

VOTO**PROCESSO: 00058.004189/2019-62****INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - SIA****RELATOR: RAFAEL JOSÉ BOTELHO FARIA****1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL PARA APRECIÇÃO DA MATÉRIA**

1.1. Compete à ANAC, de acordo com o art. 8º, incisos X e XI, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, regulamentar a segurança da aviação civil e a facilitação do transporte aéreo, bem como expedir regras sobre a segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas.

1.2. Segundo o mesmo diploma legal, conforme art. 11, inciso V, compete à Diretoria exercer o poder normativo da Agência, corroborado pelo Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que aprova o regulamento da ANAC e dispõe que cabe à Diretoria, 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, nos termos do inciso VIII do art. 24.

1.3. Ademais, o Decreto nº 7.168/2010, que trata sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), designa à ANAC e às empresas aéreas responsabilidades relacionadas ao tema, conforme art. 7º, parágrafo único, e art. 10, inciso XVI:

Art. 7º Constituem responsabilidades da ANAC:

(...)

II - garantir a aplicação dos padrões de AVSEC;

III - garantir a aplicação, em âmbito nacional e dentro de suas competências, das normas e práticas recomendadas no Anexo 17 à Convenção de Chicago (1944), nas operações internacionais e nas domésticas, no que couber, em função da avaliação de risco;

1.4. O Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381/2016, por sua vez, dispõe em seu art. 9º, VIII, como competência privativa da Diretoria da ANAC, em regime de colegiado, exercer o poder normativo da Agência quanto às matérias de sua competência. Dessa forma, resta evidente a competência do Colegiado para analisar a presente proposta normativa.

2. DA ANÁLISE

2.1. Cuidam os autos de proposta encaminhada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA de implementação do procedimento de inspeção de segurança da bagagem despachada no cenário dos voos domésticos como resultado dos estudos de impacto regulatório do Tema nº 18 da Agenda Regulatória da ANAC, para o biênio 2019/2020.

2.2. A proposta sob análise encontra-se alinhada ao art. 7º do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC^[1] e apresenta aderência ao disposto no DOC 8973^[2] e com as diretrizes do Anexo 17^[3] da Organização Internacional da Aviação Civil – OACI que tratam dos padrões e práticas de segurança recomendadas para a bagagem despachada, admitindo a realização da inspeção de bagagens em voos domésticos baseada em avaliação de risco.

2.3. Em consonância com as orientações internacionais e conforme regulamentação vigente, verifica-se que a obrigatoriedade de inspeção de bagagem restringe-se aos voos internacionais, cabendo à ANAC a regulamentação dos termos da inspeção de bagagem despachada em voos domésticos, por meio de DAVSEC - Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita.

2.4. De pronto, observa-se dos autos que os estudos que nortearam o presente processo normativo abrangeram uma avaliação do gerenciamento de riscos - vulnerabilidades e ameaças -, dos custos envolvidos na aquisição de equipamentos, adequação de infraestruturas e contratação de mão de obra, dos impactos operacionais, bem como de aspectos atinentes à dosimetria das sanções aplicáveis, concebendo um processo com instrução robusta, marcado por ampla participação dos regulados envolvidos ao longo de todo o curso dos autos, bem como pela contribuição de outros setores desta Agência.

2.5. Quanto aos temas afetos à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA, a Gerência de Regulação Econômica - GERE analisou os aspectos relativos à definição da remuneração devida pela utilização de serviços de inspeção de bagagem, concluindo que tal procedimento deve resultar de processo de consulta entre o operador do aeródromo e os operadores aéreos, com vistas a promover a eficiência econômica e a prevenção de conflitos e de práticas abusivas ou discriminatórias, nos termos propostos de alteração da Resolução nº 302, de 2014.^[4]

2.6. Ademais, a Gerência de Investimentos e Obras – GIOS apresentou suas considerações sobre contribuição apresentada em fase de Consulta Pública que trouxe à baila possível descompasso entre o prazo para disponibilização dos recursos físicos necessários e o final da Fase I-B para os aeroportos da 6ª e 7ª Rodadas. Sobre o assunto, considerando a análise de riscos realizada, assim como as especificidades de cada aeroporto conciliado com as inúmeras variáveis que envolvem o processo de concessão, entendo pela manutenção do prazo para todos os aeroportos previstos em DAVSEC, sem prejuízo de avaliação posterior para casos específicos.^[5]

2.7. Por conseguinte, para uma adequada intervenção regulatória, imperativo se fez ponderar os impactos na aviação civil decorrentes das medidas sanitárias adotadas para enfrentamento da pandemia do COVID-19.

2.8. Com efeito, não obstante tenha restado evidenciado nas análises constantes nos autos a relevância da regulamentação ora proposta para os níveis de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, não passou despercebido por este Relator a necessidade de adequar o prazo previsto de implementação das operações de inspeção pelos operadores aéreos à necessária retomada das operações do setor que foram profundamente afetadas pela pandemia, fator de análise indispensável no atual cenário para o melhor endereçamento da medida proposta.

2.9. Nesse cenário, e ciente da importância da interação desta Agência com o setor regulado, esta Diretoria realizou, no curso de sua relatoria, nova rodada de discussões com os agentes envolvidos, com vistas a colher subsídios para a tomada de decisão^[6]. Desta forma, após alinhamento com a área técnica sobre o assunto, foi proposta a alteração de aspecto prazal previsto na Minuta de DAVSEC nº 04-2021 - Revisão A, de forma que, para cada base do operador aéreo, *o início da realização das inspeções pelo operador aéreo deva ocorrer em até 36 (trinta e seis) meses a contar da data de publicação da DAVSEC*. A referida alteração visa a proporcionar tempo hábil para que o setor regulado se adequar à alteração proposta considerando o contexto atual decorrente da pandemia.

2.10. Ressaltados os pontos acima, depreende-se do teor dos autos tratar-se de proposta lastreada em estudo regulatório robusto e que constitui medida fundamental a ser implementada com vistas a propiciar incrementos relevantes no nível da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, considerando o inteiro conteúdo dos autos e com esteio no inciso V do art. 11 da Lei nº 11.182/2005, **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC nº 108 (5534552) “*Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - Operador Aéreo*” e RBAC nº 107 (5534591) “*Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - Operador de Aeródromo*” e da Resolução nº 302, de 05 de fevereiro de 2014 (4439417).

É como voto.

[1] Decreto n.º 7.168, de 05/05/2018 (Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita)

Art. 7º Constituem responsabilidades da ANAC: (...)

III - garantir a aplicação, em âmbito nacional e dentro de suas competências, das normas e práticas recomendadas no Anexo 17 à Convenção de Chicago (1944), nas operações internacionais e nas domésticas, no que couber, em função da avaliação de risco;

[2] DOC 9873 – Security manual

11.5.1.4 *The screening of hold baggage should apply to all international air transport operations and, to the extent practical, to all domestic operations based on the results of a risk assessment carried out by the relevant national authority.*”

[3] Anexo 17 – ICAO (International Civil Aviation Organization)

2.2.2 *Each Contracting State shall ensure that measures designed to safeguard against acts of unlawful interference are applied to domestic operations to the extent practicable, based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.*

[4] Despacho GERE (4384806) / Despacho GERE (4408108) / Despacho GERE (4408112)

[5] Despacho GIOS (4826753)

[6] Manifestação ABEAR/AZUL/GOL/LATAM (5527440) / Despacho GTNO-SIA (5531518)



Documento assinado eletronicamente por **Rafael José Botelho Faria, Diretor**, em 06/04/2021, às 16:41, 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 **5551884** e o código CRC **558F1471**.

