



VOTO

PROCESSO: 00058.061038/2016-69

INTERESSADO: DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL

RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR

1. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, inciso X e XI, estabelece a competência desta Agência para regular a segurança da aviação civil e expedir regras sobre o porte e transporte de armamentos, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave. Em seu art. 11, estabelece ainda, a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência.

1.2. No atual contexto regulatório, que já perdura por mais de 12 anos, o embarque e desembarque de passageiros armados, despacho de armas de fogo e de munição e o transporte de passageiros sob custódia a bordo de aeronaves civis é regulamentado pela IAC nº 107-1005-RESERVADA, classificada como de acesso restrito.

1.3. O normativo em questão prevê uma lista exaustiva de passageiros que, por prerrogativa de cargos públicos, são autorizados a transportar armas a bordo da aeronave, independente da necessidade de ter acesso à arma durante o voo, o que contraria as diretrizes previstas no Anexo 17 da Convenção de Chicago e o art. 152 do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC (Decreto 7.168/2010), conforme as seguintes previsões:

Anexo 17 da Convenção de Chicago

4.7.4 Cada estado contratante deverá assegurar que o transporte de armas a bordo de aeronaves **por agentes de segurança pública e outras pessoas autorizadas, no exercício de suas funções legais**, requererá autorização especial conforme a lei dos estados envolvidos;

PNAVSEC

Art. 152. O embarque de passageiro com arma de fogo deve se restringir aos servidores governamentais autorizados, **levando-se em conta os aspectos relativos à necessidade, à segurança de voo e à segurança da aviação civil**, atendendo aos atos normativos da ANAC, em coordenação com a PF.

1.4. Nesse sentido, após análise dos autos e do trabalho realizado pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA, resta claro que a regra atual, além de incompatível com as diretrizes do Anexo 17 e com o arcabouço legal sobre o tema, em especial o PNAVSEC, fragiliza o transporte aéreo público brasileiro ao permitir um nível de risco mais elevado, considerando que a presença de armas em voo constitui fator de risco adicional à segurança.

1.5. Ademais, conforme demonstrado ao longo do processo, a atualização normativa e o estabelecimento de regras e procedimentos mais claros têm como objetivo sanar diversos problemas detectados ao longo da vigência da IAC 107-1005, dentre os quais destaco:

- a) a dificuldade de disseminação das regras aos passageiros e até mesmo aos regulados e órgãos públicos pelo fato da IAC 107-1005 ser uma norma de conteúdo de acesso restrito;

- b) a falta de entendimento uniforme por parte dos órgãos públicos e entes regulados sobre quais são as pessoas autorizadas a embarcar armadas;
- c) constantes reclamações sobre a limitação de transporte de apenas uma arma por passageiro armado e restrições quanto ao transporte de armas brancas e de eletrochoque;
- d) ocorrências de disparos acidentais durante o transporte de armas despachadas.

1.6. Com relação a estrutura da Resolução, a área técnica propôs a divisão em 8 capítulos, com os macrotemas, e um anexo, que tratam sobre:

CAPÍTULO I - Disposições Gerais

CAPÍTULO II - Autorização, procedimentos e conduta do passageiro armando em operações de transporte aéreo público regular doméstico

CAPÍTULO III - Autorização e procedimentos de despacho de arma de fogo e munições em voo doméstico regular

CAPÍTULO IV - Transporte de armas de fogo nas operações de transporte aéreo público não regular doméstico, da aviação geral e dos órgãos públicos

CAPÍTULO V - Transporte de armas de fogo em voos internacionais

CAPÍTULO VI - Oficiais estrangeiros de segurança de dignitários e de segurança em voo

CAPÍTULO VII - Procedimentos e condutas para o transporte de passageiro sob custódia bem como o transporte de passageiro sob custódia a bordo de aeronave em voo internacional

CAPÍTULO VIII - Disposições finais

ANEXO À RESOLUÇÃO - Sanções aplicáveis às infrações à resolução

HIPÓTESES PARA O EMBARQUE DE PASSAGEIRO ARMADO

1.7. Conforme supracitado, com a finalidade de harmonizar a proposta normativa ao Anexo 17 da Convenção de Chicago, ao PNAVSEC, e ao art. 48 do Decreto nº 5.123/2004, que regulamenta o Estatuto do Desarmamento, as hipóteses para o embarque de passageiro portando arma levarão em consideração a comprovada necessidade de se portar arma a bordo da aeronave durante o voo, de forma a minimizar os riscos inerentes à presença de armas de fogo a bordo de aeronaves civis no país, propiciando maior segurança de voo, tanto na ótica do *Safety* quanto do *Security*. Assim, a regra geral passará a ser o **não** porte de arma a bordo de aeronave.

1.8. Nesse sentido, o embarque de passageiro armado ficará restrito aos agentes públicos da ativa, que, cumulativamente, possuam porte de arma por razão de ofício e necessitem comprovadamente ter acesso à arma no período compreendido entre o momento do ingresso na sala de embarque no aeródromo de origem e a chegada à área de desembarque no aeródromo de destino, ou seja, que estejam envolvidas em uma das seguintes atividades:

- a) escolta de autoridade ou testemunha;
- b) escolta de passageiro custodiado;
- c) execução de técnica de vigilância; e
- d) deslocamento após convocação para se apresentar no aeródromo de destino preparado para o serviço, em virtude de operação que possa ser prejudicada se a arma e munições forem despachadas.

1.9. Vale destacar que tal sistemática já é observada em diversos outros países, e que a proposta ora apresentada baseou-se, em parte, na regulamentação americana (*Code of Federal Regulations, Title 49 - Transportation, Section 1544.219*) e canadense (*Canadian Aviation Regulations, Part 8 - Aircraft*

Security, 531 - Authorizations for peace officers), bem como em análises realizadas com as principais representações dos agentes afetados pela proposta de Resolução.

QUANTIDADE E TIPO DE ARMAS DE FOGO PERMITIDAS A BORDO DE AERONAVES

1.10. Sobre a quantidade e tipo de armas de fogo permitidas a bordo de aeronaves, estabeleceu-se o limite por passageiro autorizado de duas armas curtas (pistola ou revólver), que deverão ser transportadas desmuniçadas, acompanhadas de munição, limitada a 1 (uma) carga principal e 2 (duas) reservas para cada arma.

1.11. O transporte de munições deverá respeitar o limite de peso previsto no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 175, que atualmente é de 5 kgs, em conformidade com a regulamentação internacional - *Doc 9284 AN/905* da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI - *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*.

1.12. Com relação às armas longas, essas também estão limitadas a duas por passageiro e somente do tipo fuzil de precisão, dada a dificuldade de preparação para utilização. As armas deverão estar descarregadas, desmontadas e acondicionadas em estojos trancados, apropriados para transporte.

1.13. Sobre a possibilidade de transporte de duas armas, entende-se que o porte da segunda arma, denominada *backup*, é algo rotineiro entre agentes de órgãos policiais e, neste caso, a necessidade de despacho da arma de *backup* poderia gerar transtornos significativos para os passageiros autorizados a embarcarem armados. Além disso, não se vislumbram riscos adicionais de segurança de voo no porte da arma de *backup*, conforme reportado pelas áreas técnicas desta Agência e da Polícia Federal.

PORTE DE ARMA BRANCA E OUTROS ITENS PROIBIDOS

1.14. O passageiro autorizado a embarcar armado, além da arma de fogo e munições, poderá portar outros itens considerados proibidos para acesso às áreas restritas de segurança - ARS, desde que façam parte do seu equipamento operacional e estejam autorizados, com exceção de gás lacrimogêneo, gases similares incapacitantes ou outros artigos vedados ao transporte aéreo civil, nos termos do RBAC 175, que regulamenta o transporte de artigos perigosos.

1.15. Destaca-se ainda, que o transporte de munições e armas de eletrochoque (*taser*) a bordo de aeronaves civis é proibido. Por essa razão, prevê-se uma seção de isenções no RBAC 175, em alinhamento com a regulamentação internacional de artigos perigosos - *Doc 9284* da OACI - item 1.1.3 (SEI 1040448).

ASPECTOS RELATIVOS AO DESPACHO DE BAGAGENS

1.16. Os passageiros autorizados a transportar arma de fogo, em situações que não exijam o porte da arma a bordo, deverão despachá-las acondicionadas em estojos rígidos (*case*) que possam ser lacrados ou em embalagens fornecidas pelo operador aéreo. As armas deverão estar desmuniçadas e descarregadas, bem como deverão ser previamente autorizadas pela Polícia Federal.

1.17. O operador aéreo também deverá garantir a permanência da arma em local de acesso controlado, devendo transportá-la em local seguro na aeronave, fora do alcance dos demais passageiros, preferencialmente nos cofres da aeronave.

1.18. O normativo prevê ainda procedimentos rígidos para o operador aéreo durante todo o fluxo de transporte da arma, desde a entrega pelo passageiro, no procedimento de *check in*, até sua devolução no destino, de modo a garantir maior segurança e rastreabilidade de armas que por ventura sejam extraviadas.

CLASSIFICAÇÃO DA NORMA COMO PÚBLICA

1.19. A edição de uma Resolução de acesso livre a população tornará as regras para embarque armado mais transparentes e de fácil acesso aos passageiros, aos regulados e aos órgãos públicos, ao contrário do cenário atual, em que o normativo sobre o tema é classificado como de acesso restrito.

1.20. Esta evolução reduzirá a incidência de conflitos envolvendo passageiros, operadores aéreos, órgãos públicos e operadores de aeródromos, por divergências relacionadas às regras aplicáveis ao transporte aéreo de armas de fogo e passageiros custodiados. Cabe destacar, entretanto, que não foram abordados na Resolução os procedimentos considerados sensíveis e que podem tornar a aviação civil mais vulnerável, caso sejam de conhecimento público.

FORMA DE APROVAÇÃO DO REGULAMENTO E COMPETÊNCIAS DA ANAC

1.21. Conforme já mencionado anteriormente, a Lei de criação da ANAC prevê claramente a competência da Agência para regular sobre o porte e transporte de armamentos de aeronaves.

1.22. Ressalta-se, no entanto, nos termos dos artigos 12 e 154 do PNAVSEC, que o legislador optou que a edição do ato fosse realizada de forma conjunta entre ANAC e Polícia Federal com o objetivo de conferir maior segurança jurídica à compatibilização e eventual sobreposição de competências e atribuições dos dois órgãos.

1.23. Assim, conforme Parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC, as referências do PNAVSEC a "atos normativos editados em conjunto com a PF", não veda a possibilidade, mediante comum acordo entre ambas as entidades, de edição, de forma coordenada, de dois atos normativos diversos e complementares, desde que: a) sejam respeitados os limites de competência e atribuições de cada entidade; b) haja uma efetiva coordenação entre ANAC e Polícia Federal; e c) que ambas as entidades manifestem concordância quanto ao seu conteúdo.

1.24. Sobre esses aspectos, resta claro que, desde o início das discussões em 2011, toda construção normativa foi realizada em completa consonância com o Serviço de Segurança Aeroportuária da Polícia Federal – SAER. Da mesma forma a proposta final foi validada pelo Diretor Geral da Polícia Federal, conforme Ofício nº 286/2017/PF (SEI nº 1324410).

1.25. Por fim, destaca-se que conforme orientação da Procuradoria Federal junto à ANAC, a proposta normativa em questão prevê, em seu art. 82, a possibilidade de edição de ato futuro da própria Polícia Federal normatizando sua atuação específica no exercício da competência de polícia aeroportuária, prevista no art. 144 da Constituição Federal.

SANÇÕES

1.26. De forma similar à solução normativa adotada pela Agência nos processos deliberados recentemente, a proposta de resolução em tela traz um Anexo especificando as penalidades para o caso de descumprimento das obrigações impostas aos operadores aéreos e aos operadores de aeródromos, e maior integração entre os requisitos e a definição de sanções, permitindo maior transparência para o setor regulado e para os servidores da Agência sobre as previsões sancionatórias.

1.27. Ademais, o Anexo indica, ainda, a referência normativa para cada sanção e os valores das penalidades, os quais são propostos com base no critério de criticidade de cada obrigação, ou seja, no risco potencial gerado pelo descumprimento e parâmetro de incidência da sanção (1 por constatação, 1 por passageiro ou profissional, 1 por voo). Tal medida favorece uma melhor compreensão, por parte do regulado e dos órgãos julgadores da Agência, sobre os critérios de aplicação das sanções.

DA VIGÊNCIA DA NORMA

1.28. Com o objetivo de que as instituições afetadas, em especial a Polícia Federal, operadores aéreos e operadores aeroportuários, possam se adequar aos novos procedimentos, a área técnica propõe um prazo de 180 dias para a entrada em vigor da norma.

CONCLUSÃO

1.29. Ante o exposto, nos termos da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação da Resolução que trata sobre os procedimentos de embarque e desembarque de passageiros armados, despacho de armas de fogo e de munição e transporte de passageiros sob custódia a bordo de aeronaves civis e da Emenda 01 ao RBAC 175, denominado "Transporte de artigos perigosos em aeronaves civis".

1.30. É como voto.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 24/01/2018, às 12:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1430742** e o código CRC **616DEEB1**.

SEI nº 1430742