



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA ESPECIAL DE ASSUNTOS PARLAMENTARES E FEDERATIVOS

OFÍCIO Nº 202/2026/ASPAR-MPOR

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência a Senhora
Senadora **DANIELLA RIBEIRO**
Primeira-Secretária do Senado Federal
Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes
CEP 70160-900 - Brasília/DF

Assunto: **Requerimento de Informação - RQS nº 204, de 2025, de autoria da Senadora Mara Gabrilli - PSB/SP.**

Senhora Primeira-Secretária,

Ao cumprimentá-lo cordialmente, reporto-me ao Ofício nº 668/2026 (SF) (SEI nº 11423452), de 17 de junho de 2026, que encaminha o Requerimento de Informação - RQS nº 204, de 2025, de autoria da Senadora Mara Gabrilli - PSB/SP, que **"Requer informações ao Senhor Silvio Serafim Costa Filho, Ministro de Estado dos Portos e Aeroportos, sobre a proposta de revisão da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo e dá outras providências"**.

A esse respeito, encaminho as informações prestadas pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), consubstanciadas na Nota Informativa nº 18/2025/CGGAC-DINV- SAC-MPOR (SEI nº 9725999), bem como encaminho manifestação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), por meio do Ofício nº 243/2025/GAB-ANAC (SEI nº 9705990) e Anexo- Despacho (SEI nº 9705991) e por meio do Ofício nº 135/2026/ASPAR-ANAC (SEI nº 11519351), contendo as informações solicitadas.

Por fim, este Ministério de Portos e Aeroportos permanece à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários.

Anexos:

- I - Nota Informativa nº 18/2025/CGGAC-DINV- SAC-MPOR (SEI nº 9725999);
- II - Ofício nº 243/2025/GAB-ANAC (SEI nº 9705990);
- III - Anexo- Despacho (SEI nº 9705991);
- IV - Ofício nº 135/2026/ASPAR-ANAC (SEI nº 11519351).

Atenciosamente,

TOMÉ FRANCA
Ministro de Estado de Portos e Aeroportos



Documento assinado eletronicamente por **Tomé Barros Monteiro da Franca**, **Ministro de Estado de Portos e Aeroportos**, em 17/07/2026, às 15:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),
informando o código verificador **11519409** e o código CRC **A83FA97C**.



Referência: Processo nº 50020.001792/2025-36



SEI nº 11519409

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativ
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone:



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE INVESTIMENTOS
COORDENAÇÃO GERAL DE GESTÃO DA AVIAÇÃO CIVIL

Nota Informativa nº 18/2025/CGGAC- DINV- SAC-MPOR/DINV-SAC-MPOR/SAC-MPOR

Brasília, 09 de maio de 2025

Referência: Processo nº 50020.001792/2025-36

Assunto: **Requerimento de Informação - RQS nº 204, de 2025 (Preliminar).**

Senhora Diretora,

I. RELATÓRIO

1. Trata-se do Requerimento de Informação - RQS nº 204, de 2025, de autoria da Senadora Mara Gabrilli - PSB/SP, que **"Requer informações ao Senhor Silvio Serafim Costa Filho, Ministro de Estado dos Portos e Aeroportos, sobre a proposta de revisão da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo e dá outras providências."** (9559343). A presente demanda foi encaminhada a esta Secretaria por meio do Ofício nº 112/2025/ASPAR-MPOR (9559347), da Assessoria de Assuntos Parlamentares e Federativos e encaminhado para o DINV por meio do Despacho nº 297/2025/SAC-MPOR (9561699).

2. Por meio do Despacho de Distribuição (9564309), a Diretora de Investimentos encaminhou a demanda para esta coordenação.

3. Assim, a presente Nota Informativa tem por objetivo subsidiar resposta deste DINV ao Ofício nº 112/2025/ASPAR-MPOR (9559347), em atenção ao Despacho nº 297/2025/SAC-MPOR (9561699).

II. FUNDAMENTAÇÃO

4. Trata-se da análise do Requerimento de Informação - RQS nº 204, de 2025, de autoria da Senadora Mara Gabrilli - PSB/SP, que **"Requer informações ao Senhor Silvio Serafim Costa Filho, Ministro de Estado dos Portos e Aeroportos, sobre a proposta de revisão da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo e dá outras providências."** (9559343).

5. Conforme documentação remetida pela ASPAR-MPOR (9559347) o Requerimento nº 204, de 2025, requisita resposta às seguintes indagações:

1. Quais dados a ANAC possui sobre o cumprimento da Resolução nº 280, de 2013, por operadores de aeródromos e transportadores aéreos, especialmente no que diz respeito aos apoios oferecidos, ao atendimento e à acessibilidade física, de comunicação e informação para pessoas com deficiência? De que forma esses dados foram considerados na proposta de reformulação? A ANAC considera que a Resolução nº 280 foi cumprida por operadores aeroportuários, operadores aéreos e seus prepostos e as medidas necessárias para garantir a integridade física e moral do PNAE foram adotadas?
2. Quais estudos técnicos, pareceres ou relatórios embasaram a alteração do conceito de Passageiro com Necessidade de Assistência Especial (PNAE) na proposta da nova resolução?

3. Há análise técnica ou jurídica sobre o impacto da reformulação na autonomia das pessoas com deficiência, garantindo que não haja violações dos direitos assegurados pela Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146, de 2 de julho de 2015) e pela Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo (Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009)?

4. Quais critérios foram usados pela ANAC para definir a “condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade” mencionada no art. 17 da proposta? A ANAC considera que tal definição está alinhada com as diretrizes da Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência e do Estatuto da Pessoa Idosa (Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003)? A avaliação será feita pelo transportador aéreo com critérios unificados ou cada transportador poderá adotar o que quiser? A avaliação deverá ser feita de modo presencial, por quais profissionais e usará qual instrumento? Como será garantido que essa avaliação, feita pelo transportador aéreo, não resulte em restrições indevidas à autonomia de passageiros com deficiência?

5. Quais estudos ou critérios técnicos foram usados para criar a obrigatoriedade de apresentação prévia de atestado médico para passageiros com necessidade de assistência especial caso sua condição física ou comportamental cause “perigo ou desconforto” a outros passageiros (inciso IV do § 2º do art. 19 da Minuta de Resolução)? A ANAC considera que “perigo ou desconforto” podem ser mensurados de modo objetivo e como isso deverá ser avaliado?

6. Além das organizações Associação Brasileira de Autismo, Comportamento e Intervenção (ABRACI) e Associação de Centro de Treinamento de Educação Física Especial (CETEFE), houve participação de outras entidades representativas das pessoas com deficiência, inclusive de pessoas com deficiência sensorial - cegas, surdas e surdocegas - e intelectual na formulação da proposta? Quais contribuições foram apresentadas e de que forma foram incorporadas ao texto? O Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência (Conade) e a Secretaria Nacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência, ambos vinculados ao Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania, foram consultados?

6. Como descrito nos autos, o requerimento de informações se justifica diante da proposta de revisão da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), trazer mudanças que podem impactar diretamente os direitos das pessoas com deficiência no transporte aéreo. Além de permitir que companhias aéreas decidam sem critérios objetivos se um passageiro pode viajar sozinho, exigir um acompanhante sem justificativa clara e transferir ao próprio passageiro a responsabilidade de comprovar sua aptidão para voar são medidas que podem restringir direitos já garantidos. Diante do exposto, o RQS nº 204 conclui que é essencial compreender quais estudos embasaram essas mudanças, como a ANAC pretende garantir que não haja capacitismo na aplicação da norma e quais medidas estão sendo adotadas para assegurar que as novas regras respeitem os direitos garantidos pela legislação pátria e internacional.

7. Cabe destacar que o Requerimento de Informações em questão, se trata de uma iniciativa relevante no que tange os direitos das pessoas com deficiência e a garantia dos mesmos. Nesse sentido, importa ressaltar o papel das autoridades governamentais, responsáveis por estabelecer leis e regulamentos relacionados à aviação civil e à inclusão das pessoas com deficiência.

8. No âmbito da aviação civil, destaque-se a competência atribuída à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), por meio do artigo 2º da Lei nº 11.182/2005, segundo o qual “competete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”.

9. As prerrogativas atribuídas à ANAC como autoridade de aviação civil e a proteção legal estão dispostas no artigo 5º da Lei nº 11.182/2005:

"Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência."

10. Sobre o assunto, acrescenta-se ainda o disposto nos arts. 8º (IV e X) e 11 da Lei nº 11.182/2005:

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

...

IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

...

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

11. A Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, da ANAC, que dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo e dá outras providências, encontra-se em revisão. Atualmente a Consulta Pública nº 02/2025 está aberta ao recebimento de propostas para atualização das regras da citada Resolução.

12. Embora os questionamentos do Requerimento de Informações estejam direcionados diretamente à Anac, o Ofício nº 112/2025/ASPAR-MPOR (9559347) encaminhou a presente demanda à SAC e à ANAC. Contudo, considerando a competência constitucional Agência sobre o assunto, além da mesma estar conduzindo a revisão da sua Resolução, entende-se que cabe àquela Agência responder ao Requerimento em questão. Nesse sentido, verifica-se que por meio do Ofício nº 243/2025/GAB-ANAC (9705990), a ANAC encaminhou as respostas aos questionamentos elencados no RQS nº 204.

III. CONCLUSÃO

13. Diante do exposto, considerando a competência legal outorgada à ANAC, pondera-se que o Ofício nº 243/2025/GAB-ANAC (9705990) atende ao que foi solicitado no Requerimento de Informação - RQS nº 204, de 2025, de autoria da Senadora Mara Gabrilli - PSB/SP.

(assinatura eletrônica)

JOANA GROSSKOPF

Analista

(assinatura eletrônica)

FELIPE PEREIRA DE SOUSA

Coordenador

De acordo.

(assinatura eletrônica)

KARLA ANDRÉA RODRIGUES DOS SANTOS

Coordenadora-Geral



Documento assinado eletronicamente por **Felipe Pereira De Sousa, Coordenador de Segurança e Facilitação do Transporte Aéreo**, em 22/05/2025, às 10:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Joana Grosskopf, Analista Superior IV**, em 22/05/2025, às 10:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Karla Andrea Rodrigues Dos Santos, Coordenadora Geral de Gestão da Aviação Civil**, em 22/05/2025, às 10:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0,
informando o código verificador **9725999** e o código CRC **202F09D2**.



Referência: Processo nº 50020.001792/2025-36



SEI nº 9725999

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativ
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone:



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 7º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor
Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200 - www.gov.br/anac
+55 (61) 3314-4121 gabinete@anac.gov.br

Ofício nº 243/2025/GAB-ANAC

Brasília, *na data de assinatura.*

Ao Senhor

MARCO ANTONIO FERREIRA DELGADO

Chefe da Assessoria de Assuntos Parlamentares e Federativos

Ministério de Portos e Aeroportos

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa

Brasília - DF

CEP: 70044-902

Assunto: **Manifestação sobre o Requerimento de Informação - RQS nº 204, de 2025 (Preliminar).**

Referências: **Ofício nº 112/2025/ASPAR-MPOR, de 27 de março de 2025;**
Processo MPor nº 50020.001792/2025-36;
Processo Anac nº 00058.027521/2025-13.

Anexo: **Despacho (SEI nº 11421212)**

Senhor Chefe da Assessoria de Assuntos Parlamentares e Federativos,

1. Cumprimendo-o cordialmente, faço referência ao Ofício nº 112/2025/ASPAR-MPOR, de 27 de março de 2025, pelo qual essa Assessoria encaminha a esta Agência Nacional de Aviação Civil - Anac, em antecipação, o Requerimento de Informação - RQS nº 204, de 2025, de autoria da Senadora Mara Gabrilli - PSB/SP, que requer informações sobre a proposta de revisão da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013.

2. Inicialmente, cumpre informar que os documentos que fundamentaram as alterações propostas para a revisão da Resolução nº 280/2013, estão disponíveis para consulta na Plataforma Participe Mais Brasil, [\[1\]](#) incluindo a apresentação realizada pela Anac durante a Audiência Pública de 13 de março de 2025.

3. Por oportuno, assinala-se que desde a entrada em vigor daquela Resolução até o

presente, todas as medidas identificadas como necessárias para garantir a integridade física e moral do Passageiro com Necessidade de Assistência Especial (PNAE) foram adotadas na atuação preventiva e sancionatória da Anac. Pretende-se aprimorar a atuação da Anac com as atualizações constantes da nova proposta de ato normativo.

4. Adicionalmente, sublinha-se que os estudos técnicos, pareceres ou relatórios utilizados para embasar a alteração do conceito de Passageiro com Necessidade de Assistência Especial (PNAE) são aqueles listados na fase de coleta de subsídios e dados utilizados para a formulação do Relatório de AIR (item 3.3.1.).

5. Cabe ressaltar que a proposta de ato normativo adota visão incremental, como regra, trazendo propostas de alterações quando necessário e preservando os dispositivos que se mantiveram atualizados e adequados.

6. De modo complementar, assinala-se que foi realizado *benchmarking* – que é a análise comparativa com a legislação internacional – em especial no que é posto pelo Regulamento CE n.º 1107/2006 da União Europeia e no Title 14 CFR Part 382 – *Nondiscrimination on the Basis of Disability in Air Travel* dos Estados Unidos.

7. Noutro giro, todo o trabalho de AIR foi desenvolvido sob os seguintes princípios normativos: a) Segurança Operacional (*Safety*): princípio fundamental e orientativo de toda a aviação civil; é o princípio estruturante e subjacente aos quatro demais princípios; b) Acessibilidade (Acesso em igualdade de condições); c) Não Discriminação (Autodeterminação, livre arbítrio e responsabilidade); d) Informação Adequada (Foco na notificação prévia); e e) Padronização Internacional.

8. Pontua-se ainda, que a atualização proposta para a norma vigente permite a harmonização entre o princípio da segurança operacional com os princípios da acessibilidade e da não discriminação, que integram as diretrizes da Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI) e do Estatuto da Pessoa Idosa (Lei nº 10.741/2003).

9. Cabe registrar, ainda, a participação de diversos órgãos e entidades na etapa de coleta de subsídios para a formulação dos estudos consolidados no Relatório de AIR e na Nota Técnica sobre a matéria. Nesse sentido, no que se refere à atual etapa de participação social, a Consulta Pública para recepção de contribuições de toda a sociedade, incluindo as entidades civis e todos os interessados e envolvidos no tema, em andamento até o dia 26 de maio de 2025, e a Audiência Pública realizada em 13 de março de 2025 constituem-se como os principais meios pelos quais a Anac recebe contribuições acerca da revisão da Resolução Anac nº 280/2013. Nesse processo são diversas as manifestações e contribuições apresentadas de toda a sociedade civil, com destaque para entidades representativas das pessoas com deficiência.

10. Por fim, a manifestação da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) traz esclarecimentos pormenorizados sobre o tema, anexa.

11. Na expectativa de terem sido prestados os esclarecimentos possíveis, esta Agência permanece à disposição para informações adicionais.

Atenciosamente,

ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO

Diretor-Presidente Substituto

[1] Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) nº 01/2023/CNAD/SAS e Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS

Disponível em: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/cp-02-2025>



Documento assinado eletronicamente por **Roberto José Silveira Honorato, Diretor-Presidente, Substituto**, em 05/05/2025, às 19:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **11474048** e o código CRC **FA397F36**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.027521/2025-13

SEI nº 11474048



DESPACHO

À Assessoria Parlamentar – Aspar
c/c Ao Gabinete

Assunto: ASPAR do MPor encaminha Requerimento de Informação – RQS nº 204, de 2025, de autoria da Senadora Mara Gabrilli (PSB/SP), que solicita informações sobre a proposta de revisão da Resolução nº 280/2013.

Referência: **Ofício nº 112/2025/ASPAR-MPOR** (SEI nº 11350956).

1. Em atenção ao Despacho GAB (SEI nº 11350956), informa-se inicialmente que, conforme consta da Justificativa de Consulta Pública, disponibilizada na Plataforma Participa Mais Brasil (<https://www.gov.br/participamaisbrasil/cp-02-2025>), os estudos que fundamentaram as alterações propostas estão apresentados nos seguintes documentos: Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) nº 01/2023/CNAD/SAS (SEI nº 8503951); e Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS (SEI nº 10082654). Os referidos documentos estão disponibilizados para consulta na referida página, além de outros, incluindo a apresentação realizada pela Anac durante a Audiência Pública de 13 de março de 2025.
2. Em relação aos questionamentos formulados no Requerimento de Informação, esta Unidade presta os esclarecimentos a seguir.

Questionamento 1. Quais dados a ANAC possui sobre o cumprimento da Resolução nº 280, de 2013, por operadores de aeródromos e transportadores aéreos, especialmente no que diz respeito aos apoios oferecidos, ao atendimento e à acessibilidade física, de comunicação e informação para pessoas com deficiência? De que forma esses dados foram considerados na proposta de reformulação? A ANAC considera que a Resolução nº 280 foi cumprida por operadores aeroportuários, operadores aéreos e seus prepostos e as medidas necessárias para garantir a integridade física e moral do PNAE foram adotadas?

3. Os dados e informações considerados para a elaboração dos estudos que fundamentaram a revisão normativa são aqueles constantes do supracitado Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, em seu **item 3.6**, listados de forma sintética no **Quadro 05**. Repisa-se que o Relatório de AIR é complementado pela já citada Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.
4. No que concerne à solicitação sobre “*informações relacionadas aos apoios oferecidos, ao atendimento e à acessibilidade física, de comunicação e informação para pessoas com deficiência*”, cabe destacar que tais informações foram analisadas dentro do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, especialmente:

Quadro 06	Dados referentes ao atendimento dos PNAE – incluindo pessoas com deficiência (PCD) e pessoas com mobilidade reduzida (PMR) – coletados junto aos principais transportadores aéreos brasileiros
------------------	--

Quadro 07	Demandas institucionais e de usuários; Figura 3. Principais assuntos voltados a “Assistência ao PNAE”; Figura 4. Principais assuntos voltados a “Assistência ao PNAE” no Consumidor.gov.br; Figura 5. Principais subtemas voltados a “Assistência ao PNAE” no Consumidor.gov.br; Figura 6. Principais assuntos voltados a “Assistência ao PNAE” no Fale com a ANAC
Quadro 08	Quantitativo de demandas institucionais e de usuários acerca de acessibilidade no transporte aéreo por tema – 2016 a 2023 (set)
Quadro 09	Quantitativo de autos de infração expedidos pela GTFT e SFI (áreas finalísticas responsáveis pela fiscalização) referentes às infrações à Resolução ANAC nº 280/2013
Quadro 10	Ranking de assuntos mais recorrentes, com base no número de reclamações; Figura 7. Ranking de assuntos mais recorrentes, com base no número de reclamações; dentre outros

5. Por oportuno, todos os dados e informações coletados permitiram a avaliação criteriosa e aprofundada das 20 questões regulatórias referidas no item **3.2.2**. Dessa forma, a partir da análise das 20 questões regulatórias, foram avaliados separadamente 4 questões principais relacionadas ao problema regulatório e que poderiam ser revistos, quais sejam:

- (i) fornecimento de informação prévia pelo passageiro, de forma a viabilizar as assistências prestadas pelo transportador aéreo e operadores de aeródromo;
- (ii) processo de análise das solicitações de assistência pelo transportador aéreo;
- (iii) acompanhamento do passageiro que requer assistência especial; e
- (iv) alocação de responsabilidades pelo provimento dos equipamentos de ascenso e descenso.

6. Ademais, foram analisadas outras 16 questões que formaram o escopo de análise da revisão da norma, a saber:

- a) Acesso de acompanhante na área restrita de segurança – ARS;
- b) Assistência no aeroporto – Divisão de responsabilidade entre transportador aéreo e operador de aeródromo;
- c) Gratuidade no transporte das ajudas técnicas;
- d) Limitação no número de passageiros com necessidade de assistência especial a bordo;
- e) Marcação antecipada de assentos para passageiro com necessidade de assistência especial;
- f) Sistema de Controle de Qualidade;
- g) Assentos adicionais para o PNAE;
- h) Assentos para obesos e/ou pessoas altas;
- i) Implementação de política pública por meio da atualização e revisão de definições;
- j) Acessibilidade arquitetônica (Aeroporto e aeronave);
- k) Acessibilidade comunicacional e em sites;
- l) Animal de serviço e animal de assistência emocional;
- m) Atendimento a bordo da aeronave;
- n) Critérios para transporte de gestante;

- o) Padronização dos formulários MEDIF e FREMEC; e
- p) Padronização do processo de inspeção do PNAE/PCD.

7. Como se pode observar do Relatório de AIR e da Nota Técnica, parte destas questões não alcançam as competências da Anac, de modo que não podem ser reguladas pela Agência. Por seu turno, dentre aquelas que fazem parte das competências da Anac, algumas passaram por intervenção regulatória propriamente, com amplas alterações; outras serão gerenciadas por medidas não normativas; e para outras, também é proposto a atualização do rol de medidas sancionatórias, por meio do reforço da aplicação do binômio normatização e fiscalização.

8. Portanto, em atenção ao projeto normativo, observam-se diversos dados e informações que apontam para possibilidades de melhoria da Resolução Anac nº 280/2013. Não obstante, desde a entrada em vigor daquela Resolução até o presente, todas as medidas identificadas como necessárias para garantir a integridade física e moral do PNAE foram adotadas na atuação preventiva e sancionatória da Anac, a qual espera-se poderá ser aprimorada com as atualizações constantes da nova proposta de ato normativo.

Questionamento 2. Quais estudos técnicos, pareceres ou relatórios embasaram a alteração do conceito de Passageiro com Necessidade de Assistência Especial (PNAE) na proposta da nova resolução?

9. Os estudos técnicos, pareceres ou relatórios utilizados para embasar a alteração do conceito de Passageiro com Necessidade de Assistência Especial (PNAE) são aqueles listados na fase de coleta de subsídios e dados utilizados para a formulação do Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS, especificamente o **item 3.3.1**.

10. Cabe ressaltar que a proposta de ato normativo adota visão incremental como regra, trazendo propostas de alterações quando necessário e preservando os dispositivos que se mantiveram atualizados e adequados.

11. A atual Resolução Anac nº 280/2013, em seu art. 3º, identifica PNAE como *“pessoa com deficiência, pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, gestante, lactante, pessoa acompanhada por criança de colo, pessoa com mobilidade reduzida ou qualquer pessoa que por alguma condição específica tenha limitação na sua autonomia como passageiro”*, ou seja, traz seu foco sobre grupos de indivíduos.

12. Por seu turno, a proposta de revisão da Resolução Anac nº 280/2013 propõe uma conceituação mais ampla e não restrita a categorizações pré-estabelecidas, com o objetivo de garantir que todas as pessoas que necessitem de assistência ao serviço de transporte aéreo sejam atendidas pela norma por meio de *“atenção adequada e a adaptação do serviço disponibilizado a todos os passageiros às suas necessidades específicas de acordo com o grau de limitação de sua autonomia ou mobilidade devido a qualquer impedimento ou dificuldade, permanente ou temporária, física, mental, intelectual, locomotora ou sensorial, ou a qualquer outra causa de limitação”* (Art. 3º, § 1º, da proposta de ato normativo).

Questionamento 3. Há análise técnica ou jurídica sobre o impacto da reformulação na autonomia das pessoas com deficiência, garantindo que não haja violações dos direitos assegurados pela Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146, de 2 de julho de 2015) e pela Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo (Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009)?

13. Frisa-se que todo o processo de formulação da proposta de ato normativo teve o acompanhamento técnico-normativo por servidores da Agência, o que inclui análise técnica dos contornos jurídicos da proposta, como indicado no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS.

14. N o **item 3.4**, foi realizada extensa análise considerando não só a Lei nº 13.146/2015 e o Decreto nº 6.949/2009, mas também a Lei nº 7.565/1986, a Lei nº 11.182/2005, o Decreto nº 6.780/2009, o Anexo 9 a Convenção da Aviação Civil Internacional, a Lei nº 10.098/2000, a Lei nº 8.069/1990 e a Lei nº 10.741/2003. Adicionalmente realizou-se o *benchmarking*, – que é a análise comparativa com a legislação internacional –, em especial no que é posto pelo Regulamento CE n.º 1107/2006 da União Europeia e no Title 14 CFR Part 382 – *Nondiscrimination on the Basis of Disability in Air Travel* dos Estados Unidos.

15. Adicionalmente, conforme o **item 3.4.2**, todo o trabalho de AIR foi desenvolvido sob os seguintes princípios normativos: a) Segurança Operacional (*Safety*): princípio fundamental e orientativo de toda a aviação civil; é o princípio estruturante e subjacente aos quatro demais princípios; b) Acessibilidade (Acesso em pé de igualdade); c) Não Discriminação (Autodeterminação, livre arbítrio e responsabilidade); d) Informação Adequada (Foco na notificação prévia); e e) Padronização Internacional.

16. Dentre os princípios mencionados, vale destacar que:

16.1. O princípio da acessibilidade na aviação civil refere-se à aplicação da legislação geral sobre acessibilidade às especificidades do transporte aéreo. Busca, assim, assegurar o acesso das pessoas com necessidade de assistência especial em igualdade de oportunidades com os demais passageiros, com qualidade e segurança.

16.2. Por outro lado, o princípio da não discriminação aplicado ao transporte aéreo, em sua essência, busca reduzir as negativas de embarque e assegurar a autodeterminação do passageiro com necessidade de assistência especial.

17. Por fim, cabe o realce de que, na etapa final do processo normativo, a Procuradoria Federal junto à ANAC realizará avaliação jurídica da proposta final de ato normativo.

Questionamento 4. Quais critérios foram usados pela ANAC para definir a “condição severa de limitação de autonomia ou mobilidade” mencionada no art. 17 da proposta? A ANAC considera que tal definição está alinhada com as diretrizes da Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência e do Estatuto da Pessoa Idosa (Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003)? A avaliação será feita pelo transportador aéreo com critérios unificados ou cada transportador poderá adotar o que quiser? A avaliação deverá ser feita de modo presencial, por quais profissionais e usará qual instrumento? Como será garantido que essa avaliação, feita pelo transportador aéreo, não resulte em restrições indevidas à autonomia de passageiros com deficiência?

18. O art. 17 da proposta de ato normativo constitui uma alteração do atual art. 27 da Resolução Anac nº 280/2013, adequando o único critério aplicável à restrição ao voo desacompanhado, que é o de segurança operacional (*safety*), inafastável no transporte aéreo.

19. Assim, nos incisos do art. 17 proposto, passam a ser elencadas de forma clara e transparente as situações de restrições já vigentes nas regras de transporte aéreo internacional, a serem avaliadas pelo transportador aéreo, cujo resultado excepcional pode ser a necessidade de o PNAE viajar acompanhado por um Assistente de Segurança Operacional, que deverá, segundo a proposta de revisão normativa, acompanhá-lo sem custos adicionais, com vistas a garantir a sua própria segurança e da coletividade dos passageiros e da tripulação.

20. Com efeito, ao contrário do que ocorre na norma atual, a proposta não exige a avaliação médica como pressuposto, mas sim a avaliação de segurança operacional com relação ao PNAE com as seguintes condições severas de limitação de autonomia ou mobilidade:

20.1. por limitação mais grave de natureza mental ou intelectual não

puder compreender as instruções de segurança de voo;

20.2. em virtude de limitações auditivas e visuais severas ao mesmo tempo não puder estabelecer comunicação com a tripulação; ou

20.3. em virtude de limitação motora severa não estiver apto a participar fisicamente da sua própria evacuação da aeronave em caso de emergência.

21. Dessa forma, com base nos dados e informações tratados no Projeto Normativo, observou-se que a atualização proposta para o art. 27 da norma vigente permite a harmonização entre o princípio da segurança operacional com os princípios da acessibilidade e da não discriminação, que integram as diretrizes da Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI) e do Estatuto da Pessoa Idosa (Lei nº 10.741/2003). Cada avaliação deverá ser feita com critérios técnicos aplicados de forma individualizada, cabendo ao transportador aéreo utilizar os critérios da segurança operacional alinhados aos preceitos de autonomia e livre arbítrio da LBI, considerados face às características do serviço de transporte aéreo.

22. Conforme se observa do Projeto Normativo, assim como ocorre atualmente, a avaliação deverá ser realizada a partir do fornecimento da informação prévia pelo PNAE, podendo também ocorrer de modo presencial, por exemplo, no momento do *check-in*, por parte da equipe do transportador aéreo, valendo-se principalmente da documentação apresentada.

23. **É imprescindível mencionar que, justamente para garantir que a avaliação realizada pelo transportador aéreo não resulte em restrições indevidas à autonomia de passageiros com deficiência, a proposta normativa previu que, caso seja a aplicada a restrição de embarque desacompanhado, será solicitado ao PNAE a indicação de passageiro para atuar como seu Assistente de Segurança Operacional para assisti-lo durante o voo, sem custo da passagem (exceto tarifas aeroportuárias).**

24. **Trata-se, portanto, de medida regulatória que:**

(i) visa beneficiar os passageiros que, por razões de segurança deverão viajar acompanhados, pois se propôs a gratuidade do transporte do assistente de segurança operacional, enquanto a regra vigente prevê a aplicação de desconto de 80%; e

(ii) ao mesmo tempo, cria um desincentivo para que as companhias aéreas estabeleçam restrições indevidas, ao passo que não possuem interesse econômico em realizar o transporte gratuito de passageiros.

25. Importante destacar também que está prevista na etapa de implementação da norma a operacionalização de um grupo de trabalho, multidisciplinar, que contará com a participação dos transportadores aéreos, operadores de aeródromo, representantes do Estado relacionados com a temática e demais envolvidos, de forma a se buscar uma padronização, no que for possível, desta avaliação.

26. Por fim, é importante esclarecer que os critérios utilizados foram referidos no Relatório de AIR itens 4.3.1.3 e 4.3.1.4 e são baseados principalmente nas seguintes normas: Título H. Facilitação do transporte de pessoas com deficiências, do Capítulo 8 (*Facilitation provisions covering specific subjects*), do Anexo 9 da OACI; Doc 9984 – *Manual on Access to Air Transport by Persons with Disabilities*; Resolution 700 – *Acceptance and Carriage of Passenger Requiring Assistance*, da IATA; o *Air Carrier Access Act (Part 382)*, item 382.29, dos Estados Unidos, (disponível em <https://www.federalregister.gov/documents/2008/05/13/08-1228/nondiscrimination-on-the-basis-of-disability-in-air-travel#p-319>).

Questionamento 5. Quais estudos ou critérios técnicos foram usados para criar a obrigatoriedade de apresentação prévia de atestado médico para passageiros com necessidade de assistência especial caso sua condição física ou comportamental cause “perigo ou desconforto” a outros passageiros (inciso IV do § 2º do art. 19 da Minuta de

Resolução)? A ANAC considera que “perigo ou desconforto” podem ser mensurados de modo objetivo e como isso deverá ser avaliado?

27. Sobre esse ponto, esclarece-se que a submissão de um documento de autorização médica pode ser exigida de qualquer passageiro que possua uma condição médica, conforme prescrito no Manual Médico para a Aviação da IATA ^[1], documento mundial de referência da interrelação entre o transporte aéreo de pessoas e a sua saúde, conforme seu item 6.1.2. **Por isso, a previsão normativa proposta é destacada em capítulo próprio e separado, não se tratando de obrigação genérica vinculada à condição de PNAE.**

28. A inserção de novo capítulo com base nas normas internacionais sobre avaliação médica, separado e aplicável a qualquer passageiro, foi justamente para ressaltar a aplicação não discriminatória da proposta. Nesse sentido, é importante verificar no Manual Médico da IATA a previsão dos casos que requerem autorização médica, conforme se observa no Relatório de AIR, item 4.2.1.3, letra "a", que trata da autorização médica.

29. Especificamente o art. 19, §2º, da proposta normativa, trata da obrigação de apresentação de atestado médico, MEDIF, ou outro documento médico atualizado com informações sobre suas condições de saúde. Nesse caso, a obrigação é para qualquer passageiro que, em situações específicas e excepcionais, descritas na proposta normativa, deve apresentar esses documentos, de forma prévia, com o fito de possibilitar a avaliação da sua aptidão para o voo, em observância às condições de segurança operacional, novamente com vistas a garantir a saúde e segurança do próprio passageiro – PNAE ou não – e da coletividade.

30. Com relação à expressão “perigo ou desconforto”, utilizada na proposta normativa, entende-se que ela possa causar uma interpretação equivocada, em virtude da tradução realizada do Manual Médico da IATA. **A ideia da norma é referir-se ao desconforto sentido pelo próprio passageiro, que pode evoluir para um agravamento da sua própria condição de saúde, ou ocasionar risco aos demais passageiros. De forma a dirimir este desentendimento, este inciso passará por revisão para tornar mais claros seus objetivos.**

31. Por fim, ressalta-se a previsão de que nem o desconforto, nem o inconveniente podem ser utilizados para recusa do transporte, conforme já consta expressamente no art. 13, § 1º, da proposta de ato normativo ^[2].

Questionamento 6. Além das organizações Associação Brasileira de Autismo, Comportamento e Intervenção (ABRACI) e Associação de Centro de Treinamento de Educação Física Especial (CETEF), houve participação de outras entidades representativas das pessoas com deficiência, inclusive de pessoas com deficiência sensorial – cegas, surdas e surdocegas – e intelectual na formulação da proposta? Quais contribuições foram apresentadas e de que forma foram incorporadas ao texto? O Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência (Conade) e a Secretaria Nacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência, ambos vinculados ao Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania, foram consultados?

32. Além das entidades listadas acima, houve participação de diversos órgãos do Estado, dentre eles o Ministério de Direitos Humanos e Cidadania - MDHC, o antigo Ministério da Mulher, Família e dos Direitos Humanos - MMFDH, o Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR, o antigo Ministério da Infraestrutura - MInfra, o Ministério Público, dentre outras entidades ouvidas na etapa de coleta de subsídios para a formulação dos estudos consolidados no Relatório de AIR nº 01/2023/CNAD/SAS e na Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS.

33. Cumpre destacar que o MDHC e a sua Secretaria Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - SNDPD, bem como o Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - CONADE, foram convidados a participar e a colaborar na elaboração da proposta de ato normativo, como como destacado pelo Ofício nº

366/2025/GAB.SNDPD/SNDPD/MDHC^[3], no qual o MDHC indica ter participado efetivamente da construção da proposta por meio de ofícios utilizados para envio das suas contribuições.

34. Cabe ainda destacar o **item 4** da Nota Técnica nº 01/2024/CNAD/SAS, que trouxe diversas considerações do Comitê de Equidade da Anac para avaliação, as quais foram consideradas, respondidas e, em grande parte, adotadas no âmbito do processo normativo. O Comitê de Equidade tem por objetivo "*conscientizar e promover ações e projetos destinados à equidade, à diversidade e à inclusão na Agência*", conforme a Instrução Normativa nº 195/2023.

35. No que se refere à atual etapa de participação social, a Consulta Pública para recepção de contribuições de toda a sociedade, incluindo as entidades civis e todos os interessados e envolvidos no tema, em andamento até o dia 26 de maio de 2025, e a Audiência Pública realizada em 13 de março de 2025 constituem-se como os principais meios pelos quais a Anac recebe contribuições acerca da revisão da Resolução Anac nº 280/2013. Nesse processo, são diversas as manifestações e contribuições apresentadas de toda a sociedade civil, com destaque para entidades representativas das pessoas com deficiência.

Encaminhamento

36. Por fim, vale destacar que, assim que for concluída a fase de coleta, as contribuições recebidas serão listadas e publicadas no site da Anac, por meio do Relatório de Análise de Contribuições - RAC. As contribuições serão avaliadas após o término da consulta pública retromencionada, e o resultado da análise das contribuições será tornado público. O tempo demandado para esta análise e elaboração do RAC dependerá da quantidade e complexidade das contribuições recebidas, sendo que, até o momento, foram recebidas 210 contribuições únicas e 6 documentos com múltiplas contribuições recebidas de entidades, como o Ministério Público Federal (MPF), Conselho Nacional de Justiça (CNJ), Conselho Federal de Medicina (CFM), Câmara dos Deputados, Associação Nacional de Apoio às Pessoas com Deficiência (ANAPcD) e do próprio MDHC.

37. No RAC, será informado, de forma individualizada, se a contribuição foi ou não acatada (total ou parcialmente), bem como sua fundamentação e possíveis alterações realizadas, incluindo-se melhorias textuais. Após a análise final das contribuições, serão elaborados: (i) minuta do ato normativo revisada, considerando aquilo que for incorporado ou alterado e (ii) quadro comparativo entre a redação atual da Resolução Anac nº 280/2013 e a redação proposta.

38. Após a elaboração destes documentos, o processo normativo seguirá para a Diretoria Colegiada que decidirá quanto aos posteriores encaminhamentos. Em seguida, o processo será encaminhado para análise da Procuradoria Federal junto à Anac antes da decisão final da Diretoria Colegiada e publicação do novo ato normativo no Diário Oficial da União (DOU). O cronograma para acompanhamento do processo de revisão normativa foi disponibilizado por meio da Agenda Regulatória da Agência disponível na página da Anac^[4], compreendendo um indicativo do andamento das próximas etapas, não sendo vinculativo, tendo em vista justamente as inúmeras variáveis que podem influenciar o tempo de análise.

39. Esta Superintendência permanece à disposição.

Atenciosamente,

(assinado digitalmente)

YURI CÉSAR CHERMAN

Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos Substituto

Notas de Rodapé

[1] Manual Médico para a Aviação da IATA (do inglês e em tradução livre)

6.1.2 General Guidelines for Medical Clearance Medical clearance is required by the airline if the passenger:

(a) suffers from any disease which is believed to be actively contagious and communicable;

(b) is likely to be a hazard or cause discomfort to other passengers because of the physical or behavioural condition,

(c) is considered to be a potential risk to the safety or punctuality of the flight including the possibility of diversion of the flight or an unscheduled landing;

(d) is incapable of caring for himself and requires special assistance;

(e) has a medical condition which may be adversely affected by the flight environment.

Passengers not falling into the above categories normally do not need medical clearance, however, if in doubt, the airline should be advised so it can decide whether a medical clearance is required or not.

6.1.2 Diretrizes Gerais para Autorização Médica A autorização médica é exigida pela companhia aérea se o passageiro:

(a) sofrer de qualquer doença que se acredite ser ativamente contagiosa e transmissível;

(b) for suscetível de representar um risco ou causar desconforto a outros passageiros devido à sua condição física ou comportamental;

(c) for considerado um risco potencial para a segurança ou pontualidade do voo, incluindo a possibilidade de desvio do voo ou pouso não programado;

(d) for incapaz de cuidar de si mesmo e necessitar de assistência especial;

(e) tiver uma condição médica que possa ser afetada negativamente pelo ambiente do voo.

Passageiros que não se enquadram nas categorias acima normalmente não precisam de autorização médica; no entanto, em caso de dúvida, a companhia aérea deve ser informada para que possa decidir se uma autorização médica é necessária ou não.

[2] Art. 13, § 1º da proposta de ato normativo

§ 1º O eventual desconforto ou inconveniente causado a outros passageiros ou tripulantes não constituem justificativa para recusa da prestação do serviço de transporte aéreo.

[3] Ofício nº 366/2025/GAB.SNDPD/SNDPD/MDHC

“1. Cumprimentando-o cordialmente, na qualidade de Secretária Nacional e de Presidente do Conade – Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, venho tratar de tema de extrema relevância para esta Secretaria Nacional: a consulta pública para nova regulamentação ao atendimento às pessoas com deficiência, e seus impactos imediatos no tratamento a passageiros com deficiência.

2. **Inicialmente destaco que, desde 2023, a SNDPD tem colaborado com a ANAC na revisão da Resolução nº 280/2013**. O tema é complexo e envolve não apenas os direitos das pessoas com deficiência, mas também os interesses de operadores aéreos e aeroportuários e de pessoas trabalhadoras do setor, como tripulantes e aeroviários. A Secretaria participou da coleta de subsídios e da análise de impacto regulatório que antecederam a consulta pública.” (Grifo nosso)

[4] Agenda Regulatória para o biênio 2025-2026

<https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/agenda-regulatoria/agenda-regulatoria-2025-2026>.



Documento assinado eletronicamente por **Yuri César Cherman, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos, Substituto(a)**, em 17/04/2025, às 16:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **11421212** e o código CRC **427762AF**.

Referência: Processo nº 00058.027521/2025-13

SEI nº 11421212



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 4º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor
Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200 - www.anac.gov.br
+55 (61) 3314-4327

Ofício nº 135/2026/ASPAR-ANAC

Brasília, na data de assinatura.

Ao Senhor

MARCO ANTONIO FERREIRA DELGADO

Chefe da Assessoria de Assuntos Parlamentares e Federativos

Ministério de Portos e Aeroportos

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa

CEP: 70044-902 - Brasília - DF

Assunto: **Posicionamento sobre o Requerimento de Informação (RIC) nº 204/2025**

Referências: **Ofício-Circular nº 754/2026/ASPAR-MPOR**

Processo MPor nº 50020.001792/2025-36;

Processo Anac nº 00058.053747/2026-42.

Senhor Chefe da Assessoria de Assuntos Parlamentares e Federativos,

1. Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao Ofício -Circular nº 754/2026/ASPAR-MPOR, pelo qual se solicita a manifestação desta Agência Nacional de Aviação Civil - Anac sobre o Requerimento de Informação nº 204 de 2025, de autoria da Senadora Mara Gabrilli - PSB/SP, que "Requer informações ao Ministro de Estado dos Portos e Aeroportos, sobre a proposta de revisão da Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo e dá outras providências.

2. Em atenção ao assunto, esta Agência informa que permanecem válidos os esclarecimentos prestados por meio do Ofício nº 243/2025/GAB-ANAC (SEI nº 9705990), constante no processo nº 50020.001792/2025-36, ressalvadas as atualizações decorrentes do avanço do processo de revisão da Resolução ANAC nº 280, de 11 de julho de 2013.

3. Como atualização, informa-se que o processo de revisão da Resolução ANAC nº 280/2013 se encontra atualmente na fase de análise das contribuições recebidas durante a Consulta Pública nº 2/2025.

4. Nesse contexto, ainda não é possível estimar a conclusão dessa etapa, uma vez que o tempo necessário para sua finalização depende da quantidade, da pertinência e da complexidade das contribuições apresentadas. Concluída essa fase, o processo será submetido à análise da Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC e, posteriormente, à deliberação da Diretoria Colegiada, em observância ao rito estabelecido pela Instrução Normativa ANAC nº 154, de 20 de março de 2020.

5. Assim, além da atualização quanto ao estágio atual do processo de revisão, não há, até o presente momento, outras informações que justifiquem a complementação ou alteração dos esclarecimentos anteriormente prestados.

Atenciosamente,

ANA CECILIA BOAVENTURA REYES
Chefe da Assessoria Parlamentar - Substituta



Documento assinado eletronicamente por **Ana Cecília Boaventura Reyes, Técnico(a) Administrativo(a)**, em 13/07/2026, às 15:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **13598819** e o código CRC **BEFD6BE7**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.053747/2026-42

SEI nº 13598819