

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

|                               |                                                                                                                                                                                     |                                                            |                                                                |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| <b>Processo nº:</b>           | 00058.061038/2016-69                                                                                                                                                                | <b>Unidade Responsável (Sigla):</b>                        | GSAC/SIA                                                       |
| <b>Assunto do normativo:</b>  | Resolução que trata do 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. |                                                            |                                                                |
| <b>Tipo de ato normativo:</b> | ( x ) Novo                                                                                                                                                                          | ( ) Revisão                                                | ( x ) Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC |
| <b>Origem da demanda:</b>     | ( x ) Interna (Diretoria, Superintendências etc.)                                                                                                                                   | ( ) Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas) |                                                                |

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

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 atualmente regulamentado pela Portaria DAC n.º 244/GGAC/R de 14 de junho de 2005, que aprova a Instrução de Aviação Civil- IAC 107-1005 RES, seguindo os ditames do inciso I do art. 47 da Lei n.º 11.182 (Lei de Criação da ANAC).

A experiência da Agência no acompanhamento do normativo, através principalmente de atividades de fiscalização e tratamento dos relatos de entes regulados, órgãos públicos e passageiros, encaminhados via DSAC ou por atendimento eletrônico, permitiu a identificação de problemas na regulamentação atual. Dentre os quais, destacam-se:

**Problema 1: Necessidade de se levar em conta os aspectos relativos à necessidade, à segurança de voo e à segurança da aviação civil para estabelecer restrições aos servidores governamentais autorizados a embarcar armados, em atendimento ao Decreto nº 7168/2010 (PNAVSEC);**

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), estabelece em seu art. 152, que “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”.

A IAC 107-1005, anterior à publicação do Decreto, define os agentes governamentais autorizados a embarcar armados através de uma lista exaustiva de cargos públicos e desde que o passageiro armado comprove possuir porte de arma por prerrogativa de cargo público. Entretanto, o normativo não estabelece limitações relacionadas às atividades desempenhadas pelo agente público durante a realização do voo,

permitindo o embarque armado de passageiros que não necessitam ter o acesso à arma durante o voo, como servidores inativos e aqueles que não se encontram efetivamente em serviço no momento do voo.

Nesse cenário, a IAC não internaliza os conceitos de trazidos pelo PNAVSEC e fragiliza o sistema ao permitir um nível de risco inferior, considerando que a presença de armas em voo constitui-se como um fator de risco adicional à segurança.

### **Problema 2: 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.**

A IAC 107-1005 contém informações sigilosas, de modo que o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações é restrito às pessoas com necessidade de conhecê-las, observados os procedimentos estabelecidos em regulamentação específica sobre a matéria.

O RBAC nº 108 – intitulado Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – Operador Aéreo define nas seções 108.29, 31 e 69 que o operador aéreo deve fazer constar no contrato de transporte aéreo os procedimentos a serem adotados para o transporte de arma de fogo em aeronaves, de passageiro sob custódia e de arma de fogo ou munições. Assim, as informações disponibilizadas ao passageiro são aquelas disponibilizadas pelo operador aéreo.

Entretanto, verifica-se a incidência de conflitos nos aeroportos 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 gerados pelo desconhecimento integral do conteúdo da norma.

No período de 1º de julho de 2016 a 1º de junho de 2017, a ANAC recebeu aproximadamente 12 questionamentos sobre os procedimentos de embarque de passageiro armado e transporte de armas e munições pelos seus canais de comunicação Fale com a ANAC (Sistema STELLA).

### **Problema 3: Engessamento dos procedimentos previstos na IAC 107-1005 tendo em vista o nível de prescrição da regulamentação atual.**

O regulamento atual, além de definir as obrigações dos diversos envolvidos no transporte de passageiro armado e despacho de armas, também define procedimentos e modelos de documentos que devem ser observados por operadores aéreos, operadores de aeródromos e pela Polícia Federal.

A definição de procedimentos e modelos de documentos em regulamento dificulta a sua atualização ao longo do tempo e cria barreiras ao desenvolvimento de soluções mais modernas e seguras, em especial aquelas que utilizam sistemas informatizados.

Sobre esse problema, especialmente sobre o procedimento de preenchimento do formulário de autorização de embarque armado e despacho de arma de fogo e de concessão de autorização pelo DPF, a Polícia Federal informou à ANAC que tem buscado desenvolver solução tecnológicas capazes de tornar mais ágil e seguro o processo de preenchimento de formulários de autorização de embarque armado e de despacho de arma de fogo, bem como de concessão das respectivas autorizações. Assim, a manutenção dos procedimentos e formulários na IAC configura-se como entrave às propostas apresentadas pela Polícia Federal

### **Problema 4: Falta de procedimentos específicos para os casos em que não exista órgão de segurança pública disponível para realização dos procedimentos para o transporte aéreo de armas de fogo.**

A ausência de órgão de segurança pública disponível para realização dos procedimentos é realidade de alguns aeroportos brasileiros que recebem voos regulares. Essa situação ocorre em localidades que não possuem unidade da Polícia Federal e nem delegação formal da PF para a realização desses procedimentos por outro órgão de segurança pública.

Assim, como a IAC 107-1005 não prevê procedimentos específicos para os casos em que não exista órgão de segurança pública disponível para realização dos procedimentos para o transporte aéreo de armas de fogo, observam-se conflitos entre os passageiros que desejam embarcar armados ou despachar arma de fogo

e os operadores aéreos que não autorizam o embarque de passageiro armado ou despacho de arma de fogo sem a devida autorização de um órgão de segurança pública.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

### **Problema 1:**

As alternativas consideradas foram:

- (a) manutenção dos critérios atuais previstos na IAC nº 107-1005 e especificação dos agentes governamentais autorizados a embarcar armados através de uma lista exaustiva de cargos públicos sem limitação quanto ao tipo de atividade realizada no momento do voo; e
- (b) limitação dos agentes públicos segundo a atividade realizada, considerando os aspectos trazidos pelo PNAVSEC de necessidade, segurança operacional e segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. Pela alternativa, a autorização somente deverá ser concedida para o passageiro servidor governamental da ativa, com porte de arma em razão de ofício, que comprove a necessidade de portar a arma no período compreendido entre o momento do eventual despacho da arma e a sua restituição no aeródromo de destino.

A primeira opção mantém os problemas identificados na seção anterior: conflito com o PNAVSEC e criação de risco adicional ao sistema de aviação civil. A segunda alternativa resolve os problemas ora identificados.

Alternativa escolhida: (b). Justificativa: de forma a atender as diretrizes do PNAVSEC, entende-se que a autorização para embarque armado deve levar em conta a necessidade do passageiro embarcar armado, considerando as atividades que os agentes públicos estão realizando durante o voo.

Ainda sobre as condições para embarque armado, a minuta de resolução propõe que a Polícia Federal possa estabelecer procedimentos específicos para embarque armado de policiais federais, tendo em vista a necessidade de viabilizar o atendimento aos arts. 17, inciso XII e 152 do PNAVSEC. e o fato da PF ter a função de polícia aeroportuária, conforme o inciso III do §1º do art. 144 da Constituição Federal.

### **Problema 2:**

As alternativas consideradas foram:

- a. Disponibilização de versão pública do regulamento, restringindo o acesso apenas ao conteúdo de caráter sigiloso; e
- b. Proposição de novo normativo de acesso público, sendo que os procedimentos considerados sensíveis, ou seja, aqueles que trazem vulnerabilidade a aviação civil se forem de conhecimento público, seriam tratados em regulamentos específicos para o operador aéreo e operador de aeródromo.

Alternativa escolhida: (a). A alternativa (a) seria uma solução pontual para o Problema nº 02, não atendendo aos demais problemas identificados. E no momento de elaboração da versão pública do documento, poderiam ser identificadas dificuldades para separar informações que possuam restrição de acesso daquelas de interesse geral da sociedade e do passageiro.

### **Problema 3:**

As alternativas consideradas foram:

- a. Manutenção do grau de detalhamento previsto na IAC nº 107-1005; e
- b. Revisão do grau de detalhamento do normativo atual de forma com vistas à retirada dos procedimentos e formulários definidos pela IAC.

A alternativa (a) não exige ação da Agência mas não resolve os problemas elencados. Pela alternativa (b), não seriam objeto de prescrição no normativo as formas de atendimento da regulamentação. Para os casos em que o normativo precisar ser mais prescritivo, a ideia é que seja apresentado um procedimento que seja exequível na atualidade, mas que haja a possibilidade de adoção de procedimentos (como aqueles informatizados) em um momento futuro.

Alternativa escolhida: (b). Entende-se como inevitável a evolução dos procedimentos. No que tange o caso específico apresentado pela Polícia Federal, entende-se que em um futuro próximo o processo de preenchimento de formulários e concessão de autorizações passará ser realizado quase que inteiramente via sistemas informatizados que contemplem o compartilhamento de dados e a comunicação rápida e segura entre Polícia Federal, órgãos públicos interessados, operadores aéreos, operadores de aeródromo e passageiros.

#### **Problema 4:**

As alternativas consideradas foram:

- a. Manutenção da ausência de definição da responsável e dos procedimentos específicos para os casos em que não exista órgão de segurança pública disponível para realização dos procedimentos para o transporte aéreo de passageiros armados, sob custódia e de armas de fogo; e
- b. Definição do operador aéreo como responsável pela realização dos procedimentos para o transporte aéreo de passageiros armados, sob custódia e de armas de fogo, e dos procedimentos específicos que devem ser observados, para os casos em que não exista órgão de segurança pública disponível.
- c. Definição do operador aéreo como responsável pela realização dos procedimentos para o transporte aéreo de passageiros sob custódia e de armas de fogo, e dos procedimentos específicos que devem ser observados, para os casos em que não exista órgão de segurança pública disponível.
- d. Definição do operador aéreo como responsável pela realização dos procedimentos para o transporte aéreo de armas de fogo, e dos procedimentos específicos que devem ser observados, para os casos em que não exista órgão de segurança pública disponível.

A alternativa (a) não exige ação da Agência mas não resolve os problemas elencados. Pela alternativa (b), (c) e (d), passariam a ser disciplinados o responsável e os procedimentos específicos para o transporte aéreo de passageiros armados, sob custódia e de armas de fogo, ou uma combinação desses, para os casos em que não exista órgão de segurança pública disponível. Pelas alternativas, o operador aéreo (após autorização da PF) seria responsável pela realização de tais procedimentos.

Quanto à diferenciação das alternativas (b), (c) e (d), deve-se considerar que um controle de embarque armado realizado pelo operador aéreo é de certa forma mais frágil quando comparado ao procedimento realizado diretamente por um órgão de segurança pública. Outro fator a ser considerado, é que dos procedimentos em pauta, o despacho da arma de fogo é, em comparação ao embarque armado, uma alternativa de transporte que gera menor ameaça as operações.

Alternativa escolhida: (c). Entende-se que a alternativa escolhida tornará possível o transporte aéreo de armas de fogo e munições a partir de todos os aeródromos brasileiros, sem rebaixar o nível de segurança das operações. Considerando o nível de risco associado, entende-se que nos casos em que o operador aéreo for responsável pelos procedimentos, o embarque de passageiro armado deve ser restrito somente aos passageiros engajados em missões de escolta de passageiro sob custódia, visando não inviabilizar o transporte aéreo de custodiados. Tendo em vista que o despacho da arma de fogo é, em comparação ao embarque armado, uma alternativa de transporte que gera menor ameaça as operações, entende-se adequada a realização do procedimento pelo operador aéreo.

### 3.Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

A revisão da regulamentação, através da revogação da IAC 107-1005 e publicação de normativo da ANAC, com o objetivo de regular transporte aéreo de armas foi considerada a mais adequada pelo fato de possibilitar, ao mesmo tempo, sanar as lacunas hoje existentes na IAC e atualizar procedimentos que possuem potencial de melhoria.

Também, a edição de uma Resolução de acesso livre a população tornará as regras para embarque armado mais transparentes e de fácil acesso aos passageiros, regulados e órgãos públicos, ao contrário do cenário atual de uma norma de acesso restrito. Esta evolução, potencialmente diminuirá a incidência de conflitos nos aeródromos por divergências relacionadas às regras aplicáveis ao transporte aéreo de armas de fogo.

Ainda, o processo de elaboração de uma nova regulamentação permitirá, através de reuniões e a realização de audiência pública, a abertura de um importante espaço para discussão da regulamentação, momento em que os diversos setores da sociedade poderão contribuir com pontos de vista diversos que, de outra forma, não seriam percebidos.

De forma a atender as diretrizes do PNAVSEC, propõe-se que a autorização para embarque armado passe a levar em conta a necessidade do passageiro embarcar armado, considerando as atividades que os agentes públicos realizem durante o voo, em contraponto ao modelo atual em que se exige apenas que o passageiro armado comprove possuir porte de arma por prerrogativa de cargo público.

Ainda, entende-se que o novo regulamento tornará possível o transporte aéreo de armas de fogo e munições a partir de todos os aeródromos brasileiros, pois estabelecerá os procedimentos a serem adotados pelos operadores aéreos nos casos em que o aeródromo não possuir unidade da PF ou outro órgão de segurança pública engajado na realização dos procedimentos de autorização de embarque de passageiro armado e despacho de arma de fogo.

### 4.Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

|                 | Ações                                                                                                                                                   | Prazo                                                                                                   | Acompanhamento                                                               |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| ANAC            | 1. Publicar e divulgar a nova Resolução;<br>2. Capacitar os servidores sobre as novas regras; e<br>3. Fiscalizar o cumprimento por parte dos regulados. | 1. A partir da publicação;<br>2. A partir da publicação; e<br>3. A partir da entrada em vigor da norma. | 1. GSAC/SIA e ASCOM;<br>2. GSAC/SIA;<br>3. GSAC/SIA e GFIC/SIA.              |
| Regulados       | 1. Os operadores aéreos e de aeródromo deverão adequar parte de seus procedimentos para se adequar à nova regulamentação.                               | 1. Proposto prazo de 180 dias para a norma entrar em vigor.                                             | 1. GSAC/SIA e GFIC/SIA, por meio das atividades de fiscalização              |
| Polícia Federal | 1. A Polícia federal necessitará rever alguns procedimentos aplicados atualmente, além de capacitar seus servidores                                     | 1. Proposto prazo de 180 dias para a norma entrar em vigor.                                             | 1. Gestão contínua entre ANAC (GSAC) e PF (SAER) nos assuntos relacionados à |

|  |                                |  |                         |
|--|--------------------------------|--|-------------------------|
|  | acerca da nova regulamentação. |  | regulamentação em tela. |
|  |                                |  |                         |

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

A ANAC, especificamente por meio da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, é responsável por regular a matéria, pois segundo o art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005:

*“Art. 8º. Cabe à ANAC (...):*

*X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, (...) a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, (...) a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;*

*XI – 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 ou, ainda, que sejam nocivos à saúde; (...);”*

Também é necessário citar o Decreto nº 5.123, de julho de 2004, que Regulamenta a Lei nº 10.826 (Estatuto do Desarmamento), que dispõe sobre registro, posse e comercialização de armas de fogo e munição, sobre o Sistema Nacional de Armas - SINARM e define crimes. Tal Decreto traz o seguinte acerca do transporte aéreo de armas de fogo, destacando que nesse contexto, por motivo do deslocamento de competências relacionadas à aviação civil, o termo “Ministério da Defesa” deve ser hoje compreendido como “Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil”:

*“Art. 48. Compete ao Ministério da Defesa e ao Ministério da Justiça:*

*I - estabelecer as normas de segurança a serem observadas pelos prestadores de serviços de transporte aéreo de passageiros, para controlar o embarque de passageiros armados e fiscalizar o seu cumprimento;*

*II - regulamentar as situações excepcionais do interesse da ordem pública, que exijam de policiais federais, civis e militares, integrantes das Forças Armadas e agentes do Departamento de Segurança do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, o Porte de Arma de Fogo a bordo de aeronaves; e*

*III - estabelecer, nas ações preventivas com vistas à segurança da aviação civil, os procedimentos de restrição e condução de armas por pessoas com a prerrogativa de Porte de Arma de Fogo em áreas restritas aeroportuárias, ressalvada a competência da Polícia Federal, prevista no [inciso III do §1º do art. 144 da Constituição](#).*

*Parágrafo único. As áreas restritas aeroportuárias são aquelas destinadas à operação de um aeroporto, cujos acessos são controlados, para os fins de segurança e proteção da aviação civil.*

Assim, o Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC, traz as seguintes responsabilidades da ANAC em seus artigos 7º e 152:

*“Art. 7º constituem responsabilidades da ANAC:*

*I - regular e fiscalizar a segurança da aviação civil;*

*XI - elaborar e divulgar regulamentação, bem como estabelecer normas de abrangência nacional relativas à AVSEC;”*

*“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.”*

Por sua vez, o Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, prescreveu no art. 33 que:

*"Art. 33. À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária compete:*

*I - submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre os assuntos de sua competência, que são: ... c) proteção das operações de aviação civil contra atos de interferência ilícita, nos assuntos de competência da ANAC;"*

6.O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Fora a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, o regulamento proposto afeta em especial a área da Superintendência de Padrões Operacionais que atua na regulamentação e fiscalização do transporte aéreo de artigos perigosos. Desta maneira, a minuta de Resolução foi elaborada com colaboração próxima da Gerência Técnica de Artigos Perigosos (GTAP/GCTA/SPO), a qual encaminhou sugestões e se posicionou de forma favorável a proposta normativa.

7.Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

|                                            |                                                                               |                                                     |                                          |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> ANVISA            | <input type="checkbox"/> COMAER                                               | <input checked="" type="checkbox"/> Polícia Federal | <input type="checkbox"/> Receita Federal |
| <input checked="" type="checkbox"/> Outros | Todos os órgãos cujos servidores necessitam portar arma a bordo de aeronaves. |                                                     |                                          |

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Em relação a órgãos afetados pela Resolução proposta, a Polícia Federal será o principal órgão afetado, principalmente porque é o órgão responsável pela aplicação dos procedimentos de controle de embarque de armas nos aeroportos brasileiros, de forma direta ou, por meio de acordos com órgãos de segurança pública estaduais e operadores aéreos.

Desta maneira, a minuta de Resolução foi elaborada de forma conjunta com a PF, por meio de troca de expedientes e reuniões presenciais, oportunidades em que foram encaminhadas diversas sugestões às minutas iniciais e trocados posicionamentos técnicos acerca dos temas da norma. Como resultado de todo esse processo, entende-se que a PF tem posicionamento favorável ao conteúdo da minuta atual de Resolução.

Sobre os demais órgãos potencialmente afetados, destaca-se que a nova Resolução exigirá, para a autorização de embarque de passageiro armado, que o passageiro apresente documentação institucional que

comprove que o servidor com porte de arma possui a necessidade de permanecer com a arma a bordo da aeronave.

Neste sentido, tendo em vista a quantidade de órgãos envolvidos, entende-se ser mais viável coletar as contribuições no momento em que for realizada a audiência pública. Para isso, pretende-se fazer ampla divulgação da audiência pública.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

O transporte aéreo de armas de fogo, munições e passageiros sob custódia é objeto de regulamentação em diversos países.

Durante os trabalhos de elaboração da presente minuta de Resolução, foram analisadas normas do Canadá e EUA, oportunidade em que foram constatadas similaridades entre as regras desses países. Considerando que esses países adotam padrões elevados de segurança e buscam a facilitação nas operações da aviação civil, buscou-se o alinhamento do normativo ora proposto com as regulamentações abaixo citadas.

|         |        |                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (x) SIM | Quais? | De maneira exemplificativa:<br><br>I - EUA (Code of Federal Regulations, Title 49 - Transportation, Section 1544.219; e<br><br>II- Canadá (Canadian Aviation Regulations, Part 8 - Aircraft Security, 531 - Authorizations for peace officers). |
| ( ) NÃO | -      |                                                                                                                                                                                                                                                 |

9.Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

|         |        |                                                                                                                     |
|---------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (x) SIM | Quais? | IAC 107-1005, que estabelece e unifica os procedimentos de embarque de passageiros armados, de 14 de junho de 2005. |
| ( ) NÃO | -      |                                                                                                                     |

10.Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Em relação aos custos no âmbito da ANAC, de forma qualitativa, a nova Resolução potencialmente trará despesas em decorrência das seguintes atividades:

- Atividades de capacitação para os servidores que realizam atividades de aprovação de planos e fiscalização;

- b. Elaboração de notícias no sítio eletrônico da ANAC e, eventualmente, de material com orientações aos regulados e passageiros; e
- c. Alteração nos formulários utilizados pelos servidores em atividades de fiscalização, nos itens relacionados ao transporte aéreo de armas, munições e passageiros sob custódia.

No âmbito externo, os operadores aéreos deverão ter custos adicionais relacionados aos seguintes processos:

- a. Capacitação de profissionais, em especial aqueles alocados nos balcões de check-in, que deverão conhecer as regras da nova Resolução;
- b. Adequação operacional, tendo em vista que alguns procedimentos serão alterados em relação aos utilizados atualmente, tendo como exemplo, a alteração no fluxo do passageiro no processo de embarque armado;
- c. Revisão do Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA) e do Contrato de Transporte Aéreo; e
- d. Possíveis custos relacionados ao aumento do número de armas de fogo e munições transportadas como bagagem despachada.

Já os operadores de aeródromo deverão ter custos adicionais relacionados aos seguintes processos:

- a. Capacitação de profissionais, em especial aqueles alocados em pontos de controle de acesso às ARS;
- b. Revisão de eventuais Instruções de Trabalho que descrevam os procedimentos para o embarque de passageiro armado, despacho de arma de fogo e transporte de passageiros custodiados; e
- c. Custos associados a necessidade de acompanhar eventuais passageiros armados e armas despachadas na ocasião em que o transporte aéreo ocorrer no âmbito da aviação geral.

Em relação à Polícia Federal, os seguintes custos deverão ser gerados:

- a. Capacitação de profissionais, em especial aqueles destacados para realização de atividade de verificação das Guias de Autorização de Embarque de Passageiro Armado e Despacho de Arma de Fogo;
- b. Revisão de eventuais normas internas que descrevam os procedimentos para concessão de autorização do embarque de passageiro armado, despacho de arma de fogo e transporte de passageiros custodiados; e
- c. Custos relacionados ao desenvolvimento de sistemas informatizados para preenchimento, controle e envio dos Formulários de Autorização, destacando que o desenvolvimento de tais sistemas informatizados, caso ocorra, não será resultado de uma obrigação imposta pela nova resolução, mas sim de opção do próprio órgão policial.

Em relação aos órgãos públicos que possuem servidores que viajarão como passageiros armados, a nova resolução provavelmente trará custos relacionados à necessidade de gerenciar a emissão de documentos institucionais capazes de comprovar as datas e trechos das viagens e a atividade em que o agente se enquadra entre as listadas na norma, destacando que tais documentos serão obrigatórios para a autorização do embarque armado.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Com a publicação da nova Resolução, área técnica espera os seguintes benefícios a aviação civil brasileira:

- Fluxo mais ágil para o passageiro armado no processo de embarque em relação à situação prevista na normativa atual;
- Menor número de passageiros armados a bordo das aeronaves, sendo permitido o embarque somente daqueles passageiros que demonstrem a necessidade de porte da arma durante o voo, trazendo ao Brasil uma realidade já observada na maioria dos demais países;

- Pela diminuição do número de armas a bordo, espera-se também a diminuição do número de ocorrências relacionadas ao manuseio inadequado de armas de fogo na cabine das aeronaves;
- Conhecimento amplo da norma, que passará a ser de domínio público, por parte de regulados e passageiros, acarretando na diminuição de conflitos ocasionados por desconhecimento das regras para o transporte de armas e munições;
- Diminuição dos conflitos gerados pela falta de previsão de regras no regulamento.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

|                                                        | Efeitos positivos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Efeitos negativos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Empresas de transporte aéreo regular                   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transparência das regras para o transporte de armas de fogo, munições e passageiros sob custódia;</li> <li>2. Diminuição do número de passageiros armados e, assim, do risco durante as operações;</li> <li>3. Previsão legal para que as empresas atuem mais diretamente no processo de embarque de passageiro armado e despacho de arma quando da ausência de órgãos de segurança pública.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aumento no número de armas de fogo despachadas, que ensejará em maiores esforços do operador aéreo para evitar extravios;</li> <li>2. Custos adicionais na capacitação de profissionais;</li> <li>3. Custos relacionados à revisão de procedimentos internos.</li> </ol>                |
| Empresas de transporte aéreo não regular               | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transparência das regras para o transporte de armas de fogo, munições e passageiros sob custódia;</li> </ol>                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Custos adicionais na capacitação de profissionais.</li> <li>2. Algumas regras relacionadas ao transporte de armas de fogo, hoje não aplicáveis ao transporte aéreo não regular, passarão a ser exigidas destes operadores, em especial quando operarem em ARS de aeródromos.</li> </ol> |
| Empresas de serviços aéreos especializados             | Nenhum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Nenhum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo | Nenhum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Nenhum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Operadores de Aeródromos                               | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transparência das regras para o transporte de armas de fogo,</li> </ol>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Algumas regras relacionadas ao transporte de armas de</li> </ol>                                                                                                                                                                                                                        |

|                                                 |                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                 | municações e passageiros sob custódia;                                                                                                                                                                              | fogo aplicáveis à aviação geral, passarão a ser exigidas destes operadores quando a operação ocorrer em ARS.                                                                                     |
| Fabricantes de Aeronaves                        | Nenhum                                                                                                                                                                                                              | Nenhum                                                                                                                                                                                           |
| Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos | Nenhum                                                                                                                                                                                                              | Nenhum                                                                                                                                                                                           |
| Proprietários de aeronaves                      | 1. Transparência das regras para o transporte de armas de fogo e munições.                                                                                                                                          | 1. Algumas regras relacionadas ao transporte de armas de fogo, hoje não aplicáveis à aviação geral, passarão a ser exigidas destes operadores, em especial quando operarem em ARS de aeródromos. |
| Empresas de manutenção aeronáutica              | Nenhum                                                                                                                                                                                                              | Nenhum                                                                                                                                                                                           |
| Mecânicos                                       | Nenhum                                                                                                                                                                                                              | Nenhum                                                                                                                                                                                           |
| Escolas e Centros de Treinamento                | 1. Transparência das regras para o transporte de armas de fogo, munições e passageiros sob custódia;                                                                                                                | 1. Os Centros de instrução AVSEC precisarão revisar os planos de aula que abordam o embarque de passageiro armado, despacho de arma de fogo e/ou transporte de passageiro sob custódia.          |
| Tripulantes                                     | 1. Transparência das regras para o transporte de armas de fogo, munições e passageiros sob custódia;                                                                                                                | 1. Necessidade de capacitação para conhecer as novas regras.                                                                                                                                     |
| Passageiros                                     | 1. Transparência das regras para o transporte de armas de fogo, munições e passageiros sob custódia;<br>2. Fluxo mais ágil para o embarque armado;<br>3. Prioridade para realização do check-in quando se tratar de | 1. Maior rigidez nas condições para embarque armado, sendo necessária a comprovação de necessidade de acesso a arma durante o voo.                                                               |

|                                                              |                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                              | embarque armado ou despacho de arma de fogo.                                                         |                                                                                                                                                                                                                               |
| Comunidades                                                  | Nenhum                                                                                               | Nenhum                                                                                                                                                                                                                        |
| Meio ambiente                                                | Nenhum                                                                                               | Nenhum                                                                                                                                                                                                                        |
| Órgãos públicos cujos servidores necessitem embarcar armados | 1. Transparência das regras para o transporte de armas de fogo, munições e passageiros sob custódia; | 1. Necessidade de capacitação para conhecer as novas regras;<br>2. Necessidade de estabelecer a rotina de elaborar um documento institucional para comprovar a necessidade de embarque armado de seus servidores, a cada voo. |

13.Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA, através dos processos de Controle de Qualidade da AVSEC, realizará o monitoramento da aplicação da norma. Ressalta-se que o RBAC nº 111 estabelece os processos e atividades relacionadas ao Controle da Qualidade da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, que fazem parte do escopo de fiscalização sob responsabilidade da SIA.

Ainda, através da análise dos Documentos de Segurança da Aviação Civil – DSAC, a SIA pretende monitorar continuamente quaisquer ocorrências relacionadas ao transporte aéreo de armas, munições e passageiros sob custódia, de forma a verificar os impactos da aplicação das regras estabelecidas na nova Resolução.

Por fim, de forma similar à análise de DSAC, também pretende-se monitorar os *inputs* trazidos pelos regulados e servidores da própria ANAC, por meio do sistema STELLA de envio de demandas.



Documento assinado eletronicamente por **RODRIGO PEREIRA DAMASIO DA SILVA, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 13/06/2017, às 17:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **TARIK PEREIRA DE SOUZA, Gerente**, em 13/06/2017, às 17:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Documento assinado eletronicamente por **ISABELA CRISTINA DINIZ BARUFFI, Gerente**



**Técnica**, em 13/06/2017, às 17:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **LUIZ GUSTAVO SILVA CAVALLARI, Gerente de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita**, em 13/06/2017, às 17:55, 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 [http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0755089** e o código CRC **4B3FAF7A**.

---

**Este Certificado deve ser mantido a bordo da aeronave.**  
*(This Certificate must be displayed in the aircraft).*