



VOTO

PROCESSO: 00058.021938/2020-50

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - SIA

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu competência à ANAC para regular e fiscalizar a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a movimentação de passageiros e carga e expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave (art. 8º, incisos X e XI).

1.2. Segundo o mesmo diploma legal, compete à Diretoria exercer o poder normativo da Agência (art. 11, inciso V), adicionalmente, o regulamento da ANAC, aprovado pelo Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, atribui também à Diretoria poderes de, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, bem como exercer o poder normativo da ANAC (art. 24, inciso VIII).

1.3. O Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016 e alterações posteriores, prevê que compete à Superintendência Infraestrutura Aeroportuária submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre proteção das operações de aviação civil contra atos de interferência ilícita (art. 33, inciso I, "c").

1.4. Trata-se de proposta da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária de revisão da Resolução nº 461, de 25 de janeiro de 2018, que dispõe 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.

1.5. Constata-se, portanto, que a matéria em discussão é de competência da Diretoria Colegiada da ANAC.

2. DA ANÁLISE

2.1. É necessário, inicialmente, situar a proposta da área técnica na estrutura da Resolução nº 461/2018, organizada em capítulos, onde claramente se diferenciam os procedimentos para embarque de passageiro armado e despacho de arma de fogo e munições em operações de transporte aéreo público regular doméstico (Capítulos II e III), transporte de armas de fogo nas operações de transporte aéreo público não regular doméstico, da aviação geral e dos órgãos públicos (Capítulo IV) e do transporte de armas de fogo em voos internacionais e de oficiais estrangeiros de segurança de dignitários e de segurança em voo (Capítulos V e VI).

2.2. O objetivo da revisão da norma é recepcionar realidade já observada na vida prática, não prevista na norma material, que é taxativa e restritiva, qual seja, o embarque de vigilantes armados em operações de transporte aéreo público não regular doméstico e da aviação geral, a partir de Área Restrita de Segurança (ARS). Portanto, não há que se confundir o escopo ou aventar a hipótese de que a presente proposta queira produzir efeitos ou modificar a realidade quanto aos procedimentos para o transporte aéreo público regular doméstico ou internacional.

2.3. Importante também conceituar corretamente o zoneamento de segurança de um aeródromo, a fim de se compreender a lógica subjacente das medidas necessárias para a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e os impactos da realização desse tipo de operação em área restrita de segurança (ARS), em contraposição à Área Controlada (AC). Nesse sentido, o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 107 (RBAC 107), emenda nº 02, que trata da “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita - operador de aeródromo”, prevê que:

107.3 Termos e Definições

(2) Área controlada significa a área do aeródromo cujo acesso é restrito às pessoas autorizadas pelo operador do aeródromo. Pode abranger áreas internas do perímetro operacional (lado ar), identificadas como de grau de risco não prioritário, pontos sensíveis, ou outras áreas, dentro ou fora do perímetro operacional;

(...)

(42) Zoneamento de segurança significa a demarcação de áreas ou instalações aeroportuárias através da identificação e delimitação, de forma que estejam devidamente classificadas como área pública, área controlada ou área restrita de segurança.

2.4. Destaca-se que a Resolução nº 461/2018 não veda o embarque de passageiro armado a partir de Área Controlada (AC), onde tipicamente ocorrem os embarques e desembarques nas operações de transporte aéreo público não regular doméstico e da aviação geral.

2.5. O Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), define Área Restrita de Segurança (ARS) como:

Art. 4º Para efeito deste PNAVSEC e dos planos e programas dele decorrentes, considera-se:

XXV - Área Restrita de Segurança (ARS): área do lado ar de um aeroporto, identificada como área prioritária de risco, onde, além do controle de acesso, outros controles de segurança são aplicados. Tal área normalmente inclui as áreas da aviação comercial, de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, rampa, áreas de bagagens, inclusive as áreas nas quais as aeronaves são trazidas para operação e é realizada a inspeção de bagagem e carga, depósitos de carga, centros de tratamento dos Correios, instalações para os serviços de comissaria e instalações de limpeza das aeronaves, entre outras;

(...)

107.57 Áreas Controladas e Áreas Restritas de Segurança

(a) As áreas delimitadas pelo perímetro operacional (lado ar) devem ser classificadas em Áreas Controladas (AC) ou Áreas Restritas de Segurança (ARS), de acordo com a avaliação de risco realizada pelo operador de aeródromo.

(1) As áreas do lado ar de um aeródromo, avaliadas com grau de risco prioritário, devem ser classificadas como ARS, devendo incluir, pelo menos, os pátios de aeronaves utilizados pela aviação comercial regular ou operação charter, áreas de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, áreas de manuseio e armazenamento de bagagens, áreas de manuseio e armazenamento de carga e mala postal conhecidos, de provisões, de materiais de limpeza ou de outros suprimentos a serem direcionados às aeronaves da aviação comercial regular ou operação charter.

(2) As demais áreas do lado ar, avaliadas com grau de risco não prioritário, devem ser classificadas como AC.

2.6. Conforme relatado pela Federação Nacional das Empresas de Transporte de Valores – FENAVAL, o embarque de vigilantes armados já ocorre em todos os voos envolvendo aeronaves fretadas, limitados à operação não regular de táxi aéreo, e em aeronaves privadas, das próprias empresas transportadoras de valores. Parece razoável a justificativa para o embarque portando arma de fogo, visando a segurança dos valores transportados durante o pouso, decolagem e taxi da aeronave, momentos em que o carro-forte não pode estar tão próximo à aeronave por questões de segurança operacional, além de situações de emergência em que o pouso da aeronave ocorre em local não programado.

2.7. A FENAVAL ainda informou que o embarque de vigilantes armados ocorre apenas em operação não regular de táxi aéreo e em operações que utilizam aeronaves privadas, das próprias empresas transportadoras de valores. Assim, a área técnica concluiu que o embarque de vigilantes armados não ocorre em operações regulares de carga, destacando que em operações regulares de passageiros o transporte aéreo de valores já é proibido, nos termos do parágrafo 108.139(c) do RBAC nº 108.

2.8. Passando aos questionamentos que enviei à área técnica (4711420), a resposta da SIA quanto à particularidade do problema identificado foi que a solução proposta busca permitir que os operadores possam definir o zoneamento do aeródromo de acordo com seus critérios de avaliação de risco, operando em conformidade com a Resolução nº 461/2018, independentemente da necessidade de posicionamento da ANAC para cada caso específico, facilitando a gestão do operador de aeródromo.

2.9. Quanto à ausência de Análise de Impacto Regulatório – AIR, nos termos da IN nº 154/2020, a SIA atestou a adequação da instrução processual, afirmando que os recursos alocados no processo regulatório e a profundidade da análise foram proporcionais à complexidade e à significância do problema regulatório enfrentado.

2.10. E ainda, quanto à competência conjunta da ANAC e Polícia Federal no presente tema, a SIA informou que já adota por política a consulta aos entes envolvidos nos processos normativos sobre sua tutela, e consultará aquele Departamento sobre o tema ao longo do processo normativo.

2.11. Por fim, quanto aos instrumentos de participação social e de apoio ao processo decisório da Diretoria Colegiada da ANAC, entendo que a realização de Consulta Pública pelo período regular de 45 (quarenta e cinco) dias coaduna-se com a relevância da matéria.

3. DO VOTO

3.1. Assim sendo, diante das razões acima expostas e com fundamento no Art. 11, inciso V, da Lei 11.182/2005, **VOTO FAVORAVELMENTE** à realização de consulta pública de revisão da Resolução ANAC nº 461, de 25 de janeiro de 2018, para inclusão da previsão de embarque de vigilantes armados em operações de transporte aéreo de valores em área restrita de segurança (ARS) de aeroportos brasileiros.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 28/01/2021, às 21:24, 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://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5287389** e o código CRC **84030FDB**.