escolas.

No Brasil, de acordo com o Censo Demográfico 2010, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, quase 46.000.000 (quarenta e seis milhões) de brasileiros, cerca de 24% (vinte e quatro por cento) da população, declarou possuir ao menos uma deficiência (visual, auditiva, motora ou mental), em variados graus. Tal pesquisa evidenciou, ainda, que o risco social decorrente da deficiência é agravado quando presentes outros fatores de marginalização, como idade avançada, gênero, cor e renda, dadas as seguintes constatações: 1) 67,7% (sessenta e sete vírgula sete por cento) dos idosos apresentavam alguma deficiência em 2010; 2) Quase 1/3 (um terço) das mulheres afrodescendentes possuíam alguma deficiência; 3) O nível de ocupação das mulheres com deficiência era de 37,8% (trinta e sete vírgula oito por cento), enquanto, para os homens, era de 57,3 (cinquenta e sete vírgula três por cento); e 4) Cerca de 46,4% (quarenta e seis vírgula quatro por cento) da população com deficiência não têm renda ou percebe até um salário mínimo, sendo que as diferenças por existência de deficiência diminuem nas classes mais altas de rendimento.

São múltiplas as causas de deficiência, tais como envelhecimento da

população, problemas crônicos de saúde, fatores ambientais e de outra índole, a exemplo de acidentes de trânsito, acidentes de trabalho, catástrofes naturais, conflitos, atos de violência, hábitos alimentares e abuso de substâncias.

Diante do atual contexto, organizações não-governamentais têm pleiteado a eliminação de barreiras ambientais e atitudinais, defendido a abolição de políticas públicas paternalistas, baseadas na comiserção e na idéia de incapacidade de defesa das pessoas com deficiência, e, ainda, combatido a assistência focada exclusivamente na reabilitação do indivíduo para adaptá-lo ou readaptá-lo à vida em sociedade. Invocam a igualdade de oportunidades e de acesso a todos os recursos da sociedade, como educação inclusiva, novas tecnologias, serviços sociais e de saúde, espaços de esportes e lazer, produtos, bens e serviços de proteção ao consumo. Defendem que a concretização dos direitos fundamentais sociais depende da transformação da sociedade para incluir e adaptar-se às necessidades de todos os cidadãos, inclusive das pessoas com deficiência. Buscam a construção de uma sociedade flexível para todos, através da conscientização, da sensibilização pública e da proposição de medidas legislativas e administrativas que considerem as necessidades e os direitos das pessoas com deficiências, ouvidas estas, com a finalidade de eliminar preconceitos e estigmas.

Tanto no âmbito do direito internacional, quanto no do direito interno, houve evolução no tratamento normativo das questões de interesse das pessoas com deficiência, inclusive no que toca à denominação do segmento, embora não haja uma designação que possa ser tida como correta em todo o tempo e espaço.

Ao longo da história, em documentos e em atos normativos, foram utilizadas expressões depreciativas e/ou estigmatizantes, que fomentavam a segregação e o preconceito, como “inválidos”, “incapacitados”, “incapazes”, “defeituosos”, “deficientes”, “retardados” e “excepcionais”, as quais desconsideravam as capacidades, habilidades e valores agregados à pessoa, frisando apenas as limitações individuais. Posteriormente, empregaram-se outras terminologias inadequadas e/ou eufemísticas, como “pessoas portadoras de deficiências”, “pessoas com necessidades especiais”, “portadores de necessidades especiais”, “pessoas especiais”, “pessoas com capacidades especiais”, “pessoas com eficiências diferentes”, “pessoas com habilidades diferenciadas” e “portadores de direitos especiais”, que, em geral, induzem a camuflagem ou o apagamento das diferenças. De fato, a portabilidade implica na qualidade de levar ou conduzir algo consigo, o que denota voluntariedade e possibilidade de deixar de portar. A deficiência implica numa condição, inata ou adquirida, intrínseca à pessoa. O enfoque nos termos “necessidades”, “habilidades” e “eficiências”, também não considera o fato da deficiência, pois todo indivíduo, com deficiência ou não, possui suas necessidades, habilidades e eficiências próprias. Pela mesma razão, a expressão “especial” não presta-se como adjetivo do segmento, uma vez que toda pessoa apresenta alguma característica, interesse, valor, habilidade e/ou necessidade única, que a torna especial. A referência a “portadores de direitos especiais”, absorve a questão da

deficiência no universo das minorias, vez que tem sido recorrente a produção legislativa para contemplar tais grupos com tratamento jurídico-legal que respeite a sua diversidade, a sua específica condição. Referidas terminologias provocam a invisibilidade social da pessoa com deficiência, por não enfatizarem a heterogeneidade do respectivo grupo e a especificidade da exposição dele às limitações impostas pelo ambiente e pelas atitudes, fatores que não podem ser desconsiderados.

A denominação oriunda do consenso entre os interessados, “pessoa com deficiência”, foi empregada a partir da Declaração de Salamanca, editada em junho de 1994, que dispôs sobre princípios, políticas e práticas na área das necessidades educativas especiais. O conceito abrange deficiências motoras, visuais, auditivas e mentais. Vale dizer que, nesta concepção, a par de uma deficiência que gera limitações sob determinado aspecto, a pessoa pode possuir funcionalidades e habilidades outras, integralmente exercitáveis. A expressão “pessoa com deficiência” preserva o conteúdo de capacidades, habilidades e o valor inerente à pessoa, sem apagar a condição da deficiência, da qual decorrem necessidades que, se não supridas, podem expô-la ao risco de segregação. Assim, adiro à designação “pessoa com deficiência”.

A Constituição da República de 1988 oferece as bases jurídicas para o tratamento da questão, quando, em seu art. 1º, III, dispõe que a República Federativa do Brasil se constitui em Estado Democrático de Direito e tem como um de seus fundamentos a dignidade da pessoa humana, a qual, pela primeira vez, foi positivada no plano constitucional brasileiro. Pode-se compreender a dignidade da pessoa humana como valor, princípio e regra do Estado Democrático de Direito. Enquanto valor, significa que a pessoa humana não poderá ser alijada de sua dignidade, pois tal atributo precede à própria organização do Estado, independentemente de positivação, ou seja, o valor humano tem prioridade em face do Estado. A dignidade da pessoa humana, considerada como princípio, impõe-se como mandamento de otimização do ordenamento jurídico, a ser concretizado na maior medida possível, dentro das possibilidades jurídicas e fáticas. Assim, constitui-se em base estruturante do Estado, devendo ser observada na produção do direito, tendo conteúdo deontológico, voltado ao “dever” ou ao “dever ser”. E, como regra, ou princípio-regra, a dignidade da pessoa humana prevalece diante de todos os demais princípios e regras, embora possa ser relativizada diante da igual dignidade de todos os seres humanos, sendo, porém, de cumprimento obrigatório pelo Estado (efeito vertical), pela comunidade e pelo particular (efeito horizontal), dotada de *status* constitucional formal e material, com plena eficácia. Consiste, assim, em prescrição imperativa de conduta.

Adiante, no art. 3º, incisos I e II, a Carta Maior elenca como objetivos fundamentais a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, e, ainda, a promoção do bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

O *caput* do art. 5º, da Constituição, preceitua que todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, sendo garantida, aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País, a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, tidos como direitos fundamentais individuais e coletivos. O inciso II do mesmo artigo traduz o princípio da legalidade, segundo o qual ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei. O §2º, também do art. 5º, menciona que os direitos e garantias expressos na Carta Maior não excluem outros decorrentes dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte. O §3º equipara os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos às emendas constitucionais, quando aqueles forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros.

No art. 193, a Constituição inscreve como objetivos da ordem social o bem estar e a justiça social, e, no art. 203, IV, insere como objetivo da assistência social a promoção da integração da pessoa com deficiência à vida comunitária, norma extensível a todos aqueles que apresentam alguma deficiência, sejam ou não titulares de benefícios assistenciais.

No plano do direito internacional, em relação às pessoas com deficiência, há farta documentação elaborada pela ONU, e pelos órgãos a ela vinculados, como a Organização Internacional do Trabalho (OIT) e a Organização Mundial da Saúde (OMS).

A Declaração Universal dos Direitos Humanos, proclamada em Assembléia-Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), em 10.12.1948, no seu artigo I, preconiza que todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e direitos, dotados de razão e consciência, devendo agir em relação uns aos outros com espírito de fraternidade. O artigo II, item 1, dispõe que todo ser humano tem capacidade para gozar os direitos e as liberdades estabelecidos naquela declaração, sem distinção de qualquer espécie, seja de raça, cor, sexo, idioma, religião, opinião política ou de outra natureza, origem nacional ou social, riqueza, nascimento, ou qualquer outra condição.

O Programa de Ação Mundial para as Pessoas com Deficiência, aprovado pela ONU, através da Resolução n. 37, de 03.12.1952, reportou-se ao princípio da igualdade de oportunidades, e, no item 109, fixou que os Estados Membros devem adotar as medidas necessárias para a eliminação de toda e qualquer prática discriminatória com relação à deficiência. No item 114, conclamou os Estados a adotarem política que garanta o acesso a todas instalações e edifícios públicos, bem como medidas que promovam a acessibilidade aos edifícios, instalações, moradias e transportes, impondo-se ao Estado a promoção de políticas públicas tendentes à equiparação de oportunidades, a qual consiste na acessibilidade a todos, pessoas com ou sem deficiência, aos sistemas sociais gerais, como o ambiente físico, a habitação, os transportes, os serviços sociais, a assistência à saúde, a educação, o trabalho, a

cultura, a vida social e esportiva.

A Organização das Nações Unidas, em 09.12.1974, mediante Resolução, editou a Declaração dos Direitos das “Pessoas Deficientes”, sustentando, nos seus itens 3 e 4, o direito ao respeito por sua dignidade humana e a igualdade de direitos fundamentais, civis e políticos.

Em 20.12.1993, a ONU lançou a Resolução n. 48, que estabelece regras gerais sobre igualdade de oportunidades para pessoas com deficiência, apontando medidas de implementação da igualdade de participação em acessibilidade, educação, emprego, renda, seguro social e outros. Ao tratar dos requisitos para a igualdade de participação, como regra n. 1, destaca a sensibilização, que impõe aos Estados adotar medidas para que a sociedade adquira maior consciência das pessoas com deficiência, assim como dos seus direitos, necessidades, potencialidades e contribuição. Como regra n. 5, tem-se a acessibilidade, que, conforme o seu item 1, orienta os Estados à adoção de medidas para eliminar os obstáculos à participação impostos pelo meio físico. Tais medidas devem consistir na elaboração de normas e diretrizes e no estudo da possibilidade de aprovar legislação que garanta o acesso a diversas áreas da sociedade, tais como a habitação, os edifícios, os transportes públicos e outros meios de transporte, as ruas e outros espaços ao ar livre.

Em 08.10.2001, através do Decreto n. 3.956, foi promulgada no Brasil a Convenção Interamericana para a eliminação de todas as formas de discriminação contra as “pessoas portadoras de deficiência” (Convenção da Guatemala). O artigo III, item 1, menciona o compromisso dos Estados Partes na implementação de medidas que eliminem progressivamente a discriminação e promovam a integração na prestação ou fornecimento de bens, serviços, instalações, programas e atividades, tais como o emprego, o transporte, as comunicações, a habitação, o lazer, a educação e o esporte, bem como o acesso à justiça, aos serviços policiais, às atividades políticas e de administração.

Mediante Decreto n. 6.949, de 25.08.2009, foi promulgada a Convenção Internacional sobre os direitos das pessoas com deficiência e seu protocolo facultativo, ambos assinados em Nova Iorque, Estados Unidos, em 30.03.2007. Referida convenção foi aprovada conforme o procedimento do art. 5º, §3º, da Constituição da República, o que lhe confere força de emenda constitucional.

Pessoas com deficiência, conforme o art. 1º da convenção, consistem naquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

O art. 2º da referida convenção conceitua discriminação por motivo de deficiência como sendo:

***“Qualquer diferenciação, exclusão ou restrição baseada em deficiência, com o propósito ou efeito de impedir ou impossibilitar o reconhecimento, o desfrute ou o exercício, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais nos âmbitos político, econômico, social, cultural, civil ou qualquer outro. Abrange todas as formas de discriminação, inclusive a recusa de adaptação razoável.”***

Como princípios gerais, o art. 3º traz, dentre outros, o respeito pela dignidade inerente, a autonomia individual, inclusive a liberdade de fazer as próprias escolhas, e a independência da pessoa com deficiência; a não-discriminação; a plena e efetiva participação e inclusão na sociedade; o respeito pela diferença e pela aceitação das pessoas com deficiência como parte da diversidade humana e da humanidade; a igualdade de oportunidade; e a acessibilidade. A autonomia perfaz-se através da condição de domínio sobre o ambiente físico e social, preservadas a privacidade e a dignidade da pessoa com deficiência. A independência verifica-se na aptidão para decidir por si mesmo, sem a interferência de outrem, como familiar ou profissional especializado. A inclusão social consiste na adaptação da sociedade para que as pessoas com deficiência sejam nela inseridas e, com a disponibilidade de medidas efetivas de apoio, possam desenvolver plenamente seu potencial e exercer seus papéis sociais. A inclusão tem como princípios a aceitação das diferenças individuais, a valorização de cada pessoa, a convivência dentro da diversidade e a aprendizagem cooperativa.

O art. 4º, item 1, alínea *b*, imputa aos Estados Partes o compromisso de adotar todas as medidas necessárias, inclusive legislativas, para modificar ou revogar leis, regulamentos, costumes e práticas vigentes, que constituírem discriminação contra pessoas com deficiência.

O art. 5º, em seu item 3, dispõe que os Estados Partes adotarão todas as medidas apropriadas para garantir que a adaptação razoável seja oferecida, para promover a igualdade e eliminar a discriminação. A adaptação razoável consiste nas modificações e ajustes necessários e adequados que não acarretem ônus desproporcional ou indevido, quando requeridos em cada caso, a fim de assegurar que as pessoas com deficiência possam gozar ou exercer, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos humanos e liberdades fundamentais.

Nos termos do art. 8º, 1, incisos *a* e *b*, devem ser adotadas medidas imediatas, efetivas e apropriadas para conscientizar toda a sociedade sobre as condições das pessoas com deficiência e fomentar o respeito pelos seus direitos e dignidade, combatendo estereótipos, preconceitos e práticas nocivas em relação às pessoas com deficiência.

No que tange à acessibilidade, o art. 9º prevê a adoção de medidas apropriadas para garantir às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de



oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e à comunicação.

O respeito à privacidade e contra ataques ilícitos à sua honra e reputação está inscrito no art. 22.

Sob a perspectiva infraconstitucional do direito interno, a Lei n. 7.853, de 24.10.1989, estabelece normas gerais tendentes ao pleno exercício dos direitos individuais e sociais das pessoas com deficiência e sua efetiva integração social. Já no §1º, do art. 1º, refere que, na sua aplicação e interpretação, serão observados os valores básicos da igualdade de tratamento e oportunidade, da justiça social, do respeito à dignidade da pessoa humana, do bem-estar e outros, indicados na Constituição ou justificados pelos princípios gerais de direito. O art. 9º e seu §1º, dispõem que a Administração Pública Federal conferirá aos assuntos relativos às pessoas com deficiência tratamento prioritário e apropriado, para que lhes seja garantido o pleno exercício de seus direitos individuais e sociais, bem como sua completa integração social. Submetem-se a tais preceitos, na esfera federal, além dos órgãos públicos, as autarquias, empresas públicas e sociedades de economia mista, as respectivas subsidiárias e as fundações públicas.

A Lei n. 7.853/1989 está regulamentada através do Decreto n. 3.298, de 20.12.1999. Como princípios, o art. 5º elenca a plena integração da pessoa com deficiência no contexto socioeconômico e cultural, o pleno exercício dos seus direitos básicos e o respeito, com igualdade de oportunidades na sociedade, sem privilégios ou paternalismos. O art. 6º, III, traça como diretriz a inclusão da pessoa com deficiência, respeitadas as suas peculiaridades, em todas as iniciativas governamentais referentes à educação, à saúde, ao trabalho, à edificação pública, à previdência social, à assistência social, ao transporte, à habitação, à cultura, ao esporte e ao lazer. Como objetivos, o art. 7º, I, insere o acesso, o ingresso e a permanência da pessoa com deficiência em todos os serviços oferecidos à comunidade, e o inciso IV menciona a formação de recursos humanos para atendimento da pessoa com deficiência. O art. 49 impõe aos órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta e indireta a formação e qualificação profissional, nas diversas áreas de conhecimento e de recursos humanos, que atendam às demandas das pessoas com deficiência, cabendo-lhes, ainda, o incentivo à pesquisa e ao desenvolvimento tecnológico em todas as áreas do conhecimento relacionadas com a pessoa portadora de deficiência.

Em tema de acessibilidade, a Lei n. 10.048, de 08.11.2000, confere atendimento prioritário às pessoas com deficiência, dentre outras que especifica.

Para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, foi editada a Lei n. 10.098, de 19.12.2000, regulada pelo Decreto n. 5.296, de 02.12.2004, que, em seu art. 6º, V, prevê a disponibilidade de área especial para embarque e desembarque, além do atendimento prioritário. O art. 44, parágrafo único, refere que a acessibilidade nos serviços de transporte coletivo aéreo obedecerá às normas da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

e as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

A ABNT/NBR número 14.273 trata da acessibilidade da pessoa com deficiência no transporte aéreo comercial.

O Decreto n. 6.780, de 18.02.2009, que aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), consagra a proteção do consumidor como um dos seus objetivos, conforme o item 2.4, para o qual o atendimento às necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, constituem-se em importante marco nas relações entre consumidores e fornecedores de bens e serviços. Também refere-se ao consumidor no item 3.4. As ações estratégicas de segurança estão abordadas no item 3. Como uma das ações gerais, prevê a promoção da permanente atualização e aperfeiçoamento da legislação e dos padrões operacionais, ações e fiscalização, bem como a formação, a capacitação e a atualização dos profissionais, de forma a garantir a implementação adequada de medidas em proveito da segurança, aplicando novas tecnologias para o processamento de passageiros, suas bagagens e carga aérea.

O mencionado decreto subsidia a qualificação de pessoal para o atendimento das dificuldades e necessidades envolvendo a prestação do serviço de controle de segurança relativamente às pessoas com deficiência, para o qual deve ser adotado nível de triagem necessário e suficiente à identificação de eventual ameaça ou risco à aviação, sendo realizado do modo mais tranquilo possível para o passageiro, esclarecendo-o sobre o procedimento e as prerrogativas dos agentes de segurança aeroportuária.

O Decreto n. 7.168, de 05.05.2010, dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança na Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC). O art. 67 estabelece que o acesso de passageiros, tripulantes, pessoal de serviço, empregados dos concessionários de aeroporto e das administrações aeroportuárias e de servidores públicos às áreas restritas de segurança (ARS's) será permitido somente após identificação e inspeção de segurança, nos termos dos atos normativos da ANAC. Os passageiros e suas bagagens de mão devem ser inspecionados antes do acesso à aeronave ou à ARS, conforme atos normativos da ANAC, segundo diz o art. 110. Consoante o art. 112, a inspeção pode ser manual ou com o uso de equipamentos de segurança (detector de metais, raio-x, ETD e outros), ou pela combinação de ambas as técnicas. O art. 115 menciona que a busca pessoal dos passageiros e a inspeção manual de bagagens consistem em processos alternativos de inspeção de segurança, devendo ser realizados aleatoriamente quando os equipamentos não estiverem disponíveis ou não estiverem em boas condições de uso, ou quando a Polícia Federal julgar necessário para o desempenho de sua missão institucional. Para o art. 116, a busca pessoal deve ser realizada com o propósito de identificar qualquer item de natureza suspeita, em passageiros já submetidos aos procedimentos de inspeção de segurança, e sobre os quais permaneça a

suspeição. O art. 119 exige o consentimento do passageiro para a realização da inspeção manual de bagagem e a busca pessoal, devendo esta ser realizada por profissional do mesmo sexo, em sala reservada, **com discricção** e na presença de testemunha. Não havendo consentimento, ocorrendo resistência à inspeção ou sendo apresentados indícios de objetos, materiais e substâncias cuja posse, em tese, constitua crime, a Polícia Federal realizará a busca pessoal, a teor do art. 120. Relativamente às pessoas com deficiência, os artigos 150 e 151 assim regulam o procedimento de inspeção:

#### **Subseção IV**

##### ***Da Inspeção de Passageiro que Necessite de Assistência Especial***

***Art. 150. Os passageiros que necessitem de assistência especial, com transtorno psiquiátrico grave, portadores de deficiência, em cadeira de rodas ou em macas, com auxílios protéticos ou com marca-passo, entre outros, podem ser inspecionados ou submetidos à busca pessoal, mediante seu consentimento ou de seu representante legal, por APAC.***

***Art. 151. Se realizada a busca pessoal em área reservada fora da ARS, o passageiro deverá ser acompanhado até a sala de embarque por quem a realizou.***

Por sua vez, a Resolução n. 168, de 17.08.2010, no seu art. 3º, X, assim estabelece:

***“X - o passageiro com necessidades especiais deve ter prioridade e ser submetido aos procedimentos de inspeção na medida em que sua incapacidade permitir, observando-se os seguintes procedimentos:***

- a) os equipamentos utilizados no auxílio do passageiro com necessidades especiais deverão ser inspecionados com os equipamentos disponíveis no aeroporto, preferencialmente por equipamentos de raios-X;***
- b) caso haja um acompanhante, este deve ser inspecionado primeiro e, após concluído o procedimento de inspeção, o APAC poderá solicitar seu auxílio para realizar a inspeção no passageiro com necessidades especiais;”***

O Decreto n. 7.612, de 17.11.2011, instituiu o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - Plano Viver sem Limite, que, no seu art. 4º, incisos III e IV enumera como eixos de atuação a inclusão social e a acessibilidade. No art. 12, institui o Comitê Interministerial de Tecnologia Assistiva, que tem a finalidade de formular, articular e implementar políticas, programas e ações para o fomento ao acesso, desenvolvimento e inovação em tecnologia assistiva.

A Agência Nacional de Aviação Civil lançou o Guia de Acessibilidade ANAC, que trata da assistência especial destinada aos passageiros que sejam idosos, crianças desacompanhadas, gestantes, lactantes, pessoas com criança de colo, pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiência. Contudo, o guia não faz menção sobre o procedimento de inspeção de segurança.

A respeito da acessibilidade em aeroportos, após os ataques de 11.09.2001, houve a proliferação, em todo o mundo, de normas tendentes à

adoção de rigorosos procedimentos de segurança para acesso às áreas de embarque, visando assegurar a incolumidade de todos os usuários, tripulantes e demais trabalhadores do setor aéreo e das respectivas áreas de suporte.

A questão dos métodos de verificação de segurança em aeroportos traz à tona a concorrência entre valores igualmente essenciais em uma sociedade livre, justa e democrática, quais sejam, de um lado, a garantia de segurança, e, de outro, a dignidade da pessoa humana e a privacidade, os quais devem ser balanceados com habilidade para que não ocorra violação a nenhuma das liberdades constitucionais.

Sobretudo nos Estados Unidos da América e na Europa, grupos de defesa das liberdades civis têm se manifestado contrariamente a alguns dos sistemas de triagem de passageiros que vêm sendo estudados e/ou implementados. A proposta de elaboração de lista de passageiros confiáveis, a partir da coleta e compartilhamento de informações entre os órgãos governamentais e empresas dos segmentos de transporte e turismo, com avaliação do risco à segurança, tem encontrado forte resistência. Alguns críticos exigem que tal medida: a) tenha prévia comprovação de eficácia para erradicar atos de violência ou terrorismo; b) seja proporcional à finalidade, sem violar direito à privacidade; e c) e evite efeitos negativos, como discriminação. Outros sustentam que o etiquetamento de passageiros é desprovido de padrões científicos de validação, e, ademais, é inviável quanto à obtenção de dados de passageiros oriundos de países com elevado índice populacional, não podendo ser utilizado para afastar ou atestar o risco representado por um passageiro.

Igualmente têm sido alvo de ataques as buscas pessoais manuais, ou revistas íntimas, nas quais haja contato corporal, vez que são consideradas violação não razoável da intimidade.

Mesmo os denominados “*scanners*”, equipamentos que emitem feixes com ondas de raio-x de baixa intensidade, as quais refletem o corpo inspecionado com riqueza de detalhes, não têm escapado da controvérsia. Argumentam os seus opositores que não há informações concretas a respeito dos níveis seguros de radiação no organismo humano. Não fosse isso suficiente, o fato de tais máquinas exibirem os corpos como numa fotografia com imagens de nudez, retratando todas as características físicas da pessoa, tem sido considerado como fisicamente invasivo da privacidade, e, pois, violação desarrazoada. Isso tem motivado, nos Estados Unidos, a retirada de tais equipamentos dos pontos de inspeção dos aeroportos, e, alternativamente, tem sido desenvolvido equipamento, com tecnologia de ondas milimétricas de radiofrequência, que retrata o corpo inspecionado com uma imagem e contorno genéricos, similar às linhas marcadas com giz em cenas de homicídio.

É essencial que sejam envidados todos os esforços e conhecimentos tecnológicos no desenvolvimento de equipamentos e procedimentos de inspeção eficazes na garantia de segurança dos passageiros, tripulantes, servidores

públicos e funcionários do setor aeroportuário, entretanto, sempre havendo respeito à dignidade da pessoa humana e à intimidade. A perpetração de atos desprovidos de razoabilidade e proporcionalidade em tais procedimentos, pode configurar ilegalidade ou abuso, sobretudo em face daqueles que estão constantemente expostos a riscos sociais e que pouco ou nenhum perigo representam aos serviços de transporte aéreo, engendrando a responsabilidade civil da pessoa jurídica de direito público ou de direito privado responsável pelo serviço.

Acerca da responsabilidade civil ou patrimonial das pessoas jurídicas de direito público interno, a incidir quando demonstrada a ocorrência de ato ilícito ou abusivo que tenha sido causa de danos materiais ou morais em detrimento do usuário dos serviços ou de terceiros, faz-se necessário destacar que, ao disciplinar a conduta da Administração Pública, a Constituição de 1988 estabelece, no *caput* do seu art. 37, relativamente aos entes e entidades de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, a obediência aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Tais princípios, de aplicação geral, informam a atuação da administração pública.

O princípio da legalidade impõe a observância da lei e do Direito, ou seja, a atuação conforme a esfera estabelecida pelo legislador. A eficácia da atuação administrativa está intrinsecamente vinculada à subordinação à lei. Mesmo os denominados atos discricionários estão sujeitos a controle de legalidade quanto aos elementos competência, forma e finalidade.

A regra ou princípio da impessoalidade determina a objetividade no atendimento do interesse público e a neutralidade da atividade administrativa, que deve ser imparcial quanto aos destinatários e despersonalizada quanto ao agente público que a realiza, sendo o ato administrativo imputável tão somente à Administração Pública, exceto para fins disciplinares. No dizer de Celso Antonio Bandeira de Mello, *in* Curso de Direito Administrativo, referido princípio ***“traduz a idéia de que a Administração tem que tratar a todos os administrados sem discriminações, benéficas ou detrimntosas”***.

Por sua vez, o princípio da moralidade exige que a atuação estatal se dê em conformidade com padrões éticos de probidade, decoro e boa fé. O ato administrativo deve obedecer, tanto à lei jurídica, quanto à lei ética institucional, formulada no âmbito interno do ente ou entidade de direito público.

A divulgação oficial dos atos administrativos, como elemento de sua eficácia, consubstancia o princípio-regra da publicidade.

A introdução do princípio da eficiência decorreu da chamada “reforma administrativa”, intentada através da Emenda Constitucional n. 19/1998.

Impõe o melhor emprego dos recursos (humanos, materiais e institucionais) para a satisfação das necessidades coletivas, num regime de igualdade dos usuários dos serviços. Visa a organização racional dos meios de que dispõe a administração pública para a prestação de serviços públicos de qualidade, em condições econômicas e de igualdade dos destinatários. Vale dizer que, em todas as suas ações, seja na prestação de serviços ou no fornecimento de informações aos usuários e interessados, a administração pública deve sempre primar pela eficiência.

Havendo conduta estatal em desacordo com as normas constitucionais e infraconstitucionais, que seja a causa de dano a terceiros, seja de natureza material, moral ou estética, incide a responsabilidade patrimonial objetiva do Estado, fundada na doutrina do risco administrativo, que dispensa a prova de culpa ou dolo, impondo a obrigação de reparação do prejuízo sofrido pelo administrado. No caso, há possibilidade de ação regressiva do ente ou entidade pública, bem como da pessoa jurídica de direito privado prestadora de serviço público, contra o agente causador do dano, para ressarcimento, quando, então, será apreciada eventual culpa ou dolo. É o que autoriza o §6º, também do art. 37, segundo o qual **“as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa”**.

A culpa objetiva, em sentido amplo, pode abranger a culpa *in eligendo*, decorrente da má escolha de representante ou preposto; culpa *in instruendo*, quando faltaram as devidas instruções; culpa *in vigilando*, ausência de fiscalização ou vigilância sobre a conduta do agente; e culpa *in custodiendo*, falta de cautela ou atenção em relação a pessoa, animal ou objeto sob os cuidados do agente.

O Código Civil, no seu art. 186, considera ato ilícito toda ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência que viole direito e cause dano a outrem, ainda que exclusivamente moral. O art. 187 também compreende como ato ilícito o exercício de direito que exceda manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes, ou seja, considera como ato ilícito o abuso do direito.

Dano, em sua acepção genérica, consiste em prejuízo, destruição, subtração, ofensa ou lesão a um bem juridicamente tutelado, seja de natureza patrimonial, estética ou moral.

O art. 927, do mesmo código, impõe a obrigação de reparação do dano àquele que praticar ato ilícito mediante indenização, que está disciplinada nos artigos 928 *usque* 954.

Por sua vez, o dever de indenizar em razão de danos morais decorre do preceito contido no art. 5º, X, da Constituição da República, que, inclusive,

considera inviolável a honra das pessoas, assegurando o direito à indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação.

Como dano moral entende-se toda ofensa aos atributos físicos, valorativos, sociais, psíquicos e intelectuais da pessoa, capazes de provocar-lhe padecimentos sentimentais.

Sendo vulnerado direito da personalidade, o art. 12, do Código Civil, admite reclamação das perdas e danos. Havendo violação a direito que cause dano moral, é cabível a indenização, conforme leitura dos artigos 186 e 187, c/c 927, todos daquele mesmo *codex*.

Aqui, independe de prova objetiva do abalo moral sofrido, mesmo porque é praticamente impossível provar fatos inerentes à introspecção do indivíduo. O dano moral, dada a sua natureza incorpórea, não requer prova, bastando a demonstração do fato ensejador do dano. Uma vez comprovado o fato que afetou a honra objetiva (reputação perante a sociedade ou grupo) ou a honra subjetiva (apeço que o indivíduo tem por si mesmo), estará caracterizado o dever de compensação por parte do causador da lesão.

Portanto, basta a demonstração objetiva do fato que ensejou o dano extrapatrimonial, este consubstanciado na dor, no sofrimento, nos sentimentos íntimos de constrangimento, vergonha e de desvalimento. Deve estar demonstrado o atentado à reputação, à autoridade legítima, ao pudor, à segurança, à tranquilidade, ao amor-próprio, à integridade da inteligência e às afeições da vítima.

No caso concreto dos autos, narra a parte autora que é advogado e que habitualmente realiza viagens de interesse profissional. Informa que apresenta deficiência de deambulação, decorrente de sequela de poliomielite, fazendo uso permanente de ajuda técnica consistente em aparelhos ortopédicos nos membros inferiores e bengalas do tipo canadense, todos confeccionados em alumínio.

Relata que, em **08.10.2011**, no Aeroporto Internacional de Confins, Belo Horizonte-MG, ao passar pela inspeção de segurança, foi impedido de atravessar o portal detector de metais utilizando as bengalas. Argumentou que seria desnecessário retirar as bengalas, pois, mesmo sem elas, o alarme soaria em razão do aparelho ortopédico nas pernas. Rejeitada sua alegação, dispôs as bengalas na esteira da máquina de raio-x, e, com marcha arrastada, passou pelo detector de metais, tendo soado o alarme. Na sequência, foi conduzido por dois agentes para uma sala reservada, onde teve de posicionar-se de costas, com braços abertos, sem nenhum auxílio, apoiando a testa na parede na tentativa de manter o equilíbrio, o que não conseguiu. Daí, solicitaram-lhe que se sentasse numa cadeira e abaixasse peça de seu vestuário (calça) para vistoria do aparelho ortopédico. Somente então foi liberado.

Em **31.10.2011**, no Aeroporto Internacional de Viracopos, Campinas-SP, após soar o alarme do detector de metais, foi acompanhado por dois seguranças até uma sala reservada, onde foi submetido à revista pessoal. Foi colocado de braços abertos contra a parede e, depois, sentado em cadeira, teve de abaixar a calça para exibir o aparelho. Realizada a busca pessoal, foi autorizado o seu acesso à área de embarque do aeródromo.

Aduz que, embora considere lícita a revista dos passageiros com deficiências, as práticas que vêm sendo adotadas pelos prepostos da requerida são agressivas, constrangedoras e desproporcionais, tendo lhe causado dissabor, humilhação e indignação, sobretudo pelo fato de postar-se seminú diante de estranhos e expor suas atrofias. Sustenta que, embora as pessoas com deficiência devam também ser submetidas aos procedimentos de segurança, o tratamento dispensado deve ser diferenciado, com respeito às suas limitações.

Em seu depoimento pessoal, a parte requerente acrescentou que, em suas viagens, durante os procedimentos de embarque, no mais das vezes experimenta problemas durante a inspeção de segurança. Acrescentou que, no aeroporto de Confins, solicitou cadeira de rodas para sua locomoção a fim de que pudesse colocar as bengalas na esteira da máquina de raio-x, porém foi negado pelos agentes de segurança. Teve muita dificuldade para deslocar-se até o portal detector de metais sem o auxílio das bengalas. Na sala reservada, ao ser vistoriado, não foi-lhe permitido o uso das bengalas, tendo problemas de desequilíbrio. Ao receber a determinação para “abaixar a calça”, sugeriu que poderia levantar as barras da referida peça, pois os aparelhos eram visíveis. Em Viracopos, foi forçado a submeter-se à vistoria, pois teria audiência em Belo Horizonte-MG e não poderia atrasar-se, caso se recusasse e fosse conduzido à Polícia Federal. Mencionou que, em algumas ocasiões nas quais foi levado à sala reservada, não necessitou retirar peças de seu vestuário. Destacou que, diante de sua condição física, não representa perigo ao serviço aeroportuário, pois não pode correr e pode ser derrubado com um “leve toque”. Nas duas situações relatadas, estava viajando a trabalho.

À vista de tais fatos, alega a ocorrência de dano moral, cuja reparação pleiteia.

Em sua defesa, a INFRAERO argumenta que a conduta dos agentes de proteção da empresa terceirizada, em ambos os aeroportos, seguiu o procedimento padrão e observou as normas de segurança, não havendo abusos nem excessos. Alega que as acusações tecidas na petição inicial são genéricas e controversas, sendo que todas elas foram praticadas por funcionários das empresas TOP LYNE e ORBITAL, e não da empresa pública federal, em face da qual afirma não haver prova de eventual culpa por omissão de seus agentes. Rebate que a parte autora não comprovou ser “portador de necessidades especiais” com uso permanente de aparelhos ortopédicos em alumínio.

Feitas tais observações, invoca a ausência denexo de causalidade,



de culpa da INFRAERO e de prova dos alegados danos morais, sustentando a inexistência do direito à reparação civil.

Conforme já apreciado preliminarmente, a INFRAERO responde por atos praticados pelos prepostos das empresas terceirizadas por ela contratadas para a prestação de serviços sobre os quais é responsável, sendo caso de responsabilidade patrimonial objetiva.

Saliento a evidência de que a parte autora se caracteriza como pessoa com deficiência, dada a perceptível atrofia de seus membros inferiores e a dificuldade de deambulação, constatadas durante audiência de instrução, não havendo necessidade, para a comprovação de tais fatos, de produção de prova pericial, a qual sequer foi requerida pelas partes, caso em que aplicáveis os artigos 334, I, e 420, parágrafo único, II, do Código de Processo Civil. Assim, não procede a alegação da empresa pública requerida de que a parte autora não comprovou figurar como pessoa com deficiência.

À luz das normas antes referidas, todos os usuários e prestadores de serviços aéreos, bem como todos os profissionais, sejam do setor público ou do setor privado, que exerçam suas atividades ou parte delas em ambiente de aeroportos, indistintamente, devem ser submetidos aos procedimentos de controle de segurança para acesso às áreas de embarque e a outras áreas restritas.

Entretanto, os procedimentos de controle de segurança devem ser adaptados à peculiar condição das pessoas com deficiência.

Dentre os fatos abordados nos autos, considero que os agentes de segurança da empresa terceirizada contratada pela INFRAERO agiram corretamente quando orientaram a parte autora a dispor suas bengalas em esteira do equipamento de raio-x para inspeção, procedimento previsto na Resolução n. 168/2010, art. 3º, X, a. Contudo, desprezaram suas limitações e necessidades ao recusarem ou não disponibilizarem ajuda técnica alternativa para seu deslocamento pelo portal detector de metais, o que impôs à parte requerente deambular com “marcha arrastada” até transpor referido equipamento, conforme por ela narrado e não impugnado pela parte contrária. Com isso, a parte postulante foi exposta publicamente à situação vexatória e constrangedora. Não se pode olvidar a Resolução n. 168/2010, que, no art. 3º, X, prevê a inspeção da pessoa com deficiência na medida em que a incapacidade desta permitir. No caso, foi desconsiderada a dificuldade de deambulação e a necessidade de ajuda técnica, o que expôs o usuário com deficiência a vivenciar uma experiência angustiante e humilhante em público.

A condução da parte autora a uma sala reservada para busca pessoal, por ter soado o alarme do detector de metais, em razão do aparelho ortopédico em alumínio nos membros inferiores, está autorizada pelos artigos 116, 119, 120 e 150/151 do Decreto n. 7.168/2010. Porém, a exigência de que a parte autora, durante a inspeção, se postasse de costas, apoiada apenas pela testa em

uma parede, com os braços abertos, sem qualquer ajuda técnica que tornasse possível a manutenção do equilíbrio, demonstra despreparo dos agentes no atendimento de pessoas com deficiência, e, também, insensibilidade quanto às suas necessidades. Não há como exigir da pessoa com deficiência física performance semelhante à das pessoas sem deficiência, em testes ou averiguações nos quais a compleição física exerça preponderante influência. Procedimento tal, além de expor a pessoa ao risco de lesão, em caso de desequilíbrio ou queda, mostra-se desnecessário, desproporcional, desarrazoado e degradante, diante do visível quadro de deficiência física apresentado pela parte postulante.

Outrossim, a busca pessoal deve ser realizada com discricção, com prudência, conforme exigido pelo art. 119 do mencionado decreto. Ao exigir que a parte autora “abaixasse a calça” para expor o aparelho ortopédico, exibindo peça da indumentária íntima, o agente de segurança impôs real constrangimento ao usuário, o qual, inclusive, exteriorizou em audiência sua inibição em mostrar suas atrofias. Relatou a parte autora que o agente não admitiu sua sugestão de elevar as barras da calça para comprovar o uso do aparelho ortopédico. O procedimento alternativo, sugerido pelo próprio usuário, teria sido suficiente à demonstração de sua condição de dependente de ajuda técnica para deambulação.

Tais fatos ocorreram tanto no Aeroporto Internacional de Confins (Belo Horizonte-MG), quanto no Aeroporto Internacional de Viracopos (Campinas-SP), o que demonstra que este procedimento vem sendo padronizado, embora não haja disposição legal ou normativa que autorize as práticas impugnadas pela parte autora. A própria INFRAERO admitiu, em sua peça de defesa, que se trata de procedimento padrão.

O Decreto n. 7.168/2010 prevê inspeção manual ou com o uso de equipamentos de segurança (detector de metais, raio-x, ETD e outros), ou pela combinação de ambas as técnicas, sem o desnudamento do passageiro, prática que entendo como exorbitante do poder de fiscalização dos agentes da INFRAERO, quando não houver um fato específico que a justifique, devendo ser extirpada do procedimento de inspeção pessoal, ou seja, referida conduta somente seria admissível diante de forte e fundada suspeita de risco ou ameaça à segurança, explicitada em relatório circunstanciado, quando insuficiente ou inviável o emprego de outras técnicas de inspeção, ou adaptação razoável, o que não foi o caso dos autos.

Nada despreciando destacar que cumpre à administração pública formar e qualificar recursos humanos, nas diversas áreas, para atendimento às pessoas com deficiência, consoante preconizam os artigos 7º, IV, e 49, ambos da Lei n. 7.853/1999, a qual também prevê o incentivo à pesquisa e ao desenvolvimento tecnológico para a promoção da inclusão e integração social daquelas. E o Decreto n. 6.780, de 18.02.2009, no item 3, estipula como uma das suas ações gerais, a permanente atualização e aperfeiçoamento dos padrões operacionais, ações e fiscalização no processamento de passageiros e suas

bagagens.

A triagem de segurança em aeroportos deve ser executada em nível necessário e suficiente à detecção de ameaça ou perigo, sendo a busca pessoal cabível em caso de suspeita de comportamento arriscado, a ser conduzida com tranquilidade e discricção, conforme admitir a capacidade do passageiro.

A INFRAERO, em sua contestação, não apresentou dados concretos de que a parte autora representasse ameaça ou perigo ao transporte aéreo, que justificasse o tratamento dispensado e a adoção do procedimento referido, o que leva à constatação de que o passageiro foi submetido à busca pessoal nos moldes efetuados apenas em razão da sua condição de pessoa com deficiência.

Expor alguém a um critério de inspeção de segurança mais gravoso, em razão da deficiência que apresenta, mitigando o seu direito de acesso aos meios de transporte, caracteriza injusto ato discriminatório que fere o fundamento da dignidade da pessoa humana e os objetivos republicanos de construção de uma sociedade livre, justa e solidária, e de promoção do bem comum, inscritos, respectivamente, no art. 1º, III, e art. 3º, I e IV, da Constituição.

Não fosse isso suficiente, restringiu a capacidade de gozo da parte autora no tocante aos direitos invioláveis à liberdade substantiva e à igualdade de oportunidades, vez que esteve sujeita a tratamento detrimtoso, não imposto genericamente às pessoas com e sem deficiência.

A prática combatida pela parte requerente violou princípios gerais da Convenção Internacional sobre os direitos das pessoas com deficiência, previstos no seu art. 3º, quais sejam, o respeito pela dignidade inerente, a não-discriminação, a plena e efetiva participação e inclusão na sociedade, o respeito pela diferença e pela aceitação das pessoas com deficiência como parte da diversidade humana e da humanidade, a igualdade de oportunidade; e a acessibilidade. Vulnerou, ainda, os valores protegidos pelo art. 22 do mesmo diploma internacional, quais sejam, o respeito à privacidade e à honra da pessoa com deficiência.

É inadmissível que, diante do avanço da tecnologia, um usuário do serviço de transporte aéreo seja submetido a um procedimento tão rudimentar de inspeção e busca pessoal, com exibição de sua “deficiência” em revista íntima, o que vulnera a preservação da intimidade e a honra subjetiva, além de não garantir a efetiva proteção contra atos de violência ou terrorismo. Cumpre à INFRAERO disponibilizar outros meios a seus agentes para que possam franquear, com segurança, o acesso de pessoas com deficiência às áreas de embarques e demais áreas restritas de segurança (ARS's) dos aeroportos, empregando sistemática de inspeção adaptada às condições e necessidades de tais usuários.

Inclusive, não há menção nos autos acerca da existência de adequada área especial para embarque e desembarque de passageiros com

deficiência nos aeródromos envolvidos.

Não se pode olvidar que os aeroportos do Brasil devem ser reestruturados e preparados para receber um elevado número de passageiros em razão dos grandes eventos que estão por vir, tais como a Copa das Confederações, a Copa do Mundo, os Jogos Olímpicos e, especialmente, os Jogos Paralímpicos. Não há como conceber que, por ocasião de tais eventos, sobretudo dos Jogos Paralímpicos, os passageiros com deficiências recebam tratamento semelhante, o que prejudicaria em muito a imagem do país anfitrião.

Submeter a pessoa com deficiência às práticas questionadas, em todas as viagens que realizar, configura tratamento discriminatório, por considerá-las sempre suspeita de atos de violência ou terrorismo, e desvantajoso, pois, além das dificuldades de deslocamento intrínsecas à sua condição de deficiência, teria de despender maior tempo em procedimento de inspeção mais prolongado e rigoroso. Ou seja, a par das barreiras de ambiente e de atitude já impostas à pessoa com deficiência, a administração aeroportuária estaria impondo ônus desprovido de razoabilidade e proporcionalidade, que atenta contra a dignidade da pessoa e fere o direito de acessibilidade e de integração na prestação dos serviços de transporte. Tais práticas agem como fator de inibição de atitudes espontâneas de inclusão pela própria pessoa com deficiência e geram a segregação no trabalho, na economia, na educação, no lazer, no esporte e em outras esferas da vida social.

Cumprindo ao Estado revisar normas, procedimentos e práticas que impeçam as pessoas com deficiência de serem integradas a um ambiente acessível e sustentável, disponibilizando-lhes medidas efetivas de apoio. O poder público deve investigar as restrições, barreiras discriminatórias, atos de violência e abusos, bem como implementar as providências necessárias para combater tais práticas e reverter a situação. Devem ser adotadas políticas públicas que incentivem a pessoa com deficiência a permanecer ou a tornar-se parte da sociedade em que vive, coibindo práticas invasivas que desestimulem a inclusão e a integração social. A produção legislativa deve reforçar a fraternidade, a solidariedade e a garantia de acessibilidade, para que as pessoas com deficiência tenham igual direito de acesso a todas as infraestruturas públicas e sociais. As pessoas com deficiência, por pertencerem a uma dita minoria, não podem ter os seus direitos civis, políticos, econômicos e culturais minimizados e/ou suprimidos.

A sociedade deve, igualmente, ser conscientizada e encorajada a rever culturas nocivas às pessoas com deficiência, posto que práticas culturais não são estanques, mas, sim, sujeitas a transformações ao longo da história. A inclusão somente se concretiza com a flexibilização da sociedade para considerar e se adaptar às necessidades das pessoas com deficiência, de modo que elas possam plenamente exercer todos os seus direitos.

À vista de tais fatos, entendo que a INFRAERO, através dos agentes de segurança por ela contratados, violou os princípios da legalidade,

impessoalidade e eficiência, a cujo cumprimento está sujeita a Administração Pública como um todo. Isso porque adotou procedimento de inspeção mais gravoso em detrimento de usuário dos seus serviços, sem previsão legal ou normativa, e ausente motivação concreta que o justificasse; considerou exclusivamente a condição de pessoa com deficiência do passageiro; e deixou de primar pelo desenvolvimento de procedimento de inspeção mais adequado, discreto e tecnicamente eficaz para detectar reais ameaças à segurança no transporte aéreo.

A conduta dos referidos prestadores de serviço foi discriminatória, desproporcional e ofensiva, causando humilhação, violação da intimidade e ataque à honra subjetiva da parte autora, o que configura ato ilegal e abusivo, gerador de dano moral, o qual se caracteriza pela ocorrência do fato lesivo.

Assim, entendo presentes a conduta dos agentes contratados pela empresa pública, o dano e o nexo de causalidade, com responsabilidade objetiva da empresa pública federal, por ato ilegal e abusivo, impondo-se compensação pecuniária adequada e suficiente para ressarcir a vítima e desestimular a reincidência, sem acarretar enriquecimento sem causa da parte prejudicada.

Arbitro o montante indenizatório, quanto aos danos morais, considerando a reiteração de conduta, em **R\$ 15.000,00 (quinze mil reais)**, valor que entendo suficiente para proporcionar conforto à vítima, sendo que, sobre tal importância, incidirá correção monetária a partir desta data e juros moratórios desde a data do evento danoso (**08.10.2011**), conforme Súmula n. 54, do Superior Tribunal de Justiça, e art. 398, do Código Civil/2002.

A atualização dos valores devidos a título de danos materiais e morais deverá obedecer, ainda, ao que estabelece o MANUAL DE ORIENTAÇÃO DE PROCEDIMENTOS PARA OS CÁLCULOS NA JUSTIÇA FEDERAL, aprovado pela Resolução n. 134/2010 do Conselho da Justiça Federal.

Pelo exposto, rejeito a(s) preliminar(es) suscitada(s), e, resolvendo o mérito na forma do art. 269, I, do Código de Processo Civil, JULGO PROCEDENTE o pedido formulado pela parte autora, para condenar a EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO - ao pagamento de compensação por danos morais no valor de **R\$ 15.000,00 (quinze mil reais)**, com atualização na forma da fundamentação.

Defiro o pedido de assistência judiciária gratuita, ante a declaração de hipossuficiência pela parte autora.

Sem custas e honorários nesta instância, a teor do art. 1º da Lei n. 10.259/01, c/c art. 55, da Lei n. 9.099/95.

Havendo recurso tempestivo, intime-se a parte recorrida para contrarrazoar no prazo de 10 (dez) dias. Transcorrido o prazo, remetam-se os autos

virtuais à colenda Turma Recursal.

Mantida esta sentença, após o trânsito em julgado, intime-se a parte requerida para que, no prazo de **30 (trinta) dias**, apresente a planilha de cálculo do valor devido atualizado, intimando-se a parte autora para manifestação no prazo de **10(dez) dias**.

Após, oficie-se à EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO para que efetue o depósito do montante devido, no prazo de **30 (trinta) dias**.

Nada mais sendo requerido, proceda-se à baixa e arquivamento destes autos.

P.R.I.#>

\*\*\*\*\*

SÚMULA

PROCESSO: 0009851-64.2011.4.03.6303

[REDACTED]

Formatado: Realce

ASSUNTO : 021001 - DANO MORAL E/OU MATERIAL - RESPONSABILIDADE CIVIL

[REDACTED]

Formatado: Realce

[REDACTED]

Formatado: Realce

Nº do PIS/PASEP:

ENDEREÇO: [REDACTED]

Formatado: Realce

[REDACTED]

ESPÉCIE DO NB:

RMA:

DIB:

RMI:

DATA DO CÁLCULO:

PERÍODO RECONHECIDO JUDICIALMENTE: DE \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ A \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

REPRESENTANTE:

\*\*\*\*\*

JUIZ(A) FEDERAL.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marilaine Almeida Santos', written over a horizontal line.

Assinado por JF 368-Marilaine Almeida Santos  
Autenticado sob o nº 0036.0DHG.189H.1078.099A - SRDDJEFFPCP

Sistema de Registro de Documentos Digitais - TRF da 3ª Região