

**RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES**

Número da contribuição: 1

Nome: RONALDO WAJNBERG GAMERMANN

**Contribuição**

§ 3º O servidor da ANAC, devidamente identificado e durante cumprimento de uma Ordem de Serviço, poderá adentrar à Área Restrita de Segurança - ARS do aeródromo para desempenho das suas atividades de fiscalização portando arma de fogo, desde que possua o porte de arma. O ingresso do servidor da ANAC na Área Restrita de Segurança - ARS independerá de qualquer autorização.

**Justificativa**

Conforme previsto no inciso I do § 1º do art. 10 da Lei Federal no 10.826 de 22 de dezembro de 2003, a autorização de porte de arma de fogo poderá ser concedida pela necessidade por exercício de atividade profissional de risco.

A Instrução Normativa n.º 023/2005-DPF, em seu art. 17, § 2º, inciso I, definiu como atividade profissional de risco aquela realizada por servidor público que exerça cargo efetivo ou comissionado nas áreas de segurança, fiscalização, auditoria ou execução de ordens judiciais.

A lei no 10.871, de 20 de maio de 2014, dispôs sobre a criação das carreiras e organização dos cargos efetivos das Agências Reguladoras, constando especificamente em seu art. 1º, inciso XIX:

"XIX Regulação e Fiscalização de Aviação Civil, composta de cargos de nível superior de Especialista em Regulação de Aviação Civil, com atribuições voltadas às atividades especializadas de regulação, inspeção, fiscalização e controle da aviação civil, dos serviços aéreos, dos serviços auxiliares, da infraestrutura aeroportuária civil e dos demais sistemas que compõem a infraestrutura aeronáutica, bem como à implementação de políticas e à realização de estudos e pesquisas respectivos a essas atividades; e (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)"

Sendo assim, deve haver uma previsão na Resolução para acesso à ARS por servidores da ANAC que possuam o porte de arma, quando em desempenho das suas atividades de fiscalização no Aeródromo: seja em atividades de inspeção da própria infraestrutura aeroportuária, atividades de rampa ou atividades de fiscalização de empresas reguladas que encontram-se dentro da ARS.

Ademais, torna-se muito importante que os servidores que realizam a atividade de exame de proficiência de pilotos, principalmente aviação geral, e que possuam porte de arma, possam embarcar sem qualquer constrangimento; inclusive por se tratar de um porte velado. Ocorre que em aeródromos mais afastados, sem presença de força policial, o servidor que realiza a atividade de exame de proficiência encontra-se sozinho, havendo a necessidade de garantir a sua integridade. Portanto, há de se considerar aqueles servidores da ANAC que possuem o porte de arma, tendo em vista às atividades realizadas.

No meu caso, sou servidor desta Agência, ocupante do cargo efetivo de Especialista em Regulação. Recentemente, o meu porte foi aprovado pela Polícia Federal, aguardando a emissão da documentação final. Eu realizo atividades de fiscalização em empresas que, muitas vezes, encontram-se dentro da ARS de aeródromos. Além do mais, realizo as atividades de exame de proficiência em pilotos, aviação geral e táxi aéreo. É importante que a entrada do agente da autoridade aeronáutica na ARS se dê sem qualquer constrangimento, evitando, inclusive, alarde quanto ao possível porte do servidor.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

O objeto da norma em análise restringe-se ao embarque armado e despacho de arma e munição. Note-se que o trânsito de agentes públicos armados tais como os da Polícia Federal, Receita Federal e VIGIAGRO em Área Restrita de Segurança (ARS) não são objeto desta Resolução.

Contudo, a contribuição dá ensejo à uma análise não exauriente da situação em tela. Conforme dispõe o próprio art. 10º, § 1º, inciso I, da Lei nº 10.862/03, no caso do porte de arma concedido em razão de atividade profissional de risco ou de ameaça à sua integridade física, deve ser demonstrada efetiva necessidade do porte.

Entende-se que no caso dos agentes públicos, a referida norma traz em si uma prerrogativa pública que só pode ser utilizada para o atendimento de uma finalidade pública. Assim como toda e qualquer prerrogativa de agentes públicos, o porte de arma necessário à consecução do serviço público ou à garantia da integridade do agente público, caso utilizado em momento no qual não haja a efetiva necessidade, configura abuso de poder. Ao portar arma em situação na qual não há efetiva necessidade, o agente público corre o risco de estar incorrendo em abuso de poder na modalidade desvio de poder.

Assim como nas hipóteses de embarque armado consignadas na presente Resolução, a necessidade de acesso à arma, em qualquer área ou situação da aviação civil expõe pessoas e bens a risco pela simples presença de uma arma de fogo. Por isso mesmo é que naquelas hipóteses deve ser comprovada por meio de documento originário do órgão em nome do qual o agente atua a necessidade de acesso à arma.

Cumpra lembrar que o Supremo Tribunal Federal possui entendimento pacífico no sentido de que o simples ato de portar arma de fogo, em qualquer situação, configura perigo abstrato. Confira-se RHC 138843 AgR / MG:

EMENTA Agravo regimental em recurso ordinário em habeas corpus. Penal. Condenação. Condenado por infração ao art. 12 da Lei 10.826/03 e art. 33 da Lei nº 11.343/06. Posse de 2 (duas) munições de calibre 38. Alegada ausência de lesão ao bem juridicamente tutelado. Reconhecimento da atipicidade material da conduta. Impossibilidade. Crime de mera conduta e de perigo abstrato. Precedentes. Regimental não provido. 1. A posse de arma de fogo de uso restrito, de seus acessórios ou de munições constitui crime de mera conduta e de perigo abstrato cujo objeto jurídico tutelado compreende a segurança coletiva e a incolumidade pública. Precedentes. 2. Agravo regimental ao qual se nega provimento.

(RHC 138843 AgR, Relator(a): Min. DIAS TOFFOLI, Segunda Turma, julgado em 05/05/2017, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-104 DIVULG 18-05-2017 PUBLIC 19-05-2017)

Por óbvio, nos casos em que o agente detiver o porte autorizado pela Polícia Federal este será um risco permitido e, somente por isso, não configurará infração penal.

Portanto, considerando a possibilidade de incluir em norma futura a permissão de acesso de agente da ANAC armado em ARS, quando este tiver porte de arma, algumas cautelas provavelmente serão indispensáveis. A saber:

(i) na situação em que o agente precisa portar a arma em razão de risco decorrente de ameaça, recebida em razão do exercício da função pública, a ameaça deve ser registrada em boletim de ocorrência na Polícia Federal e reportada ao órgão de origem;

(ii) na situação em que, momentaneamente, exista um risco potencial à integridade do agente, durante o exercício da função, como no caso de uma inspeção em lugar ermo e hostil, o porte deve ocorrer no momento e lugar onde exista o risco.

(iii) na situação em que uma inspeção for realizada em área considerada segura, onde somente agentes de segurança pública podem acessar portando arma, o agente não deve portar arma.

Número da contribuição: 2

Nome: ALEXANDRE FELIPE PESSOA COUTINHO FERNANDES

**Contribuição**

Contribuição:

Art. 3º A necessidade de acesso à arma para fins de embarque limita-se às hipóteses em que o agente público, durante o período mencionado no caput do art. 2º desta Resolução, realize qualquer das seguintes atividades:

I - escolta de autoridade ou testemunha;

II - condução de operação de vigilância;

III - escolta de passageiro custodiado; ou

IV - agentes elencados no art. 6º da lei 10.826/03.

**Justificativa**

Justificativa:  
Algumas profissões por sua própria natureza geram riscos presumidos. A legislação Brasileira reconhece o risco de forma tácita, contemplando algumas atividades com os meios necessários para se defender eventuais agressões, são os casos previstos pelo artigo 144 da Constituição Federal de 1988, corroborado pela lei 10.826/03.  
A lei nº 10.826 de 2003, dispõe sobre registro, posse e comercialização de armas de fogo e munição, sobre o Sistema Nacional de Armas – Sinarm, autoriza em seu Art. 6º o porte de arma de fogo em todo o território nacional a um rol taxativo em razão do risco exercido pela profissão. Além disso a embarcação e aeronaves comerciais de bandeira brasileira são extensão do território nacional quando no espaço aéreo ou mar correspondente.  
Qual seria a intenção da Resolução em restringir e ir de encontro a Carta Magna e a lei 10.826/03? O crime organizado são transnacionais, ou seja, não respeitam fronteiras e essa medida de restringir o porte de arma só acarreta perda para sociedade que está insegura e acovardada por tanta vaidade.  
Enfim, poucos são os casos ou até inexistentes, ocorrências envolvendo agentes armadas em voos comerciais para surgir uma resolução para delimitar o porte.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

O Decreto 7.168/2010, de 05 de maio de 2010, da Presidência da República, por meio de seu ANEXO, instituiu o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC). Este Decreto deriva de atos internacionais dos quais o Brasil é signatário e que foram internalizados, de forma que possuem status de lei ordinária no Brasil. Conforme dispõe o art. 5º do próprio PNAVSEC, o Brasil internalizou diretrizes e regras dos seguintes atos internacionais, tais como as Convenções de Chicago (1944), de Tóquio (1963), de Haia (1970) e de Montreal (1971 e 1999), o Protocolo Complementar à Convenção de Montreal (1988), o Anexo 17 à Convenção de Chicago (1944), documento que estabelece normas e métodos recomendados em relação à segurança e proteção da aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita, e o Documento 8973 - Manual de Segurança para Proteção da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, elaborado pela OACI.

A respeito do status dos atos internacionais incorporados ao ordenamento jurídico brasileiro, o Supremo Tribunal Federal (STF) já se pronunciou inúmeras vezes em seus julgados afirmando que após incorporados passam a integrar o ordenamento interno na mesma posição hierárquica das leis ordinárias. Para que não reste dúvida sobre o tema, confira-se trecho do Acórdão do Plenário do STF na ADI 1.480/DF:

O exame da vigente Constituição Federal permite constatar que a execução dos tratados internacionais e a sua incorporação à ordem jurídica interna decorrem, no sistema adotado pelo Brasil, de um ato subjetivamente complexo, resultante da conjugação de duas vontades homogêneas: a do Congresso Nacional, que resolve, definitivamente, mediante decreto legislativo, sobre tratados, acordos ou atos internacionais (CF, art. 49, I) e a do Presidente da República, que, além de poder celebrar esses atos de direito internacional (CF, art. 84, VIII), também dispõe da competência para promulgá-los mediante decreto. O iter procedimental de incorporação dos tratados internacionais - superadas as fases prévias da celebração da convenção internacional, de sua aprovação congressional e da ratificação pelo Chefe de Estado - conclui-se com a expedição, pelo Presidente da República, de decreto, de cuja edição derivam três efeitos básicos que lhe são inerentes: (a) a promulgação do tratado internacional; (b) a publicação oficial de seu texto; e (c) a executoriedade do ato internacional, que passa, então, e somente então, a vincular e a obrigar no plano do direito positivo interno.

Também cabe destacar o conteúdo do art. 48 do Decreto nº 5123/2004 (Estatuto do Desarmamento), lembrando que à época da edição do Decreto a aviação civil, hoje área tratada no âmbito o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, estava alocada no Ministério da Defesa.

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 [...]

Já o art. 152 do Decreto 7.168/2010 - PNAVSEC, assim como art. 8º, inciso XI, da Lei nº 11.182/05, expressamente atribuem à ANAC a competência para 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.

Conseqüentemente, por serem expedidas em cumprimento a delegações legais, os atos normativos expedidos pela ANAC devem tratar do embarque de passageiro armado, podendo estabelecer limitações de acesso à arma em determinadas áreas de aeródromo, durante o embarque e o voo.

Assim, entende-se que o estabelecimento de hipóteses e procedimentos pela ANAC para o embarque de passageiro armado é juridicamente válido e constitucional, por retirar seu fundamento de validade das mencionadas delegações legais.

Eventual antinomia visualizado no presente caso é mero conflito aparente de normas, pois a norma a ser editada pela ANAC será posterior e especial em relação às demais, atendendo aos casos de "conflitos aparentes de normas".

Quanto à necessidade do passageiro de ter acesso à arma por questões de segurança pessoal, os estudos sobre o procedimento de restituição da arma estão sendo desenvolvidos com o foco em mitigar extravios e agilizar a restituição no destino, mantendo-se os níveis de segurança aceitáveis, assim como garantir que as aeronaves e áreas aeroportuárias sejam isentas de armas e outros itens proibidos, diminuindo os riscos aos cidadãos eventualmente sob ameaça.

Ainda sobre a proteção pessoal, entende-se que não somente os agentes públicos possuem necessidades de proteção pessoal, mas também os demais cidadãos, por motivos inúmeros, o que levaria, por essa justificativa, à permissão de livre acesso armado em aeronaves para todas as pessoas.

Por fim, no que tange aos motivos para o desenvolvimento da Resolução em comento, cumpre a esta Agência atuar em prol do interesse público primário, que no caso é aprimorar os procedimentos de segurança contra atos de interferência ilícita na aviação civil, garantindo a todos os envolvidos no transporte aéreo civil a máxima diminuição dos riscos possíveis ao longo das operações de transporte aéreo. Em suma, esta é a motivação da norma em análise.

Número da contribuição: 3

Nome: ALEXANDRE FELIPE PESSOA COUTINHO FERNANDES

#### Contribuição

Contribuição:

Art. 3º A necessidade de acesso à arma para fins de embarque limita-se às hipóteses em que o agente público, durante o período mencionado no caput do art. 2º desta Resolução, realize qualquer das seguintes atividades:

I - escolta de autoridade ou testemunha;

II - condução de operação de vigilância;

III - escolta de passageiro custodiado; ou

IV -agentes elencados no art. 6º da lei 10.826/03.

#### Justificativa

Justificativa:

Algumas profissões por sua própria natureza geram riscos presumidos. A legislação Brasileira reconhece o risco de forma tácita, contemplando algumas atividades com os meios necessários para se defender eventuais agressões, são os casos previstos pelo artigo 144 da Constituição Federal de 1988, corroborado pela lei 10.826/03.

A lei nº 10.826 de 2003, dispõe sobre registro, posse e comercialização de armas de fogo e munição, sobre o Sistema Nacional de Armas – Sinarm, autoriza em seu Art. 6º o porte de arma de fogo em todo o território nacional a um rol taxativo em razão do risco exercido pela profissão. Além disso a embarcação e aeronaves comerciais de bandeira brasileira são extensão do território nacional quando no espaço aéreo ou mar correspondente.

Qual seria a intenção da Resolução em restringir e ir de encontro a Carta Magna e a lei 10.826/03? O crime organizado são transnacionais, ou seja, não respeitam fronteiras e essa medida de restringir o porte de arma só acarreta perda para sociedade que está insegura e acovardada por tanta vaidade.

Enfim, poucos são os casos ou até inexistentes, ocorrências envolvendo agentes armadas em voos comerciais para surgir uma resolução para delimitar o porte.

#### Resposta da ANAC

Idem a contribuição nº 2.

Número da contribuição: 4

Nome: FLORY FERNANDES FRANCA JUNIOR

#### Contribuição

Conforme Art 243 do Código de Processo Penal Militar - "Qualquer pessoa poderá e os militares deverão prender quem for insubmisso ou desertor, ou seja encontrado em flagrante delito" o militar em nenhuma hipótese pode se omitir de atuar durante a ocorrência de um flagrante delito, inclusive em voo comercial. Será que se houvesse militares armados nos vãos, por ocasião dos ataques terroristas do 11 de setembro, o final não seria um pouco diferente. Medidas restritivas somente nos transformarão em "ovelhas" à espera dos "lobos".
<b>Justificativa</b>
Art 243º do CPPM
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada ao texto da Resolução.
A restrição de armas a bordo de voos comerciais objetivam justamente elevar a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. Sobre a reflexão apresentada na contribuição, destaca-se que após os ataques de 11 de setembro de 2001, novas regras de segurança foram implementadas na aviação civil para mitigar ataques semelhantes, tais como portas blindadas e controles de segurança mais rigorosos para acesso à cabine de comando das aeronaves durante os voos.

Número da contribuição:  5 Nome:  PEDRO PAULO ROCHA DE LIMA
<b>Contribuição</b>
Não deve ser restrito ao agente público o embarque armado, bem cobrado nenhum documento da instituição, pois isso criaria um impecilio, retirando tal prerrogativa já concedida por lei. Da mesma forma, o agente que não encontra-se mais na ativa, pois devido à suas atividades durante anos o torna conhecido, mantendo o risco mesmo após passar a inatividade!
<b>Justificativa</b>
Direito já adquirido! Hierarquia das leis, e prerrogativas de algumas profissões, tal regulamentação, pode representar uma linha tênue entre algo não tangível é o inconstitucional.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada ao texto da Resolução. Entende-se que o nível risco a que está sujeito o agente público inativo dentro das salas de embarque (áreas restritas de segurança) e aeronaves não justifica o risco adicional do embarque deste agente como passageiro armado. Deve-se ter em mente que o risco ao agente é considerado pequeno porque as áreas restritas de segurança e aeronaves são locais de acesso mediante inspeção prévia, o que previne a entrada de pessoas portando itens proibidos, tais como armas e facas. Ainda, as salas de embarque são locais monitorados e com presença constante de vigilantes. Sobre a questão jurídica levantada, o Decreto 7.168/2010 que instituiu o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita, deriva de atos internacionais dos quais o Brasil é signatário e que foram internalizados, possuindo status de lei ordinária no Brasil. Conforme dispõe o art. 5º do próprio PNAVSEC, o Brasil internalizou diretrizes e regras de atos internacionais, tais como as Convenções de Chicago (1944), de Tóquio (1963), de Haia (1970) e de Montreal (1971 e 1999), o Protocolo Complementar à Convenção de Montreal (1988), o Anexo 17 à Convenção de Chicago (1944), documento que estabelece normas e métodos recomendados em relação à segurança e proteção da aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita, e o Documento 8973 - Manual de Segurança para Proteção da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, elaborado pela OACI. A respeito do status dos atos internacionais incorporados ao ordenamento jurídico brasileiro, o Supremo Tribunal Federal (STF) já se pronunciou inúmeras vezes em seus julgados afirmando que após incorporados passam a integrar o ordenamento interno na mesma posição hierárquica das leis ordinárias. Para que não reste dúvida sobre o tema, confira-se trecho do Acórdão do Plenário do STF na ADI 1.480/DF: O exame da vigente Constituição Federal permite constatar que a execução dos tratados internacionais e a sua incorporação à ordem jurídica interna decorrem, no sistema adotado pelo Brasil, de um ato subjetivamente complexo, resultante da conjugação de duas vontades homogêneas: a do Congresso Nacional, que resolve, definitivamente, mediante decreto legislativo, sobre tratados, acordos ou atos internacionais (CF, art. 49, I) e a do Presidente da República, que, além de poder celebrar esses atos de direito internacional (CF, art. 84, VIII), também dispõe da competência para promulgá-los mediante decreto. O iter procedimental de incorporação dos tratados internacionais - superadas as fases prévias da celebração da convenção internacional, de sua aprovação congressional e da ratificação pelo Chefe de Estado - conclui-se com a expedição, pelo Presidente da República, de decreto, de cuja edição derivam três efeitos básicos que lhe são inerentes: (a) a promulgação do tratado internacional; (b) a publicação oficial de seu texto; e (c) a executoriedade do ato internacional, que passa, então, e somente então, a vincular e a obrigar no plano do direito positivo interno. Também cabe destacar o conteúdo do art. 48 do Decreto nº 5123/2004 que regulamenta a Lei nº 10826/2003 (Estatuto do Desarmamento), lembrando que à época da edição do Decreto a aviação civil, hoje área tratada no âmbito do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, estava alocada no Ministério da Defesa. 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 [...] Já o art. 152 do Decreto 7.168/2010 - PNAVSEC, assim como art. 8º, inciso XI, da Lei nº 11.182/05, expressamente atribuem à ANAC a competência para 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. Conseqüentemente, por serem expedidas em cumprimento a delegações legais, os atos normativos expedidos pela ANAC devem tratar do embarque de passageiro armado, podendo estabelecer limitações de acesso à arma em determinadas áreas de aeródromo, durante o embarque e o voo. Assim, entende-se que o estabelecimento de hipóteses e procedimentos pela ANAC para o embarque de passageiro armado é juridicamente válido e constitucional, por retirar seu fundamento de validade das mencionadas delegações legais. Eventual antinomia visualizado no presente caso é mero conflito aparente de normas, pois a norma a ser editada pela ANAC será posterior e especial em relação às demais, atendendo aos casos de "conflitos aparentes de normas". Quanto à necessidade do passageiro de ter acesso à arma por questões de segurança pessoal, os estudos sobre o procedimento de restituição da arma estão sendo desenvolvidos com o foco em mitigar extravios a agilizar a restituição, mantendo-se os níveis de segurança aceitáveis. Por fim, no que tange aos motivos para o desenvolvimento da Resolução em comento, cumpre a esta Agência atuar em prol do interesse público primário, que no caso é aprimorar os procedimentos de segurança contra atos de interferência ilícita na aviação civil, garantindo a todos os envolvidos no transporte aéreo civil a máxima diminuição dos riscos possíveis na operação. Em suma, esta é a motivação da norma em análise. Por fim, o transporte de armas por agentes públicos inativos não está sendo proibido totalmente, uma vez que as armas poderão ser despachadas, estando a disposição do passageiro no aeródromo de destino.

Número da contribuição:  6 Nome:  RONALDO WAJNBERG GAMERMANN
<b>Contribuição</b>
§ 3º O servidor da ANAC, devidamente identificado e durante cumprimento de uma Ordem de Serviço, poderá adentrar à Área Restrita de Segurança - ARS do aeródromo para desempenho das suas atividades de fiscalização portando arma de fogo, desde que possua o porte de arma. O ingresso do servidor da ANAC na Área Restrita de Segurança - ARS independerá de qualquer autorização.
<b>Justificativa</b>

Conforme previsto no inciso I do § 1o do art. 10 da Lei Federal no 10.826 de 22 de dezembro de 2003, a autorização de porte de arma de fogo poderá ser concedida pela necessidade por exercício de atividade profissional de risco.

A Instrução Normativa n.º 023/2005-DPF, em seu art. 17, § 2o, inciso I, definiu como atividade profissional de risco aquela realizada por servidor público que exerça cargo efetivo ou comissionado nas áreas de segurança, fiscalização, auditoria ou execução de ordens judiciais.

A lei no 10.871, de 20 de maio de 2014, dispôs sobre a criação das carreiras e organização dos cargos efetivos das Agências Reguladoras, constando especificamente em seu art. 1o, inciso XIX:

"XIX Regulação e Fiscalização de Aviação Civil, composta de cargos de nível superior de Especialista em Regulação de Aviação Civil, com atribuições voltadas às atividades especializadas de regulação, inspeção, fiscalização e controle da aviação civil, dos serviços aéreos, dos serviços auxiliares, da infraestrutura aeroportuária civil e dos demais sistemas que compõem a infraestrutura aeronáutica, bem como à implementação de políticas e à realização de estudos e pesquisas respectivos a essas atividades; e (Incluído pela Lei nº 11.292, de 2006)"

Sendo assim, deve haver uma previsão na Resolução para acesso à ARS por servidores da ANAC que possuam o porte de arma, quando em desempenho das suas atividades de fiscalização no Aeródromo: seja em atividades de inspeção da própria infraestrutura aeroportuária, atividades de rampa ou atividades de fiscalização de empresas reguladas que encontram-se dentro da ARS.

Ademais, torna-se muito importante que os servidores que realizam a atividade de exame de proficiência de pilotos, principalmente aviação geral, e que possuam porte de arma, possam embarcar sem qualquer constrangimento; inclusive por se tratar de um porte velado. Ocorre que em aeródromos mais afastados, sem presença de força policial, o servidor que realiza a atividade de exame de proficiência encontra-se sozinho, havendo a necessidade de garantir a sua integridade. Portanto, há de se considerar aqueles servidores da ANAC que possuem o porte de arma, tendo em vista às atividades realizadas.

No meu caso, sou servidor desta Agência, ocupante do cargo efetivo de Especialista em Regulação. Recentemente, o meu porte foi aprovado pela Polícia Federal, aguardando a emissão da documentação final. Eu realizo atividades de fiscalização em empresas que, muitas vezes, encontram-se dentro da ARS de aeródromos. Além do mais, realizo as atividades de exame de proficiência em pilotos, aviação geral e táxi aéreo. É importante que a entrada do agente da autoridade aeronáutica na ARS se dê sem qualquer constrangimento, evitando, inclusive, alarde quanto ao possível porte do servidor.

#### Resposta da ANAC

Idem a contribuição nº 1.

Número da contribuição: 7

Nome: SEBASTIAO CESAR DE OLIVEIRA

#### Contribuição

Trago opiniões acerca do assunto visto que sou policial federal e já passei por diversos problemas com embarque armado. Por isso, julgo necessária a definição de regras nacionais, claras e objetivas, para que o assunto fique pacificado.

#### Justificativa

Senhores, a regulamentação do embarque armado é de grande importância. Aliás, há muito tempo necessária. Porém, restringir o embarque armado a situações de serviço é, na minha opinião, cercear o direito legal do policial de portar arma de fogo, em qualquer lugar, conforme a legislação que o abrange. Minhas dúvidas: o porte do policial federal, por exemplo, é nacional. Isto inclui o espaço aéreo. Empregados de empresa aérea e de aeroportos não têm porte de arma. Como eu posso entregar minha arma a uma pessoa que não é habilitada e autorizada a portá-la? Estaria essa pessoa na prática de crime de porte de arma quando a recebesse? E se essa arma extraviar durante o transporte? Trata-se de um objeto letal, que pode provocar interesse de pessoas mal intencionadas. E se eu chegar ao destino e não receber minha arma de volta? Ficarei sem o objeto durante minha permanência no local de destino, o qual me é acatelado para fins de obrigação funcional e defesa pessoal? Independente de responsabilidade da empresa aérea, em caso de extravio, eu terei que responder a processo administrativo disciplinar no meu órgão. Terei então que me submeter a tal procedimento em razão de um erro que, em tese, não foi meu? Há aeroportos sem unidade policial federal (Goiânia, por exemplo, salvo engano). Nesse caso, a ideia de ser "vistoriado" por um agente aeroportuário, ou similar, é, a princípio, no mínimo preocupante. Estas considerações iniciais trazem minhas preocupações acerca do assunto. Em análise mais detalhada, penso existir mais pontos que possam trazer dúvidas aos interessados. Por ora é o que tenho a apresentar. Desde já agradeço a atenção.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada ao texto da Resolução

1. Quanto ao direito do policial de portar arma de fogo, em qualquer lugar, conforme a legislação de regência: verificar resposta da ANAC à contribuição nº 2.

2. Quanto ao extravio de arma durante o transporte aéreo e transtornos decorrentes disso.

Quanto à necessidade do passageiro de ter acesso à arma logo após o desembarque, por questões de segurança pessoal e necessidade de pronto emprego, os estudos sobre o procedimento de restituição da arma estão sendo desenvolvidos com foco em mitigar extravios a agilizar a restituição, mantendo-se os níveis de segurança aceitáveis.

3. Quanto a eventual ocorrência de crime, na hipótese do empregado do operador aéreo receber arma de fogo, por não ter o porte.

Entende-se que não haverá ocorrência de crime pelo que a própria Lei nº 10.862/03 dispõe ao capitular os crimes de *Posse irregular de arma de fogo de uso permitido*, *Porte ilegal de arma de fogo de uso permitido* e *Posse ou porte ilegal de arma de fogo de uso restrito*. Os artigos 12, 14 e 16, ao preverem os mencionados crimes, incluem em seus textos, junto aos diversos núcleos do tipo penal, uma excludente de tipicidade, descrita como *"em desacordo com determinação legal ou regulamentar"*. Significa que para a tipicidade formal é necessário que o agente delitivo esteja portando a arma e não esteja amparado por hipótese prevista em lei ou regulamentação. No presente caso, o transporte aéreo de arma de fogo, por óbvio estará previsto e amparado pela prescrição regulamentar em estudo que, ao entrar em vigor, será a previsão normativa válida mais recente e especial sobre os casos de aviação civil. Conseqüentemente, ao se aplicar os critérios de resolução de conflito aparente de normas, será a norma aplicável ao transporte de arma em operação de aviação civil e dará amparo ao fato dos colaboradores desempenharem suas funções nesse contexto.

No limite, o funcionário do Operador Aéreo estaria amparado por uma excludente de ilicitude que seria o estrito cumprimento de dever legal.

Por fim, os atuais postulados de apuração da tipicidade excluem a tipicidade da conduta do colaborador de Operador Aéreo.

1) Se adotarmos a tipicidade material, o fato seria atípico porque não traria ofensividade ao bem jurídico tutelado. Em regra, o STF entende que o crime de porte ilegal de arma, e congêneres, não pode adotar o princípio da insignificância, por ser crime de mera conduta e perigo abstrato. Contudo, em caso emblemático aplicou o princípio da insignificância pela ausência de mínima ofensividade. Trata-se do **HC 133.984/MG**. Confira-se a ementa do Acórdão de lavra da Min. Carmén Lúcia:

**EMENTA: HABEAS CORPUS. DELITO DO ART. 16, CAPUT, DA LEI N. 10.826/2003. PACIENTE PORTANDO MUNIÇÃO. ATIPICIDADE MATERIAL DA CONDUTA. INCIDÊNCIA DO PRINCÍPIO DA INSIGNIFICÂNCIA. ORDEM CONCEDIDA.**

*a. A análise dos documentos pelos quais se instrui pedido e dos demais argumentos articulados na inicial demonstra a presença dos requisitos essenciais à incidência do princípio da insignificância e a excepcionalidade do caso a justificar a flexibilização da jurisprudência deste Supremo Tribunal segundo a qual o delito de porte de munição de uso restrito, tipificado no art. 16 da Lei n. 10.826/2003, é crime de mera conduta.*

*b. A conduta do Paciente não resultou em dano ou perigo concreto relevante para a sociedade, de modo a lesionar ou colocar em perigo bem jurídico na intensidade reclamada pelo princípio da ofensividade. Não se há subestimar a natureza subsidiária, fragmentária do direito penal, que somente deve ser acionado quando os outros ramos do direito não forem suficientes para a proteção dos bens jurídicos envolvidos.*

*c. Ordem concedida.*

Nota-se que para a tipicidade material dos crimes em comento, seria necessária uma mínima possibilidade de lesividade. Entretanto, a conduta do Operador Aéreo, ao cumprir o que está disposto na norma irá produzir um resultado justamente contrário, irá diminuir o risco de lesão ao bem jurídico protegido.

2) Se adotarmos a Teoria da Tipicidade Conglobante, de Eugênio R. Zaffaroni, devemos aplicar o axioma seguinte: *"O que está permitido ou fomentado ou determinado por uma norma não pode ser proibido por outra, portanto, não constitui típico"* (Luiz Flávio Gomes, 2009, p. 165). Assim, como o direito da aviação civil permite que o operador aéreo realize o transporte de arma de fogo, os seus funcionários ao realizarem procedimentos com a finalidade de cumprir o contrato de transporte aéreo não estarão incorrendo em nenhum fato típico.

3) Se adotarmos a Teoria da Imputação Objetiva, de Klaus Roxin, para que se tenha um fato típico dois elementos devem estar presentes no caso concreto: *(i) a criação de um risco juridicamente não aprovado e (ii) a realização de tal risco com infração à norma* (Yesid Reyes Alvarado, La imputación objetiva, Temis, Bogotá, 1996). Sem a necessidade de maiores aprofundamentos teóricos, por óbvio, se o fato do Operador Aéreo transportar a arma sem porte gera um risco deve-se atentar para o fato de que esse é um risco mitigado, mínimo, portanto permitido. Todavia, ao contrário de produzir um risco permitido o transporte de arma e munição nos novos moldes faz com que o risco seja diminuído em relação ao que ocorre hoje. Assim, em ambas as interpretações, à luz da Teoria da Imputação Objetiva, não haverá ocorrência de crime.

Número da contribuição:   8
Nome:   DIEGO LUIS REZENDE SILVA
<b>Contribuição</b>
§ 1º - Nulo
<b>Justificativa</b>
Os agentes de segurança pública correm risco de morte por sua função até mesmo após a sua reserva remunerada e/ou reforma. Muito além disto, estes agentes que por tantos anos viveram o combate a criminalidade de forma extremamente ativa, adquiriram, não por vontade própria, repúdio de uma margem da sociedade que prefere não cumprir com as leis e os costumes.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada ao texto da Resolução.
Entende-se que o nível risco a que está sujeito o agente público inativo dentro das salas de embarque (áreas restritas de segurança) e aeronaves não justifica o risco adicional do embarque deste agente como passageiro armado. Deve-se ter em mente que o risco ao agente é considerado pequeno porque as áreas restritas de segurança e aeronaves são locais de acesso mediante inspeção de segurança prévia, o que previne a entrada de pessoas portando itens proibidos, tais como armas e facas. Ainda, as salas de embarque são locais monitorados e com presença constante de vigilantes.
Por fim, o transporte de armas por agentes públicos inativos não está sendo proibido totalmente, uma vez que as armas poderão ser despachadas, ficando a disposição do passageiro no aeródromo de destino, oportunidade na qual o agente terá a arma restituída antes de retornar as áreas públicas.

Número da contribuição:   9
Nome:   DIEGO LUIS REZENDE SILVA
<b>Contribuição</b>
O agente de segurança pública não deixa em nenhum momento de ser um alvo em potencial da criminalidade.
<b>Justificativa</b>
Os agentes de segurança pública são cobrados a todo e qualquer momento sobre seus atos, e nada mais justo que proporcionar ao menos a sua sensação de segurança, que é estar próximo da sua arma, a qualquer tempo. O policial não deixa de ser policial porque entrou no avião, ou porque está em trânsito no aeroporto. Mas com toda certeza, todos nós já acompanhamos notícias de que o Policial morreu simplesmente porque era policial. Então, não concordo com a legislação que restringe o porte do armamento para policiais, desde quando ela tem a obrigação de portar uma arma de fogo para salvaguardar a vida de terceiros como fazem todos os dias na sociedade, e quando no seu momento de viagem, a lazer ou a trabalho seja imposta tal restrição.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada ao texto da Resolução.
Mais uma vez, destaca-se que o nível risco a que está sujeito o agente público e as pessoas em geral dentro das salas de embarque (áreas restritas de segurança) e aeronaves não justifica o risco adicional do embarque indiscriminado de agentes públicos armados fora de serviço. Nesta linha, a Resolução propõe as atividades que ensejarão na possibilidade do embarque armado, como, por exemplo, a escolta de custodiados.
Deve-se ter em mente que o risco a que estão sujeitos os agente públicos e pessoas em geral é considerado pequeno dentro das áreas restritas de segurança e aeronaves porque esses são locais de acesso mediante inspeção de segurança prévia, o que previne a entrada de pessoas portando itens proibidos, tais como armas e facas. Ainda, as salas de embarque são locais monitorados e com presença constante de vigilantes.
Concluindo, ressalta-se que o transporte de armas por agentes públicos fora de serviço não está sendo proibido totalmente, uma vez que as armas poderão ser despachadas, ficando a disposição do passageiro no aeródromo de destino, oportunidade na qual o agente terá a arma restituída antes de retornar as áreas públicas.

Número da contribuição:   10
Nome:   MARIO SERGIO MOREIRA
<b>Contribuição</b>
Sugiro modificação deste dispositivo normativo com escopo de que seja incluída a hipótese na qual o agente público devidamente autorizado a portar arma de fogo possa mantê-la consigo durante o período especificado naquele texto necessite ter acesso imediato ao armamento após o desembarque, em razão de urgência da operação na qual esteja inserido, e não apenas em função das atividades que desempenha durante o voo. É de grande prejuízo para a Segurança Pública a retenção de um agente em trâmites de recebimento de arma despachada, se a sua presença em ação imediata após o desembarque se faz necessária. A urgência nesses caso torna imperativa a disponibilidade do armamento assim que tiver fim a viagem, sendo o porte da mesma a melhor forma de proporcionar a agilidade necessária em tais situações, as quais são as mais comuns na atividade policial e não ações a bordo.
<b>Justificativa</b>
Há situações de urgência em operação na qual o servidor público esteja inserido imediatamente após a chegada ao destino e não apenas em função das atividades que desempenha durante o voo. É de grande prejuízo para a Segurança Pública a retenção de um agente em trâmites de recebimento de arma despachada, se a sua presença em ação imediata após o desembarque se faz necessária. A urgência nesses caso torna imperativa a disponibilidade do armamento assim que tiver fim a viagem, sendo o porte da mesma a melhor forma de proporcionar a agilidade necessária em tais situações, as quais são as mais comuns na atividade policial e não ações a bordo.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição incorporada ao texto.
De forma similar a norma americana, cujo trecho segue abaixo transcrito, foi adicionado dispositivo na Resolução para permitir o embarque armado de agente públicos com porte de arma em serviço que comprove por meio de documento da instituição a que esteja prestando serviço, que necessitará fazer uso da arma imediatamente após o desembarque, em razão de operação que se mostre urgente.
(2) In addition to the requirements of paragraph (a)(1) of this section, the armed LEO must have a need to have the weapon accessible from the time he or she would otherwise check the weapon until the time it would be claimed after deplaning. The need to have the weapon accessible must be determined by the employing agency, department, or service and be based on one of the following: ... (iii) On official travel required to report to another location, armed and prepared for duty.

Número da contribuição:   11
Nome:   LEONARDO WERNECK MATTA
<b>Contribuição</b>

O embarque armado de passageiros portando arma de fogo a bordo de aeronaves deve se restringir aos agentes públicos dos órgãos de segurança pública e integrantes das forças armadas. Todo policial elencado no art. 144 da CF deve ter seu acesso com porte franqueado nas aeronaves, necessitando apenas comprovar, por meio da identificação funcional, sua condição de policial e a identificação da arma (cabendo esclarecer que armas brasonadas não necessitam de apresentação do registro, conforme Decreto 5.123/04).

O porte de arma deve ser extensivo a armas longas portáteis, não somente às de porte.

#### Justificativa

O embarque de policiais armados aumenta a segurança de todos as pessoas, tanto nas ARS quanto na aeronave. Não sendo assim, é o mesmo que colocar policiais desarmados nas ruas.

Além disso, a infraestrutura aeroportuária e as empresas aéreas não são preparadas para lidar com o armamento, cometendo inúmeras falhas de segurança quando as armas são despachadas.

Já tive experiência de armas portáteis terem sido despachadas e no aeroporto de destino ser colocada na esteira de bagagem para recolhimento no aeroporto de Vitória/ES. Em outra ocasião, em viagem com um colega, dois fuzis despachados foram devolvidos, no aeroporto de Brasília, fora da ARS; um funcionário da TAM saiu da área de desembarque com dois fuzis em um carrinho de bagagem, levando-os até o posto da PF no aeroporto, tendo transportado por vários metros os fuzis pela área externa do aeroporto.

São exemplos do que acontece rotineiramente quando armas são despachadas. Tratam as armas como se fossem uma encomenda qualquer. Ninguém mais habilitado e capacitado a transportar essas armas do que o próprio policial.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada ao texto da Resolução.

Mais uma vez, destaca-se que o nível risco a que está sujeito o agente público e as pessoas em geral dentro das salas de embarque (áreas restritas de segurança) e aeronaves não justifica o risco adicional do embarque indiscriminado de agentes públicos armados fora de serviço. Nesta linha, a Resolução propõe as atividades que ensejarão na possibilidade do embarque armado, como, por exemplo, a escolta de custodiados.

Deve-se ter em mente que o risco a que estão sujeitos os agente públicos e pessoas em geral é considerado pequeno dentro das áreas restritas de segurança e aeronaves porque esses são locais de acesso mediante inspeção de segurança prévia, o que previne a entrada de pessoas portando itens proibidos, tais como armas e facas. Ainda, as salas de embarque são locais monitorados e com presença constante de vigilantes.

Sobre os problemas apontados durante o transporte de armas e munições despachadas, informa-se que a Resolução propõe procedimentos mais claros para entrega e devolução das armas. Entende-se que com o detalhamento e uniformização dos procedimentos os operadores aéreos e de aeródromo, bem como os órgãos de segurança pública terão meios para melhor capacitar seus colaboradores, propiciando mais segurança e fluidez no transporte de armas despachadas.

Número da contribuição: 12

Nome: DIOGO DO VALE ROSA

#### Contribuição

Por favor, criem uma regra que informatize o procedimento no balcão de checkin. Os funcionários das CIAs sempre demoram quase 15 minutos para preencher este formulário à caneta, isto atrapalha a vida de todos os demais passageiros que aguardam atendimento na fila do Checkin. Outra sugestão: criem uma alternativa para procedimento de embarque armado em ocasiões em que o Policial Federal precisou se ausentar do aeródromo. Isto acontece com MUITA frequência no aeroporto de Goiânia e é extremamente tenso quando isto ocorre.

#### Justificativa

Procedimentos pré-preenchidos em sistemas informatizados são consideravelmente mais rápidos que os procedimentos que são feitos à caneta. O procedimento hoje realmente causa atrasos nos balcões de Checkin. O passageiro que embarca armado não tem culpa de estar em um aeródromo onde o policial federal está ausente, portanto, a ANAC precisa criar uma alternativa para contornar este problema.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada ao texto da Resolução.

A Resolução não torna obrigatório que os procedimentos sejam informatizados, no entanto, o texto da norma já possui dispositivos que permitem a implantação de sistemas informatizados (solução que não tem amparo na IAC 107-1005A, norma que a Resolução se propõe a substituir), incluindo a possibilidade de simplificação do fluxo do passageiro através da utilização de soluções informatizadas de troca de informações entre passageiros, órgãos públicos, operadores aéreos e operadores de aeródromo.

Deve-se ter em vista que a operacionalização das autorizações de embarque armado é realizada pela Polícia Federal, que já está trabalhando no desenvolvimento de sistemas informatizados que visam proporcionar mais agilidade na realização dos procedimentos de embarque armado e despacho de arma de fogo e munições.

Número da contribuição: 13

Nome: PEDRO IVO OLIVEIRA ANDRADE

#### Contribuição

A limitação do acesso ao porte de arma de fogo por meio do art. 3º dessa resolução - além de ir de encontro com o art. 6º da Lei 10.826, a qual dispõe sobre as regras do porte de arma de fogo, não cabendo a ANAC "legislar" sobre tal assunto - restringirá e dificultará as atividades policiais, as quais necessitam, na maioria esmagadora das vezes, de SIGILO. Ter que justificar o acesso à arma, mostrando o porquê de tê-la consigo e, ainda pior, por escrito, é algo que beira o absurdo, sendo que tal normativo acabaria com qualquer possibilidade de sucesso em uma operação de tráfico de drogas em que funcionários dos aeroportos estivessem envolvidos (por exemplo). Além disso, a necessidade de acesso à arma de fogo não é algo que se possa planejar, pois, cabe ao policial ou àquele que porta a arma de fogo, o julgamento do melhor momento de acessá-la, sendo que tal momento (da necessidade de acesso à arma) quase nunca é previsível. Em outras palavras, não existem meios de se adivinhar se o policial terá que ter acesso à arma de fogo do trajeto A ao trajeto B. O policial não é onisciente para prever se será atacado, ou se um traficante ou condenado irá atacá-lo no desembarque ou onde quer que ele esteja. Ademais, o art. 3º nem de perto esgota as possibilidades da necessidade do acesso à arma, as quais são diversas, há um universo de possibilidades. Por fim, além desse item absurdo, existe ainda a vedação do porte aos aposentados que possuem o porte de arma de fogo definido em Lei. Como já dito acima, uma resolução não pode diminuir direitos garantidos por Lei. Tal vedação cabe ao legislativo, os que representam o povo e que têm tal função atribuída pela Constituição de 1988. Esse "controle" da ANAC em nome da segurança da aviação civil está ultrapassando os limites de suas atribuições, acabando por usurpar a função do legislativo. É compreensível que seja necessário um controle de segurança rígido na aviação civil, mas tal controle não pode prejudicar a atuação das forças de segurança, engessando suas atividades e atando suas mãos no que tange a sua defesa pessoal e ao cumprimento de seus deveres.

#### Justificativa

A limitação do acesso ao porte de arma de fogo por meio do art. 3º dessa resolução - além de ir de encontro com o art. 6º da Lei 10.826, a qual dispõe sobre as regras do porte de arma de fogo, não cabendo a ANAC "legislar" sobre tal assunto - restringirá e dificultará as atividades policiais, as quais necessitam, na maioria esmagadora das vezes, de SIGILO. Ter que justificar o acesso à arma, mostrando o porquê de tê-la consigo e, ainda pior, por escrito, é algo que beira o absurdo, sendo que tal normativo acabaria com qualquer possibilidade de sucesso em uma operação de tráfico de drogas em que funcionários dos aeroportos estivessem envolvidos (por exemplo). Além disso, a necessidade de acesso à arma de fogo não é algo que se possa planejar, pois, cabe ao policial ou àquele que porta a arma de fogo, o julgamento do melhor momento de acessá-la, sendo que tal momento (da necessidade de acesso à arma) quase nunca é previsível. Em outras palavras, não existem meios de se adivinhar se o policial terá que ter acesso à arma de fogo do trajeto A ao trajeto B. O policial não é onisciente para prever se será atacado, ou se um traficante ou condenado irá atacá-lo no desembarque ou onde quer que ele esteja. Ademais, o art. 3º nem de perto esgota as possibilidades da necessidade do acesso à arma, as quais são diversas, há um universo de possibilidades. Por fim, além desse item absurdo, existe ainda a vedação do porte aos aposentados que possuem o porte de arma de fogo definido em Lei. Como já dito acima, uma resolução não pode diminuir direitos garantidos por Lei. Tal vedação cabe ao legislativo, os que representam o povo e que têm tal função atribuída pela Constituição de 1988. Esse "controle" da ANAC em nome da segurança da aviação civil está ultrapassando os limites de suas atribuições, acabando por usurpar a função do legislativo. É compreensível que seja necessário um controle de segurança rígido na aviação civil, mas tal controle não pode prejudicar a atuação das forças de segurança, engessando suas atividades e atando suas mãos no que tange a sua defesa pessoal e ao cumprimento de seus deveres.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada ao texto da Resolução.

Em relação a afirmação de que não cabe a ANAC legislar sobre regras do porte de arma, informa-se que a resposta da ANAC se encontra na contribuição n.º 2.

Sobre a necessidade do porte de arma em áreas restritas de segurança dos aeródromos e nas aeronaves, é necessário que se perceba que o nível risco a que está sujeito o agente público e as pessoas em geral nesses locais não justifica o risco adicional do embarque indiscriminado de agentes públicos armados fora de serviço e inativos. Nesta linha, a Resolução propõe as atividades que ensejarão na possibilidade do embarque armado, como, por exemplo, a escolta de custodiados.

Deve-se ter em mente que o risco a que estão sujeitos os agente públicos e pessoas em geral é considerado pequeno dentro das áreas restritas de segurança e aeronaves porque esses são locais de acesso mediante inspeção de segurança prévia, o que previne a entrada de pessoas portando itens proibidos, tais como armas e facas. Ainda, as salas de embarque são locais monitorados e com presença constante de vigilantes.

Concluindo, ressalta-se que o transporte de armas por agentes públicos fora de serviço não está sendo proibido totalmente, uma vez que as armas poderão ser despachadas, ficando a disposição do passageiro no aeródromo de destino, oportunidade na qual o agente terá a arma restituída antes de retornar as áreas públicas.

Número da contribuição: 14

Nome: HUMBERTO WENDLING SIMOES DE OLIVEIRA

#### Contribuição

A arma de fogo é instrumento fundamental para a proteção do cidadão e salvaguarda do policial. É um instrumento que deve estar à disposição sempre que necessário e, não por outra razão, chama-se arma de porte. Considerando a fragilidade no transporte de cargas aéreas, a possibilidade de extravio da arma por falta de organização das companhias aéreas e a insegurança no transporte de bagagens (quando vários prestadores de serviços possuem acesso ao material). Só a possibilidade de extravio e furto de uma arma de fogo colocaria toda a sociedade brasileira em risco, certo da utilização de tal instrumento em atividades criminosas. Portanto, o policial, servidor concursado, formado e treinado, é um único indivíduo habilitado e capacitado para portar a arma de fogo desmuniçada no interior da aeronave, sem constrangimentos da ANAC e das companhias aéreas. Forçar o policial a despachar sua arma de fogo é mais uma demonstração de desrespeito aos policiais e às instituições a que eles pertencem. Paradoxalmente, quando as coisas fogem ao controle, inclusive dentro das aeronaves, é a polícia a primeira a ser chamada. Finalmente, não existem dados estatísticos que indiquem que o passageiro policial (portando sua arma de fogo desmuniçada) tenha representado risco para a segurança do voo em razão de um comportamento inadequado. Entretanto, são incontáveis as vezes em que passageiros comuns (e desarmados) representam tal risco.

#### Justificativa

O policial (a serviço ou não) deve sempre estar de posse de sua arma de fogo (desmuniçada) dentro da aeronave. Tanto o armamento quanto as pessoas e o policial estarão mais seguras dessa forma se comparado com o despacho como bagagem. Uma arma de fogo não é um brinquedo e, portanto, não deve passar pelas mãos de pessoas inabilitadas ou estar sujeita ao extravio e ao furto.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada ao texto da Resolução.

Sobre a afirmação de o policial, a serviço ou não, deve sempre estar de posse de sua arma de fogo, o próprio Decreto nº 5123/2004 que regulamenta o Estatuto do Desarmamento já traz em seu art. 48 que o porte de arma de fogo a bordo de aeronaves deve ser visto como algo excepcional e a ser regulamentado pelo Ministério da Defesa e Ministério da Justiça (destaca-se que à época da edição do Decreto a aviação civil era tratada no âmbito do Min. da Defesa).

*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*

É necessário que se perceba que o nível de risco a que está sujeito o agente público e as pessoas em geral nas salas de embarque e aeronaves não justifica o risco adicional do embarque indiscriminado de agentes públicos armados fora de serviço e inativos. Nesta linha, a Resolução propõe as atividades que ensejarão na possibilidade do embarque armado, como, por exemplo, a escolta de custodiados.

Deve-se ter em mente que o risco a que estão sujeitos os agente públicos e pessoas em geral é considerado pequeno dentro das áreas restritas de segurança e aeronaves porque esses são locais de acesso mediante inspeção de segurança prévia, o que previne a entrada de pessoas portando itens proibidos, tais como armas e facas. Ainda, as salas de embarque são locais monitorados e com presença constante de vigilantes.

Ressalta-se que o transporte de armas por agentes públicos fora de serviço não está sendo proibido, uma vez que as armas poderão ser despachadas, ficando a disposição do passageiro no aeródromo de destino, oportunidade na qual o agente terá a arma restituída antes de retornar as áreas públicas.

Por fim, informa-se que a Resolução propõe procedimentos mais claros para entrega e devolução das armas e que o detalhamento e uniformização dos procedimentos trará aos operadores aéreos e de aeródromo, bem como os órgãos de segurança pública, os meios para melhor capacitar seus colaboradores, propiciando mais segurança e fluidez no transporte de armas despachadas.

Número da contribuição: 15

Nome: HUMBERTO WENDLING SIMOES DE OLIVEIRA

#### Contribuição

Parágrafo 1º. Conforme a justificativa, tal medida é um constrangimento para aqueles que dedicaram suas vidas ao trabalho policial.

#### Justificativa

O impedimento do embarque armado para policiais aposentados, reformados ou da reserva é uma demonstração de preconceito, racismo e "políciofobia". Ou seja, a ideia de que policiais representam um mal a ser excluído das atividades cotidianas, de seus direitos e prerrogativas.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada ao texto da Resolução.

Primeiramente, destaca-se que a medida não pode ser vista como preconceito contra policiais aposentados, reformados ou da reserva, uma vez que os agentes públicos da ativa também passarão a precisar comprovar estar a serviço numa das atividades elencadas nas hipóteses previstas na Resolução (exemplo: escolta de custodiados) para que tenham o embarque armado autorizado.

Entende-se que o nível de risco a que está sujeito o agente público inativo dentro das salas de embarque (áreas restritas de segurança) e aeronaves não justifica o risco adicional do embarque deste agente como passageiro armado. Deve-se ter em mente que o risco ao agente é considerado pequeno porque as áreas restritas de segurança e aeronaves são locais de acesso mediante inspeção de segurança prévia, o que previne a entrada de pessoas portando itens proibidos, tais como armas e facas. Ainda, as salas de embarque são locais monitorados e com presença constante de vigilantes.

Por fim, o transporte de armas por agentes públicos inativos não está sendo proibido, uma vez que as armas poderão ser despachadas, ficando a disposição do passageiro no aeródromo de destino, oportunidade na qual o agente terá a arma restituída antes de retornar as áreas públicas.

Número da contribuição: 16

Nome: RONALDO WAJNBERG GAMERMANN

#### Contribuição

Art. 53A.

No caso de servidores da ANAC, quando em atividade de fiscalização e certificação, o operador do aeródromo permitirá o acesso armado dessas pessoas à ARS desde que:

I - estejam devidamente identificadas, por meio da apresentação de identidade funcional no momento da realização da inspeção de segurança;

II – estejam portando o documento que comprove a autorização para porte de arma de fogo.

Parágrafo único. Não é necessária a emissão de formulário de autorização de embarque armado ou de formulário de autorização de despacho de arma de fogo para o transporte de armas e munições realizado nos termos do caput deste artigo.

#### Justificativa

Deve haver uma previsão para o caso de servidores da ANAC que desempenham atividades de fiscalização/cerificação em voo na aviação geral para embarque portando arma de fogo.

Considerando que o porte é velado, não cabe que seja de conhecimento do comandante do voo, ainda porque, este pode ser uma ameaça potencial ao servidor da ANAC.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Da mesma forma que os procedimentos de segurança e as restrições para embarque armado existem para os demais agentes públicos, assim deve ser para os servidores da própria ANAC. Qualquer ação diferente poderia ser enxergada como contradição.

Ainda, tendo em vista que as atividades desempenhadas por agentes públicos a serviço da ANAC a priori não englobam nenhuma das hipóteses que justificam o embarque armado, não se vislumbra a possibilidade de embarque armado de agente público à serviço da Agência.

Número da contribuição: 17

Nome: MARCUS VINICIUS AGUILAR MEINE

#### Contribuição

Bom dia. Não existe justificativa plausível para esta proposição seguir adiante. Pelo contrário, irá causar uma série de transtornos para os policiais no desempenho e suas funções.

#### Justificativa

Segue o escrito acima.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Ao contrário do que afirma a contribuição, a edição da Resolução que se propõe a substituir a IAC 107-1005 tem seu conteúdo amplamente justificado, conforme justificativa publicada na página eletrônica da ANAC quando da realização da Audiência Pública e ainda disponível no endereço abaixo:

<http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2017/aud07/5-justificativa-passageiros-armados-ap.pdf>

Assim, entende-se que qualquer afirmação de que a Resolução não tem justificativa plausível deve ser apresentada de forma a contrapor os argumentos expostos no documento acima citado, ficando do contrário, vazio o questionamento da colaboração.

Número da contribuição: 18

Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO

#### Contribuição

Excluir a parte final do § 1º do artigo 3º "... ou para o local de origem após a escolta"

#### Justificativa

O embarque de passageiro portando arma de fogo a bordo de aeronaves deve se restringir ao máximo, para somente as situações que forem necessárias ou que acarretem um incremento na segurança. O que justifica a possibilidade da necessidade do acesso a arma para o caso de escolta de passageiro custodiado é a facilitação para um desembarque mais rápido, dinâmico, de maneira a não colocar em risco a segurança dos policiais, e de todas as demais pessoas que se encontram no ambiente aeroportuário, o que não ocorre no deslocamento para o local de origem após a escolta.

#### Resposta da ANAC

Contribuição incorporada a norma.

A permissão do embarque armado no voo de volta após realizar escolta de custodiado foi retirada da Resolução, tendo em vista que em eventual voo de retorno após a escolta deixa de ser verificado o critério da necessidade (art. 152 do PNAVSEC) para embarque armado, conforme apresentado na justificativa desta contribuição.

Número da contribuição: 19
Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO
<b>Contribuição</b>
"As hipóteses para a autorização de embarque armado de policiais federais da ativa serão estabelecidas conforme requisitos e procedimentos definidos pela Polícia Federal."
<b>Justificativa</b>
Adequar a interpretação de que a PF poderá estabelecer as hipóteses e os requisitos para o embarque armado de policiais federais da ativa, independentemente das hipóteses previstas no artigo 3º da Resolução. Caberia a PF, por meio de regulamento próprio, estabelecer as hipóteses para o embarque armado de policiais federais da ativa, em razão de suas atribuições constitucionais e legais. Pela redação proposta pela ANAC os policiais federais deveriam observar as hipóteses previstas no artigo 3º, incisos I,II ou III, limitando assim sua atuação legal, podendo a PF estabelecer apenas os procedimentos (que é diferente de hipóteses autorizativas) do embarque armado dos policiais federais, indo em desacordo com o acordado entre a Direção Geral da Polícia Federal e a Direção Geral da ANAC no Ofício nº 22(SEI)/2017/DIR-P-ANAC, datado de 28 de março de 2017.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição incorporada a norma.
A redação foi alterada conforme contribuição da PF, entende-se que se trata de mero ajuste textual que não altera os entendimentos firmados anteriormente entre as instituições, conforme Ofício nº 22(SEI)/2017/DIR-P-ANAC, de 28 de março de 2017.

Número da contribuição: 20
Nome: GUILHERME TAKAHASHI NORO
<b>Contribuição</b>
A Polícia Federal ou outro órgão irá treinar a equipe do Operador Aéreo para que conheça toda documentação, inclusive sua "veracidade" para aceitação/liberação de embarque de passageiro armado?
<b>Justificativa</b>
Necessidade de treinamento para o operador aéreo quanto a verificação dos formulários de autorização de embarque armado, observado o disposto na Seção IV deste Capítulo
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição parcialmente incorporada a norma.
Foi retirada da Resolução a possibilidade do embarque de passageiro armado autorizado por funcionários do operador aéreo. Desta forma, na ausência de órgãos de segurança pública para concessão da autorização, o transporte da arma e munições somente poderá ser realizado caso a autorização para embarque ou despacho for emitida pela PF através de sistemas informatizados, em procedimento que dispense o comparecimento do passageiro em uma instalação da polícia para verificação da documentação exigida pela Resolução.

Número da contribuição: 21
Nome: SULIMAR GOMES PRADO LEITE
<b>Contribuição</b>
teste
<b>Justificativa</b>
teste
<b>Resposta da ANAC</b>
Sem contribuição a ser analisada

Número da contribuição: 22
Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO
<b>Contribuição</b>
"As hipóteses para a autorização de embarque armado de policiais federais da ativa serão estabelecidas conforme requisitos e procedimentos definidos pela Polícia Federal."
<b>Justificativa</b>
Adequar a interpretação de que a PF poderá estabelecer as hipóteses e os requisitos para o embarque armado de policiais federais da ativa, independentemente das hipóteses previstas no artigo 3º da Resolução. Caberia a PF, por meio de regulamento próprio, estabelecer as hipóteses para o embarque armado de policiais federais da ativa, em razão de suas atribuições constitucionais e legais. Pela redação proposta pela ANAC os policiais federais deveriam observar as hipóteses previstas no artigo 3º, incisos I,II ou III, podendo a PF estabelecer apenas os procedimentos (que é diferente de hipóteses autorizativas) do embarque armado dos policiais federais, indo em desacordo com o acordado entre a Direção Geral da Polícia Federal e a Direção Geral da ANAC no Ofício nº 22(SEI)/2017/DIR-P-ANAC, datado de 28 de março de 2017.
<b>Resposta da ANAC</b>
Idem a contribuição nº 19.

Número da contribuição: 23
Nome: GESTER LABAS
<b>Contribuição</b>
Que todos os profissionais da segurança pública portadores de porte de arma tivessem o direito do embarque armado ,com a arma separada das munições , ou até mesmo que a arma ficasse sob a guarda do piloto ,mas que fosse entregue e devolvida de imediato durante o embarque e desembarque ainda na aeronave respeitando as normas de segurança e disciplina .
<b>Justificativa</b>
Haja visto as organizações criminosas hoje serem interestaduais e o grande aumento da violência contra policiais. E que hj é do conhecimento dos profissionais de segurança a utilização de membros de quadrilhas de assaltos a bancos utilizarem vôos domésticos para se deslocar mais rápido entre uma ação criminosa e outra.
<b>Resposta da ANAC</b>

Contribuição não incorporada ao texto da Resolução.

Mais uma vez, destaca-se que o nível de risco a que está sujeito o agente público e as pessoas em geral dentro das salas de embarque (áreas restritas de segurança) e aeronaves não justifica o risco adicional do embarque indiscriminado de agentes públicos armados fora de serviço. Nesta linha, a Resolução propõe as atividades que ensejarão na possibilidade do embarque armado, como, por exemplo, a escolta de custodiados.

Deve-se ter em mente que o risco a que estão sujeitos os agente públicos e pessoas em geral é considerado pequeno dentro das áreas restritas de segurança e aeronaves porque esses são locais de acesso mediante inspeção de segurança prévia, o que previne a entrada de pessoas portando itens proibidos, tais como armas e facas. Ainda, as salas de embarque são locais monitorados e com presença constante de vigilantes.

Sobre a possibilidade da arma ficar na guarda do piloto e ser entregue ainda dentro da aeronave no momento do desembarque, entende-se que esse procedimento vulnerabiliza a segurança, uma vez que permitirá o porte de arma e munição dentro da área restrita de segurança e fora das hipóteses previstas pela Resolução.

Destaca-se que continuará permitido o transporte de armas e munições despachadas e que a Resolução propõe procedimentos mais claros para entrega e devolução das armas e munições despachadas.

Número da contribuição: 24

Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO

**Contribuição**

"As hipóteses para a autorização de embarque armado de policiais federais da ativa serão estabelecidas conforme requisitos e procedimentos definidos pela Polícia Federal."

**Justificativa**

Adequar a interpretação de que a PF poderá estabelecer as hipóteses e os requisitos para o embarque armado de policiais federais da ativa, independentemente das hipóteses previstas no artigo 3º da Resolução. Caberia a PF, por meio de regulamento próprio, estabelecer as hipóteses para o embarque armado de policiais federais da ativa, em razão de suas atribuições constitucionais e legais. Pela redação proposta pela ANAC os policiais federais deveriam observar as hipóteses previstas no artigo 3º, incisos I, II ou III, podendo a PF estabelecer apenas os procedimentos (que é diferente de hipóteses autorizativas) do embarque armado dos policiais federais, indo em desacordo com o acordado entre a Direção Geral da Polícia Federal e a Direção Geral da ANAC no Ofício nº 22(SEI)/2017/DIR-P-ANAC, datado de 28 de março de 2017.

**Resposta da ANAC**

Idem a contribuição nº 19.

Número da contribuição: 25

Nome: SULIMAR GOMES PRADO LEITE

**Contribuição**

NOVO TESTE 21.07

**Justificativa**

NOVO TESTE 21.07

**Resposta da ANAC**

Sem contribuição a ser analisada

Número da contribuição: 26

Nome: ARTHUR VICTOR GANZERT

**Contribuição**

teste

**Justificativa**

teste

**Resposta da ANAC**

Sem contribuição a ser analisada

Número da contribuição: 27

Nome: SULIMAR GOMES PRADO LEITE

**Contribuição**

teste outros

**Justificativa**

teste outros

**Resposta da ANAC**

Sem contribuição a ser analisada

Número da contribuição: 28

Nome: CRISTINA LESNIOSKI PARODI

**Contribuição**

Teste outros

**Justificativa**

Testes outros

**Resposta da ANAC**

Sem contribuição a ser analisada

Número da contribuição: 29

Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO

**Contribuição**

As hipóteses para a autorização de embarque armado de policiais federais da ativa serão estabelecidas conforme requisitos e procedimentos definidos pela Polícia Federal.

**Justificativa**

Adequar a interpretação de que a PF poderá estabelecer as hipóteses e os requisitos para o embarque armado de policiais federais da ativa, independentemente das hipóteses previstas no artigo 3º da Resolução. Caberia a PF, por meio de regulamento próprio, estabelecer as hipóteses para o embarque armado de policiais federais da ativa, em razão de suas atribuições constitucionais e legais. Pela redação proposta pela ANAC os policiais federais deveriam observar as hipóteses previstas no artigo 3º, incisos I,II ou III, podendo a PF estabelecer apenas os procedimentos (que é diferente de hipóteses autorizativas) do embarque armado dos policiais federais, indo em desacordo com o acordado entre a Direção Geral da Polícia Federal e a Direção Geral da ANAC no Ofício nº 22(SEI)/2017/DIR-P-ANAC, datado de 28 de março de 2017. Harmonização com o previsto no artigo 48 do Decreto 5.123/2004.

**Resposta da ANAC**

Idem a contribuição nº 19.

Número da contribuição: 30

Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO

**Contribuição**

Uma via do formulário de autorização de despacho de arma de fogo ficará retida pelo operador aéreo, uma via deverá acompanhar a arma e munições até o destino final e outra deverá permanecer com o passageiro.

**Justificativa**

Excluir o trecho "... pela PF, uma via ..." . Com a implementação do sistema eletrônico de controle do embarque armado (SISCAER), a PF já terá os dados e as guias em banco de dados.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se não ser necessária a alteração, uma vez que a redação do artigo é capaz de atender ambas as situações: sem sistema informatizado, na qual haverá a retenção da via em formato físico; e com o SISCAER, na qual a via já estará no sistema, ou seja, já estará automaticamente "retida". Esse entendimento vale tanto para a PF quanto para operadores aéreos e passageiros. Todas as vias poderão ser físicas (papel) ou digitais.

Número da contribuição: 31

Nome: GUILHERME TAKAHASHI NORO

**Contribuição**

Solicito esclarecimento para atendimento a agentes armados estrangeiros quando em missão

**Justificativa**

Definir os procedimentos operacionais e comunicação junto aos estrangeiros quando em missão e devidamente autorizados pela Polícia Federal a embarcar armados.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada a norma.

Apesar de não ter sido possível identificar a dúvida específica da presente contribuição, esclarece-se que a partir do momento em que o oficial estrangeiro de proteção de dignitário estiver compondo equipe que inclua agente público do governo brasileiro, os procedimentos para embarque armado serão aqueles definidos para o embarque armado de agente público que possuam porte de arma por razão de ofício. Destaca-se que a autorização deverá ser emitida por órgão de segurança pública, que irá analisar a documentação dos agentes brasileiros e estrangeiros previamente a concessão da autorização.

Número da contribuição: 32

Nome: ISABELA CRISTINA DINIZ BARUFFI

**Contribuição**

teste

**Justificativa**

teste

**Resposta da ANAC**

Sem contribuição a ser analisada

Número da contribuição: 33

Nome: PAULO CESAR BARROS VASCONCELOS

**Contribuição**

Aos Magistrados, ativos e inativos, deve ser assegurada a prerrogativa funcional, prevista em LEI COMPLEMENTAR, de porte de arma para o escopo de "defesa pessoal", o que autoriza o embarque em transporte aéreo nacional, com a arma descarregada e desmuniçada, previamente autorizado pela Polícia Federal. O cargo de magistrados e suas prerrogativas são vitalícias e permanecem mesmo na inatividade, pelo que não pode haver exclusão para os juizes aposentados. Estes, assim como os juizes ativos, por motivos óbvios, podem ser alvos de atentados à vida, em retaliação pelos atos de ofício praticados ao longo de 35 anos de carreira.

**Justificativa**

Aos Magistrados, ativos e inativos, deve ser assegurada a prerrogativa funcional, prevista em LEI COMPLEMENTAR, de porte de arma para o escopo de "defesa pessoal", o que autoriza o embarque em transporte aéreo nacional, com a arma descarregada e desmuniçada, previamente autorizado pela Polícia Federal. O cargo de magistrados e suas prerrogativas são vitalícias e permanecem mesmo na inatividade, pelo que não pode haver exclusão para os juízes aposentados. Estes, assim como os juízes ativos, por motivos óbvios, podem ser alvos de atentados à vida, em retaliação pelos atos de ofício praticados ao longo de 35 anos de carreira.

EXTRATO DO ANEXO - inserido por Arthur G. Castro - GTNO

Com essas considerações, DEFIRO o pedido de liminar para determinar a suspensão do art. 10, caput, e inciso II, da IN DPF 106, de 09 de agosto de 2016, devendo ser observados, em relação aos associados das Impetrantes, o artigo 2º da IN DPF n. 8/2002, assim como a "IAC 107-1005 RES" (Portaria 244/2002 do DAC).

Notifique-se a autoridade apontada coatora para prestar informações no prazo legal.

Após, ao MPF.

Publique-se. Intimem-se.

Brasília, 02 de setembro de 2016.

Assinado digitalmente

LIVIANE KELLY SOARES VASCONCELOS

Juíza Federal Substituta

#### Resposta da ANAC

1. Quanto ao direito do magistrado de portar arma de fogo, em qualquer lugar, conforme a legislação de regência, o Decreto 7.168/2010, de 05 de maio de 2010, da Presidência da República, por meio de seu ANEXO, instituiu o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC). Este Decreto deriva de atos internacionais dos quais o Brasil é signatário e que foram internalizados, de forma que possuem status de lei ordinária no Brasil. Conforme dispõe o art. 5º do próprio PNAVSEC, o Brasil internalizou diretrizes e regras dos seguintes atos internacionais, tais como as Convenções de Chicago (1944), de Tóquio (1963), de Haia (1970) e de Montreal (1971 e 1999), o Protocolo Complementar à Convenção de Montreal (1988), o Anexo 17 à Convenção de Chicago (1944), documento que estabelece normas e métodos recomendados em relação à segurança e proteção da aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita, e o Documento 8973 - Manual de Segurança para Proteção da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, elaborado pela OACI.

A respeito do status dos atos internacionais incorporados ao ordenamento jurídico brasileiro, o Supremo Tribunal Federal (STF) já se pronunciou inúmeras vezes em seus julgados afirmando que após incorporados passam a integrar o ordenamento interno na mesma posição hierárquica das leis ordinárias. Para que não reste dúvida sobre o tema, confira-se trecho do Acórdão do Plenário do STF na ADI 1.480/DF:

O exame da vigente Constituição Federal permite constatar que a execução dos tratados internacionais e a sua incorporação à ordem jurídica interna decorrem, no sistema adotado pelo Brasil, de um ato subjetivamente complexo, resultante da conjugação de duas vontades homogêneas: a do Congresso Nacional, que resolve, definitivamente, mediante decreto legislativo, sobre tratados, acordos ou atos internacionais (CF, art. 49, I) e a do Presidente da República, que, além de poder celebrar esses atos de direito internacional (CF, art. 84, VIII), também dispõe da competência para promulgá-los mediante decreto. O iter procedimental de incorporação dos tratados internacionais - superadas as fases prévias da celebração da convenção internacional, de sua aprovação congressional e da ratificação pelo Chefe de Estado - conclui-se com a expedição, pelo Presidente da República, de decreto, de cuja edição derivam três efeitos básicos que lhe são inerentes: (a) a promulgação do tratado internacional; (b) a publicação oficial de seu texto; e (c) a executoriedade do ato internacional, que passa, então, e somente então, a vincular e a obrigar no plano do direito positivo interno.

Também cabe destacar o conteúdo do art. 48 do Decreto nº 5123/2004 que regulamenta a Lei nº 10826/2003 (Estatuto do Desarmamento), lembrando que à época da edição do Decreto a aviação civil, hoje área tratada no âmbito o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, estava alocada no Ministério da Defesa.

*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 [...]*

Já o art. 152 do Decreto 7.168/2010 - PNAVSEC, assim como art. 8º, inciso XI, da Lei nº 11.182/05, expressamente atribuem à ANAC a competência para 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 [...]

Consequentemente, por serem expedidas em cumprimento a delegações legais, os atos normativos expedidos pela ANAC devem tratar do embarque de passageiro armado, podendo estabelecer limitações de acesso à arma em determinadas áreas de aeródromo, durante o embarque e o voo.

Assim, entende-se que o estabelecimento de hipóteses e procedimentos pela ANAC para o embarque de passageiro armado é juridicamente válido e constitucional, por retirar seu fundamento de validade das mencionadas delegações legais.

Eventual antinomia visualizado no presente caso é mero conflito aparente de normas, pois a norma a ser editada pela ANAC será posterior e especial em relação às demais, atendendo aos casos de "conflitos aparentes de normas".

Quanto à necessidade do passageiro ter acesso à arma por questões de segurança pessoal, o procedimento de restituição da arma é desenhado com o foco em mitigar extravios a agilizarem a restituição, mantendo-se os níveis de segurança aceitáveis.

Por fim, no que tange aos motivos para o desenvolvimento da Resolução em comento, cumpre a esta Agência atuar em prol do interesse público primário, que no caso é aprimorar os procedimentos de segurança contra atos de interferência ilícita na aviação civil, garantindo a todos os envolvidos no transporte aéreo civil a máxima diminuição dos riscos possíveis na operação. Em suma, esta é a motivação da norma em análise.

2. Quanto ao risco à integridade dos passageiros durante o embarque e o voo, a Resolução proposta possui como finalidade diminuir ao máximo o risco de atos contra interferência ilícita na aviação civil. Nesse contexto, as situações mais sensíveis são o procedimento de embarque e o voo em si. Ante a avaliação de procedimentos adotados por outros países, como Estados Unidos e Canadá, que são mais permissivos que os da Europa, entende-se que quanto mais estéreis forem as áreas restritas de segurança e a cabine da aeronave, maior será a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. De acordo com os procedimentos propostos, os agentes potencialmente lesivos aos magistrados serão impedidos de embarcar armados. Os únicos a embarcar armados seriam agentes de segurança pública em serviço e com fundamentada necessidade de acesso à arma durante o voo. Considerando, a presunção de idoneidade e higidez comportamental dos agentes de segurança pública, entende-se que não representariam risco à segurança dos demais passageiros. No caso de algum risco concreto à integridade de magistrados em razão do embarque armado de algum outro passageiro, o risco deve ser informado e avaliado pelo comandante do voo.

Número da contribuição: 34

Nome: ETVAN GERALDO FONSECA

#### Contribuição

Art. 7º

§ 1º Na ausência da PF e previsão no Programa de Segurança Aeroportuária PSA, a autorização prevista no caput deste artigo deverá ser concedida por órgão de segurança pública ou operador aéreo

#### Justificativa

É fato que que não existe agente de DPF em todos os aeroportos e em muitos têm não possui plantão H24. Além disso , o termo poderá abre um leque muito grande de poder discricionário. Deve ser um direito, desde que satisfaça os requisitos legais.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Justamente pelo fato de não existir plantão da PF em alguns aeroportos é que a resolução traz a possibilidade da autorização ser concedida por outro órgão de segurança pública (Polícia Militar, Polícia Civil, entre outros). Destaca-se que como o controle das autorizações de embarque armado é uma atribuição da PF, não pode a ANAC obrigar por meio de Resolução que outros órgãos de segurança pública assumam essa responsabilidade na ausência da PF.

Assim, na ausência da PF em determinado aeródromo, outro órgão de segurança pública poderá realizar os procedimentos de fiscalização e autorização do embarque armado, mas para isso o referido órgão deverá manifestar interesse e ser formalmente autorizado pela PF.

Concluindo, na situação em que não existir nenhum órgão público disponível para conceder a autorização, o transporte da arma e munições somente poderá ser realizado caso a autorização para embarque ou despacho seja emitida pela PF através de sistemas informatizados, em procedimento que dispense o comparecimento do passageiro em uma instalação da polícia para verificação da documentação exigida pela Resolução.

Número da contribuição: 35

Nome: ETVAN GERALDO FONSECA

#### Contribuição

§ 1º Na AUSÊNCIA da PF a autorização prevista no caput deste artigo DEVERÁ ser concedida por órgão de segurança pública, operador aéreo ou operador aeroportuário com anuência do Comandante da aeronave.

#### Justificativa

É de conhecimento geral que não existe agente de PF em todos os aeroportos e nos que tem não existe plantão H24. O porte de armas de fogo, desde que satisfeitos os requisitos da Lei, passa a ser um direito, portanto, não pode ser cerceado por ineficiência do Estado. Por outro lado, o Comandante é o responsável pela segurança da aeronave e do voo. Assim, se ele não se sentir seguro para operar a aeronave com as armas a bordo, não deve ser obrigado.

#### Resposta da ANAC

idem contribuição nº 34.

Número da contribuição: 36

Nome: CRISTINA LESNIOSKI PARODI

#### Contribuição

teste

#### Justificativa

teste

#### Resposta da ANAC

Sem contribuição a ser analisada

Número da contribuição: 37

Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO

#### Contribuição

As hipóteses para a autorização de embarque armado de policiais federais da ativa serão estabelecidas conforme requisitos e procedimentos definidos pela Polícia Federal.

#### Justificativa

Adequar a interpretação de que a PF poderá estabelecer as hipóteses e os requisitos para o embarque armado de policiais federais da ativa, independentemente das hipóteses previstas no artigo 3º da Resolução. Caberia a PF, por meio de regulamento próprio, estabelecer as hipóteses para o embarque armado de policiais federais da ativa, em razão de suas atribuições constitucionais e legais. Pela redação proposta pela ANAC os policiais federais deveriam observar as hipóteses previstas no artigo 3º, incisos I, II ou III, podendo a PF estabelecer apenas os procedimentos (que é diferente de hipóteses autorizativas) do embarque armado dos policiais federais, indo em desacordo com o acordado entre a Direção Geral da Polícia Federal e a Direção Geral da ANAC no Ofício nº 22(SEI)/2017/DIR-P-ANAC, datado de 28 de março de 2017. Harmonização com o previsto no artigo 48 do Decreto 5.123/2004.

#### Resposta da ANAC

Idem a contribuição nº 19.

Número da contribuição: 38

Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO

#### Contribuição

Dosimetria das Sanções Aplicáveis às infrações à Resolução

Inclusão de texto

Descrição: Extraviar arma de fogo e/ou munições despachadas não recuperadas em 48 horas. Requisito: Art. 43. Valor: a mensurar Incidência da sanção: 1 por constatação.

#### Justificativa

O Artigo 43 da Resolução impõe ao operador aéreo a responsabilidade pela guarda das armas e munições despachadas desde o recebimento até sua restituição. No caso de extravio, com a não recuperação em 48 horas, o operador aéreo deve ser multado em face de sua negligência de um objeto extremamente perigoso e que poderá por em risco toda a segurança aeroportuária a depender do local em que esse armamento for extraviado/encontrado (ex.: interior da ARS), podendo permitir que pessoas não autorizadas tenham acesso ao armamento e possam praticar algum ato de interferência ilícita. O aumento do número de armas despachadas poderá aumentar também o número de extravios, devendo os operadores aéreos reverem todo seu processo de condução desse objeto especial pela ARS, sendo a multa um fator imprescindível para a efetiva aplicabilidade do artigo 43.

#### Resposta da ANAC

Foi inserida a previsão de sanção ao operador aéreo no caso de não devolução da arma ao passageiro após o desembarque em até 1 (uma) hora. No caso da arma não ser localizada, o operador deverá indenizar o passageiro conforme valor de mercado dos itens perdidos ou inutilizados.

Número da contribuição:	39
Nome:	CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO
<b>Contribuição</b>	
O operador aéreo deverá manter registros, físicos ou eletrônicos, dos passageiros transportados sob as condições desta Resolução em voos das modalidades regular ou charter, pelo período mínimo de 90 (noventa) dias.	
<b>Justificativa</b>	
Alterar o período mínimo de 30 para 90, durante o qual os operadores aéreos deverão manter registros dos passageiros transportados sob as condições desta Resolução. Aumentar o prazo para facilitar eventuais investigações policiais.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Foi mantido o prazo de 30 dias, conforme já existe para a documentação do Despacho AVSEC [RBAC 108.171(d)]. Entende-se que esse prazo é razoável e que com a implantação de sistemas informatizados muitos dados já poderão ser armazenados pela própria PF.	

Número da contribuição:	40
Nome:	CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO
<b>Contribuição</b>	
A autorização e as condições para operação com oficiais de segurança em voo para a proteção de voos internacionais de operadores aéreos estrangeiros e nacionais, deverão ser estabelecidas em acordo específico, mediado pelo MRE, com participação da ANAC e da PF, levando-se em conta aspectos relativos à necessidade, à capacitação específica dos oficiais, à segurança operacional, à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e seus níveis de ameaça.	
<b>Justificativa</b>	
Excluir o termo "estrangeiros" quando se refere aos oficiais de segurança em voo; Incluir o termo "nacionais" após operadores aéreos estrangeiros Habilitar a possibilidade da utilização pela PF de oficiais de segurança em voos internacionais, conforme tratativas em andamento junto ao MRE	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Entende-se que não é objetivo da presente Resolução dispor sobre regras para utilização de oficiais armados de segurança em voo pelo governo brasileiro.	

Número da contribuição:	41
Nome:	CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO
<b>Contribuição</b>	
Nos casos em que a autorização de despacho de arma de fogo for concedida por órgão de segurança pública, conforme art. 33º, § 1º, desta Resolução, este órgão será responsável pela atividade atribuída à PF nesta Resolução.	
<b>Justificativa</b>	
Excluir a parte final que faz menção ao artigo 39 da Resolução. Como são várias as atividades atribuídas à PF, não há necessidade de mencioná-las, até porque pode faltar alguma relacionada.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à norma.	
Entende-se que a norma fica mais compreensível quando se cita exatamente as responsabilidades que serão transmitidas da PF ao órgão de segurança pública, uma vez que não são todas.	

Número da contribuição:	42
Nome:	CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO
<b>Contribuição</b>	
Uma via do formulário de autorização de despacho de arma de fogo ficará retida pelo operador aéreo, uma via deverá acompanhar a arma e munições até o destino final e outra deverá permanecer com o passageiro.	
<b>Justificativa</b>	
Excluir o trecho "... pela PF, uma via ..." Com a implementação do sistema eletrônico de controle do embarque armado (SISCAER), a PF já terá os dados e as guias em banco de dados, não sendo mais utilizado formulários de papéis para os registros dos embarques e despachos autorizados.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição parcialmente incorporada à norma.	
Foi ajustado artigo no capítulo das Disposições Finais com o objetivo de estabelecer que a utilização de sistemas informatizados poderá substituir as vias impressas por arquivos em formato digital.	

Número da contribuição:	43
Nome:	CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO
<b>Contribuição</b>	
obrigatoriedade de condução da arma de fogo de forma discreta, de sua guarda constante e de seu porte junto ao corpo, em áreas restritas de segurança e no interior da aeronave;	

**Justificativa**

Excluir o trecho "..., no caso de armas curtas..."

Como não haverá mais a possibilidade do embarque a bordo com arma longa, desnecessário mencionar que esta obrigação se refere a armas curtas.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Foi inserida a possibilidade do embarque com arma longa, conforme contribuição nº 221.

Número da contribuição: 44

Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO

**Contribuição**

Nos casos em que a autorização de embarque de passageiro armado for concedida por órgão de segurança pública, conforme art. 7º, § 1º, desta Resolução, este órgão será responsável pelas atividades atribuídas à PF nesta Resolução.

**Justificativa**

Excluir a parte final que faz menção aos artigos da Resolução.

Como são várias as atividades atribuídas à PF, não há necessidade de mencioná-las, até porque pode faltar alguma, como foi o caso deste artigo que, como exemplo, não mencionou o artigo 12.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se que a norma fica mais compreensível quando se cita exatamente as responsabilidades que serão transmitidas da PF ao órgão de segurança pública, uma vez que não são todas.

Número da contribuição: 45

Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO

**Contribuição**

De posse do formulário, o APAC deverá confirmar a existência de autorização de embarque armado através dos meios definidos pela PF.

**Justificativa**

Excluir o trecho "... e do documento de identificação do passageiro"

Não há necessidade do APAC levar consigo o documento de identificação do passageiro, tendo em vista que o mesmo já foi devidamente identificado com a apresentação do documento. Poderá ser um elemento de tensão no canal de inspeção.

**Resposta da ANAC**

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Entende-se que a identificação do passageiro para acesso armado à ARS é essencial, ainda mais quando a norma já estabelece a possibilidade das autorizações serem concedidas via sistemas informatizados, sem a ida do passageiro até a representação da PF no aeródromo.

De toda sorte, a redação foi ajustada para tornar claro que a apresentação do documento de identidade ocorre para possibilitar a conciliação dos dados do passageiro com os dados do formulário de autorização, ou seja, para que o APAC possa confirmar que o passageiro que se apresentou para acesso à ARS é realmente a pessoa autorizada a acessar à sala de embarque portando arma de fogo.

Destaca-se assim que se trata de um mero procedimento de identificação através de apresentação de documento de identificação que não deve ser caracterizado como elemento de tensão no canal de inspeção. Ainda, por constar de Resolução da ANAC de acesso aberto a todos, o passageiro armado já estará ciente dos procedimentos que serão realizados previamente ao acesso às salas de embarque.

Número da contribuição: 46

Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO

**Contribuição**

Uma via do formulário de autorização de embarque armado ficará com o passageiro e a outra deverá ser apresentada pelo passageiro ao operador aéreo se assim orientado durante a fiscalização.

**Justificativa**

Com a implementação do sistema eletrônico de controle do embarque armado (SISCAER), a validação das guias preenchidas pela internet será realizada eletronicamente, com o envio concomitante aos operadores aéreos. Apenas no caso de falha técnica na transmissão dos dados aos operadores aéreos é que o passageiro deverá entregar uma via da guia no balcão do operador aéreo.

Não serão mais retidas as vias da unidade fiscalizadora, uma vez que os registros estarão no SISCAER.

**Resposta da ANAC**

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Foi ajustado artigo no capítulo das Disposições Finais com o objetivo de estabelecer que a utilização de sistemas informatizados poderá substituir as vias impressas por arquivos em formato digital. Também ao longo dos procedimentos de embarque armado e despacho de arma já está contemplada a possibilidade da comunicação sobre a emissão das autorizações ser realizada de forma eletrônica entre a PF e os operadores aéreos.

Número da contribuição: 47

Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO

**Contribuição**

Artigo 12: Após desmuniamento da arma, concedida a autorização para embarque armado, o responsável pela verificação deverá assinar, física ou eletronicamente, o formulário de autorização de embarque armado.

- Artigo 29: O funcionário do operador de aéreo deverá conferir a documentação apresentada pelo passageiro, conforme art. 9º desta Resolução, e assinar, física ou eletronicamente, o formulário de autorização de embarque armado, realizar o check-in, emitir bilhete de embarque e adotar os procedimentos previstos nos art. 14, §§ 2º a 4º, desta Resolução.

- Artigo 39: Verificada a regularidade da documentação apresentada, nos termos do art. 37, e que a arma de fogo está desmuniada e descarregada, o representante da PF responsável pela conferência deverá assinar, física ou eletronicamente, o formulário de autorização de despacho de arma de fogo.

- Artigo 49: O funcionário do operador aéreo deverá conferir a documentação apresentada pelo passageiro, conforme art. 37 desta Resolução, assinar, física ou eletronicamente, o formulário de autorização de despacho de arma de fogo e emitir bilhete de embarque.

#### Justificativa

Excluir a quantidade de vias a serem preenchidas/assinadas constantes no Artigo 12, caput; artigo 29, caput; artigo 39, caput; e artigo 49, caput.

Com a implementação do sistema eletrônico de controle do embarque armado (SISCAER), a validação das guias preenchidas pela internet será realizada eletronicamente, não havendo necessidade de ser mencionada a quantidade de vias, que poderá variar dependendo da evolução do sistema.

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Foi ajustado artigo no capítulo das Disposições Finais com o objetivo de estabelecer que a utilização de sistemas informatizados poderá substituir as vias impressas por arquivos em formato digital.

Deve-se observar que a Resolução será publicada para ser aplicada também em um ambiente onde os sistemas informatizados da PF não estejam ainda disponíveis ou inteiramente operacionais e conectados com os sistemas dos operadores aéreos.

Número da contribuição: 48

Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO

#### Contribuição

O porte de armas de fogo a bordo de aeronaves se limita a 2 (duas) armas curtas (pistola ou revólver) por passageiro autorizado, desmuniadas e acompanhadas de munição limitada a 1 (uma) carga principal e 2 (duas) reservas para cada arma.

#### Justificativa

Excluir o trecho "O operador aéreo restringirá". Voltar ao texto anterior do artigo 4º conforme proposto pela PF.

Dessa maneira, o texto fica mais objetivo, não dando margem à quaisquer outras interpretações, além de ser a própria norma que restringe e não o operador aéreo. O responsável pela fiscalização também poderá restringir o acesso de mais de 02 armas curtas e não apenas o operador aéreo.

#### Resposta da ANAC

Contribuição incorporada à norma.

Entende-se que a limitação no número de armas portadas pelo passageiro armado encontrará seu principal ponto de fiscalização no momento da concessão da autorização do embarque armado, pela PF ou órgão de segurança pública autorizado.

Assim, foi inserido na Resolução que para a emissão da autorização do embarque armado a PF deverá observar os limites do quantitativo de armas e munições portadas pelo passageiro.

Também foi inserida a verificação adicional dos dados do formulário pelo operador aéreo, estabelecendo a necessidade de verificação secundária sobre o quantitativo de armas e munições e a verificação primária em relação à presença de artigos perigosos.

Número da contribuição: 49

Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO

#### Contribuição

§ 3º O documento de que trata o § 2º deste artigo será avaliado pela Polícia Federal - PF no momento de verificação do formulário de autorização de embarque armado.

#### Justificativa

Erro material no § 3º. Alterar a menção ao §1º para §2º.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada, pois, o inciso foi retirado da Resolução, pois a necessidade da verificação já está expressa na Seção III - Do Procedimento de Embarque de Passageiro Armado.

Número da contribuição: 50

Nome: CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO

#### Contribuição

Na hipótese do inciso III do caput deste artigo, a necessidade de acesso a arma abrange o voo no qual o custodiado efetivamente é transportado e os eventuais voos de deslocamento dos agentes públicos para o local onde o custodiado se encontra.

#### Justificativa

Excluir a parte final "... ou para o local de origem após a escolta". O embarque de passageiro portando arma de fogo a bordo de aeronaves deve se restringir ao máximo, para somente as situações que forem necessárias ou que acarretem um incremento na segurança. O que justifica a possibilidade da necessidade do acesso a arma para o caso de escolta de passageiro custodiado é a facilitação para um desembarque mais rápido, dinâmico, de maneira a não colocar em risco a segurança dos policiais, e de todas as demais pessoas que se encontram no ambiente aeroportuário, o que não ocorre no deslocamento para o local de origem após a escolta, já sem o custodiado.
<b>Resposta da ANAC</b>
Idem contribuição n.º 18.

Número da contribuição:  51
Nome:  CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO
<b>Contribuição</b>
§1º A autorização de embarque armado poderá ser excepcionalmente negada pela PF com base em avaliação de risco e devidamente fundamentada, ainda que tenham sido cumpridas todas as exigências desta Resolução.
<b>Justificativa</b>
Deixar claro que apenas em situações excepcionais esse negativa ao embarque armado poderá ocorrer. Ponto debatido durante a audiência pública presencial.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição incorporada à norma.
Além do conteúdo sugerido, foi destacada a necessidade da fundamentação se dar por escrito.

Número da contribuição:  52
Nome:  CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO
<b>Contribuição</b>
Excluir artigo 22
<b>Justificativa</b>
Entendemos ser obrigação ao operador aéreo de difícil cumprimento e de pouca efetividade. Todas as informações sobre os passageiros armados poderão ser consultadas a qualquer tempo e a qualquer lugar no SISCAER pelos órgão de segurança responsáveis pelas atividades de polícia no aeródromo .
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição incorporada.
Tendo em vista que em breve serão disponibilizados sistemas informatizados, a exigência de comunicar os órgãos de segurança no destino foi retirada da resolução.

Número da contribuição:  53
Nome:  MARCELO DE AZEVEDO
<b>Contribuição</b>
Art. 1º Estabelecer os procedimentos de embarque de passageiro armado, despacho de arma de fogo e de munição e transporte de passageiro sob custódia a bordo de aeronave civil, levando-se em conta os aspectos relativos à necessidade, à segurança de voo e à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.
<b>Justificativa</b>
Adequação ao Decreto nº 7.168 (art. 152), que trata de segurança de voo, e não segurança operacional:
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.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
Entende-se que o termo segurança do voo no contexto do PNAVSEC deve ser entendido como segurança operacional.

Número da contribuição:  54
Nome:  MARCELO DE AZEVEDO
<b>Contribuição</b>
Art. 3º A necessidade de acesso a arma para fins de embarque deve ser determinada pelo Órgão do agente público e basear-se em um dos seguintes quesitos: I - condução de escolta de autoridade ou testemunha; II - condução de operação de vigilância perigosa; III - escolta de passageiro custodiado; IV - viagem oficial para se apresentar em outra localidade, armado e pronto para o serviço; ou V - ser policial de um dos departamentos de polícia federais, estando ou não em viagem oficial, de acordo com a regulamentação do órgão. ....
§ 4º Na hipótese do inciso IV, o policial deverá apresentar documento do órgão comprobatório do caráter oficial da viagem.
<b>Justificativa</b>

Adequação aos termos da Seção 1544.219, do Título 49, do Código Federal de Regulamentações (CFR) dos Estados Unidos da América, utilizado como base para os casos excepcionais de embarque armado na normativa, visando manter a capacidade operacional dos órgãos de segurança pública, quando em viagens oficiais, que em muitos casos dependem do rápido desembarço no aeroporto de chegada, o que não ocorre nos casos de despacho de arma de fogo, muitas vezes gerando prejuízos para a realização de operações e atividades oficiais desenvolvidas pelos órgãos de segurança pública. Busca ainda assegurar o embarque armado de policiais dos departamentos de polícia federal, notadamente dos previstos nos arts. 144 incisos I, II e III, 51 inc. IV, e 52 inc. XIII da Constituição Federal de 1988, que em razão do exercício de atividades nas mais diversas localidades do país, necessitam deslocar-se por meio aéreo com maior regularidade.

(2) In addition to the requirements of paragraph (a)(1) of this section, the armed LEO must have a need to have the weapon accessible from the time he or she would otherwise check the weapon until the time it would be claimed after deplaning. The need to have the weapon accessible must be determined by the employing agency, department, or service and be based on one of the following:

(i) The provision of protective duty, for instance, assigned to a principal or advance team, or on travel required to be prepared to engage in a protective function.

(ii) The conduct of a hazardous surveillance operation.

(iii) On official travel required to report to another location, armed and prepared for duty.

(iv) Employed as a Federal LEO, whether or not on official travel, and armed in accordance with an agency-wide policy governing that type of travel established by the employing agency by directive or policy statement.

(v) Control of a prisoner, in accordance with § 1544.221, or an armed LEO on a round trip ticket returning from escorting, or traveling to pick up, a prisoner.

(vi) TSA Federal Air Marshal on duty status.

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Foi adicionada a previsão para embarque armado no caso de agentes públicos que tenham sido convocados para se apresentarem preparados para o serviço no aeródromo de destino.

Em relação à autorização do embarque armado de policiais de todos os departamentos policiais federais, entende-se que tal medida encontra barreira no art. 152 do PNAVSEC, uma vez que nessa situação não estaria sendo observado o critério da necessidade.

*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.*

Ressalta-se que a proposta de regulamento prevê as hipóteses nas quais poderá ocorrer o embarque de passageiro armado, as quais foram complementadas após audiência pública, buscando atender aos casos justificáveis baseados no critério da necessidade.

Número da contribuição: 55

Nome: MARCELO DE AZEVEDO

#### Contribuição

Art. 4º O porte de armas de fogo a bordo de aeronaves será restrito a 2 (duas) armas curtas (pistola ou revólver) por passageiro autorizado, desmuniçadas e acompanhadas de munição limitada a 1 (uma) carga principal e 2 (duas) reservas para cada arma.

#### Justificativa

Redação original sugere que a limitação da quantidade de armas e munições se dará por parte do operador aéreo, e não pelo regulamento.

#### Resposta da ANAC

Contribuição incorporada à norma.

Entende-se que a limitação no número de armas portadas pelo passageiro armado encontrará seu principal ponto de fiscalização no momento da concessão da autorização do embarque armado, pela PF ou órgão de segurança pública autorizado.

Assim, foi inserido na Resolução que para a concessão da autorização do embarque armado a PF deverá observar os limites do quantitativo de armas e munições portadas pelo passageiro.

Também foi inserida a verificação adicional dos dados do formulário pelo operador aéreo, estabelecendo a necessidade de verificação secundária sobre o quantitativo de armas e munições e a verificação primária em relação à presença de artigos perigosos.

Número da contribuição: 56

Nome: MARCELO DE AZEVEDO

#### Contribuição

§ 1º Com anuência formal da PF e previsão no Programa de Segurança Aeroportuária - PSA, a autorização prevista no caput deste artigo poderá ser concedida por órgão de segurança pública.

#### Justificativa

A autorização de embarque armado ser realizada pelo operador aéreo, além de representar um grande risco à segurança de voo, está em desconformidade com o art. 152, § 1º do Decreto 7.168:

§ 1º O controle de embarque de passageiro armado será realizado pela PF ou, na sua ausência, por órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto.

#### Resposta da ANAC

Contribuição incorporada à norma.

Em relação ao embarque do passageiro armado e despacho de armas e munições em aeródromos que não possuem PF ou outro órgão de segurança pública autorizado a conceder a autorização para o embarque, foi retirada da Resolução a possibilidade da autorização ser emitida pelo operador aéreo.

Assim, na situação em que não existir nenhum órgão público disponível para conceder a autorização, o transporte da arma e munições somente poderá ser realizado caso a autorização para embarque ou despacho seja emitida pela PF através de sistemas informatizados, em procedimento que dispense o comparecimento do passageiro em uma instalação da polícia para verificação da documentação exigida pela Resolução.

Número da contribuição: 57

Nome: MARCELO DE AZEVEDO

#### Contribuição

Exclusão do parágrafo 3º
<b>Justificativa</b>
A autorização de embarque armado ser realizada pelo operador aéreo, além de representar um grande risco à segurança de voo, está em desconformidade com o art. 152, § 1º do Decreto 7.168: § 1º O controle de embarque de passageiro armado será realizado pela PF ou, na sua ausência, por órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto.
<b>Resposta da ANAC</b>
Idem contribuição nº 57

Número da contribuição: 58 Nome: MARCELO DE AZEVEDO
<b>Contribuição</b>
Exclusão do parágrafo 1º
<b>Justificativa</b>
A possibilidade de negativa do embarque armado, uma vez cumpridas todas as exigências da Resolução insere subjetivismo e possibilita arbitrariedades. Devem haver critérios objetivos descritos na norma regulamentadora, e qualquer negativa de embarque armado deve ser por escrito e amparada em normativa específica.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição parcialmente incorporada à norma.
O parágrafo foi mantido, no entanto o texto foi alterado para estabelecer que a negativa da autorização deverá ocorrer excepcionalmente e que a avaliação de risco deverá ser fundamentada por escrito.

Número da contribuição: 59 Nome: MARCELO DE AZEVEDO
<b>Contribuição</b>
Art. 11. O passageiro deverá realizar o desmuniamento e o muniamento da arma de fogo no local disponibilizado pelo operador de aeródromo, observando orientações da PF e do fabricante da arma e os seguintes procedimentos de segurança: Parágrafo único. O operador de aeródromo deve disponibilizar dentro da Área Controlada, local reservado para a realização do desmuniamento e muniamento, que contenha caixa de areia ou dispositivo equivalente que garanta a segurança no caso de disparo acidental.
<b>Justificativa</b>
Deve ser disponibilizado local apropriado para a realização do muniamento da arma de fogo, para maior segurança de todos, uma vez que a maior parte dos incidentes envolvendo armas de fogo em aeronaves e aeródromos ocorrem no momento do muniamento, em razão da inexistência de local apropriado para a sua realização. Para maior segurança do portador da arma e de terceiros, o desmuniamento e muniamento da arma deve ocorrer dentro da área controlada, haja vista as distâncias percorridas entre o local reservado e a área controlada, com a arma desmuniada, representa um grande risco para o seu portador.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
Entende-se que tornar a medida obrigatória poderia causar impactos aos terminais de passageiros em aeródromos que não foram dimensionados para receber essa instalação em salas de embarque ou desembarque.
De toda forma, a ANAC buscará trabalhar para que o conteúdo desta contribuição seja objeto de orientação aos operadores de aeródromo como forma de disseminação de boas práticas de segurança.

Número da contribuição: 60 Nome: MARCELO DE AZEVEDO
<b>Contribuição</b>
Art. 23. O comandante da aeronave poderá negar o embarque de passageiro armado quando considerar, de forma justificada e por escrito, que o embarque armado acarrete potencial ameaça à segurança operacional, à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita ou à segurança dos demais passageiros.
<b>Justificativa</b>
A negativa de embarque de passageiro armado deve se limitar ao comandante da aeronave, que possui prerrogativa nesse sentido. Permitir a negativa de embarque ao operador aéreo não seria adequado.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
Entende-se que outros funcionários do operador aéreo também podem vir a adotar medidas para negar o embarque de passageiros armados. Por exemplo, o responsável local ou nacional pela AVSEC (segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita) do operador aéreo são funcionários que podem receber informação a respeito de situações de ameaças ou vulnerabilidades de determinado voo que podem acarretar em restrições para o embarque armado.
Destaca-se que todas as negativas deverão ser justificadas por escrito.

Número da contribuição: 61 Nome: MARCELO DE AZEVEDO
<b>Contribuição</b>

Art. 45. Em caso de extravio de arma de fogo e munições despachadas, o operador aéreo deverá comunicar a ocorrência, imediatamente, ao detentor do armamento, à PF e aos operadores de aeródromo de origem e destino da arma. ... § 2º O operador aéreo sempre deverá elaborar Documento de Segurança de Aviação Civil – DSAC e encaminhá-lo à ANAC, em até 48 (quarenta e oito) horas, relatando as condições em que ocorreu o extravio e os procedimentos de contingência que foram adotados.
<b>Justificativa</b>
Caput É de extrema importância a comunicação imediata do extravio da arma não apenas à PF e aos operadores do aeródromo, mas também ao detentor do armamento, que muitas vezes fica horas aguardando uma posição oficial da companhia aérea sobre o extravio ou não de seu armamento. § 2º Toda ocorrência de extravio de armamento deve ser comunicada à ANAC, e não apenas aquelas onde a devolução não ocorra no prazo de 48 horas. Tal medida é necessária para um maior controle e estatística da ANAC a respeito de extravios de armas despachadas, bem como visando aprimorar o sistema.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição parcialmente incorporada à norma.  Foi inserida a comunicação imediata ao passageiro no caso de extravio da arma despachada.  Em relação ao envio da DSAC, entende-se que analisar os casos de extravio quando estes superarem 48 horas é a medida mais adequada, uma vez que concentra os esforços da Agência na análise das ocorrências mais graves.

Número da contribuição: 62 Nome: MARCELO DE AZEVEDO
<b>Contribuição</b>
Art. 45 .... .... § 4º O transportador deverá oferecer assistência material ao detentor do armamento extraviado, providenciando alimentação, hospedagem, traslado de ida e volta e reacomodação em voo próprio do transportador a ser realizado em data e horário de conveniência do passageiro, conforme o caso, durante o período necessário até a efetiva restituição do armamento, sem prejuízo das demais sanções penais, administrativas e civis cabíveis.
<b>Justificativa</b>
Em razão do extravio do armamento, o passageiro pode ter prejuízos materiais em razão do prolongamento da estadia em local diverso de sua moradia ou trabalho, até a localização e restituição do armamento, sendo de responsabilidade do transportador arcar com as despesas decorrentes em razão do descumprimento de obrigação legal, nos termos do ordenamento jurídico nacional, e em consonância com o estabelecido na Res. 400/2016, da ANAC, que trata das Condições Gerais de Transporte Aéreo, no que se refere à Assistência Material ao passageiro.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição parcialmente incorporada à norma.  Foi incluído na Resolução que no caso de extravio de arma ou munição, o operador aéreo deverá ressarcir eventuais despesas ao passageiro, conforme regras estabelecidas na regulamentação que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. Também foram inseridos os procedimentos para indenização no caso de não devolução das armas despachadas.

Número da contribuição: 63 Nome: RICARDO ANTONIO GUERRA DA SILVA
<b>Contribuição</b>
Sou um policial federal e como tal entendo que quem entende de segurança na condução de presos em transporte aéreo civil são os policiais, haja vista o treinamento altamente qualificado em cursos técnicos e capacitantes à estes, destarte, considero que a condução de qualquer preso, deve ser procedida com o mesmo algemado e a sua escolta devidamente armada, inclusive com armamento de alto poder de fogo, submetralhadora e fuzil. Quanto ao embarque de policiais armados em voo civil, deve ser permitido, haja vista que o policial sempre será um policial, inclusive os aposentados e portanto, são alvos-ambulantes da criminalidade vigente e imperativa em nosso país, com o beneplácito da frouxidão do nosso caduco Código Penal. O embarque de policiais armados em voos civis deve ser feito antes dos demais passageiros, com discrição, sem chamar a atenção dos demais passageiros.
<b>Justificativa</b>
Sou um policial federal e como tal entendo que quem entende de segurança na condução de presos em transporte aéreo civil são os policiais, haja vista o treinamento altamente qualificado em cursos técnicos e capacitantes à estes, destarte, considero que a condução de qualquer preso, deve ser procedida com o mesmo algemado e a sua escolta devidamente armada, inclusive com armamento de alto poder de fogo, submetralhadora e fuzil. Quanto ao embarque de policiais armados em voo civil, deve ser permitido, haja vista que o policial sempre será um policial, inclusive os aposentados e portanto, são alvos-ambulantes da criminalidade vigente e imperativa em nosso país, com o beneplácito da frouxidão do nosso caduco Código Penal. O embarque de policiais armados em voos civis deve ser feito antes dos demais passageiros, com discrição, sem chamar a atenção dos demais passageiros.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.  Em relação ao embarque armado de agente público aposentado, verificar as contribuições nº 2 e nº 7.  Sobre o embarque prioritário, destaca-se que esse procedimento já está previsto para as operações de transporte de custodiados.

Número da contribuição: 64 Nome: ETVAN GERALDO FONSECA
<b>Contribuição</b>
§ 1º Na AUSÊNCIA de PF no aeródromo e previsão no Programa de Segurança Aeroportuária PSA, a autorização prevista no caput deste artigo DEVERÁ ser concedida por órgão de segurança pública ou operador aéreo.

**Justificativa**

É sabido que não existe PF em todos os aeródromos e nos que têm não tem plantão H 24. A autorização deve ser concedida , pois trata-se de um direito o porte de armas , desde que atendidas os requisitos da Lei Federal. A expressão poderá abre um leque muito grande de poder discricionário.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada á norma.

O controle do embarque de passageiro armado é uma atribuição da Polícia Federal, nos termos do inciso XVII do art. 12 do PNAVSEC (Decreto 7168/2010).

Com base no parágrafo §3º do art. 152 do mesmo Decreto, entende-se que existe previsão para que os procedimentos atribuídos à PF por meio do PNAVSEC sejam executados por outros órgãos ou entidades, no entanto, a Agência entende ser necessária a autorização prévia da própria Polícia Federal, com o objetivo de garantir que o órgão ou entidade que irá realizar os procedimentos tenha condições de fazê-lo.

Número da contribuição: 65

Nome: ETVAN GERALDO FONSECA

**Contribuição**

Art. 27. A autorização de embarque de passageiro armado somente será concedida pelo operador aéreo ao(s) agente(s) público(s) engajado(s) em missão oficial de segurança.

**Justificativa**

O servidor não desloca necessário para escolta de presos no momento do embarque , mas também para buscar presos em outra localidade, oi seja, o agente desloca armado para cumprir a custódia em outra localidade.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Em relação ao embarque do passageiro armado e despacho de armas e munições em aeródromos que não possuem PF ou outro órgão de segurança pública autorizado a conceder a autorização para o embarque, foi retirada da Resolução a possibilidade da autorização ser emitida pelo operador aéreo.

Assim, na situação em que não existir nenhum órgão público disponível para conceder a autorização, o transporte da arma e munições somente poderá ser realizado caso a autorização para embarque ou despacho seja emitida pela PF através de sistemas informatizados, em procedimento que dispense o comparecimento do passageiro em uma instalação da polícia para verificação da documentação exigida pela Resolução.

Número da contribuição: 66

Nome: ETVAN GERALDO FONSECA

**Contribuição**

Art. 27. A autorização de embarque de passageiro armado somente será concedida pelo operador aéreo ao(s) agente(s) público(s) engajado(s) em missão oficial de segurança.

**Justificativa**

O servidor não desloca necessário para escolta de presos no momento do embarque , mas também para buscar presos em outra localidade, oi seja, o agente desloca armado para cumprir a custódia em outra localidade.

**Resposta da ANAC**

Idem a contribuição nº 65.

Número da contribuição: 67

Nome: ETVAN GERALDO FONSECA

**Contribuição**

§ 1º NA AUSÊNCIA da PF a autorização prevista no caput deste artigo DEVERÁ ser concedida por órgão de segurança pública ou pelo operador aéreo..

**Justificativa**

Não existe PF em todos os aeródromos e nos que existe não existe plantão H24.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada á norma.

O controle do embarque de passageiro armado é uma atribuição da Polícia Federal, nos termos do inciso XVII do art. 12 do PNAVSEC (Decreto 7168/2010).

Com base no parágrafo §3º do art. 152 do mesmo Decreto, entende-se que existe previsão para que os procedimentos atribuídos à PF por meio do PNAVSEC sejam executados por outros órgãos ou entidades, no entanto, a Agência entende ser necessária a autorização prévia da própria Polícia Federal, com o objetivo de garantir que o órgão ou entidade que irá realizar os procedimentos tenha condições de fazê-lo.

Número da contribuição: 68

Nome: ETVAN GERALDO FONSECA

**Contribuição**

§ 3º A autorização de despacho de arma de fogo concedida pelo operador aéreo somente terá validade para despacho realizado em aeródromos onde a PF ESTEJA AUSENTE E DEVERÁ PREENCHER o formulário de autorização de despacho de arma de fogo.
<b>Justificativa</b>
Ausência de PF nos aeroportos e isso não pode ser justificativa para o não despacho de armas legais. Portanto, o operador deverá dispor dos formulários para preenchimento.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
Em relação ao despacho de armas e munições em aeródromos que não possuem PF ou outro órgão de segurança pública autorizado a conceder a autorização para o embarque, foi retirada da Resolução a possibilidade da autorização ser emitida diretamente pelo operador aéreo.
Assim, na situação em que não existir nenhum órgão público disponível para conceder a autorização, o transporte da arma e munições somente poderá ser realizado caso a autorização para embarque ou despacho seja emitida pela PF através de sistemas informatizados, em procedimento que dispense o comparecimento do passageiro em uma instalação da polícia para verificação da documentação exigida pela Resolução.

Número da contribuição: 69
Nome: ETVAN GERALDO FONSECA
<b>Contribuição</b>
§ 1º NA AUSÊNCIA da PF a autorização prevista no caput deste artigo DEVERÁ ser concedida por órgão de segurança pública.
<b>Justificativa</b>
Não é novidade para ninguém que não existe PF em todos os aeroportos e nos que têm, não possuem plantão H24 . Além disso, a PF vive fazendo greve.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada á norma.
O controle do embarque de passageiro armado é uma atribuição da Polícia Federal, nos termos do inciso XVII do art. 12 do PNAVSEC (Decreto 7168/2010).
Com base no parágrafo §3º do art. 152 do mesmo Decreto, entende-se que existe previsão para que os procedimentos atribuídos à PF por meio do PNAVSEC sejam executados por outros órgãos ou entidades, no entanto, a Agência entende ser necessária a autorização prévia da própria Polícia Federal, com o objetivo de garantir que o órgão ou entidade que irá realizar os procedimentos tenha condições de fazê-lo.

Número da contribuição: 70
Nome: ETVAN GERALDO FONSECA
<b>Contribuição</b>
§ 1º NA AUSÊNCIA da PF a autorização prevista no caput deste artigo DEVERÁ ser concedida por órgão de segurança pública OU OPERADOR AÉREO.
<b>Justificativa</b>
Não existe PF em todos os aeroportos e nos que têm não possuem plantão H24 , além de greves frequentes da PF
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma, conforme resposta da ANAC às contribuições nº 68 e nº 69.

Número da contribuição: 71
Nome: GISLAINE MEDINA VIDA
<b>Contribuição</b>
No Item citado "Para acesso à sala de embarque, o passageiro armado deverá submeter seus bens transportados como bagagem de mão à inspeção de segurança da aviação civil, conforme regulamentação da ANAC." , não está claro se os bens transportados na bagagem de mão é a arma de fogo. Deixar claro que o pax armado deve passar no canal de inspeção com sua arma e munições dentro da bagagem de mão, para que não acione o pórtilco.
<b>Justificativa</b>
Pois é difícil em Aeroporto Regional que não possui PF ou outro órgão presente, o pax armado quer acessar passando pelo pórtilco com a arma no corpo, e não deixam o APAC se certificar que ele só está levando 2 armas e a quantidade permitida de munições.
<b>Resposta da ANAC</b>

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Em relação aos passageiros armados, a "arma de fogo" não se inclui na "bagagem de mão", uma vez que as armas devem ser portadas junto ao corpo do passageiro nas ARS e nas aeronaves, conforme disposto na Seção que trata das Condutas do Passageiro Armado.

Desta forma, como somente a bagagem de mão será inspecionada, não caberá ao operador de aeródromo garantir que o passageiro armado respeite o limite de 02 armas curtas e de quantidade de jogos de munição. Nesse ponto destaca-se que a norma não traz a obrigação da realização desse controle por parte do operador de aeródromo.

A adoção desse procedimento de inspecionar somente a bagagem de mão e não o passageiro em si, apesar de trazer uma vulnerabilidade, leva em conta que a quantidade de passageiros embarcando armados diminuirá, pois, terá que ser comprovada a necessidade de serviço de acordo com as hipóteses previstas na Resolução.

Nesse cenário, estando o agente público em efetivo serviço e devidamente autorizado pela PF ou órgão de segurança pública por ela autorizado, forçar o agente público a se deslocar até uma área reservada do canal de inspeção e retirar suas armas para conferência por parte do APAC não seria um procedimento adequado, uma vez que acarretaria prejuízo ao deslocamento de escoltas e ainda dependeria do APAC ter que manusear as armas de fogo para verificar se os itens constantes do formulário de autorização são exatamente aqueles portados pelo passageiro, lembrando que os APAC não possuem treinamento para manuseio de armas de fogo, o que traria risco para o APAC e pessoas próximas.

Conclui-se portanto que é aceitável o risco adicional do passageiro, já autorizado a embarcar com 2 armas, acabar se utilizando dessa isenção da inspeção para entrar nas ARS portando outros itens proibidos junto ao corpo. Entende-se que nessa situação, o risco já é mitigado pelos procedimentos para autorização do embarque armado.

De qualquer forma, inseriu-se na Resolução um dispositivo para prever que os itens portados pelo passageiro armado e o efetivo desmuniamento da arma de fogo poderão ser objeto de conferência pela PF quando esta entender necessário, a qualquer tempo entre a solicitação de autorização e a saída do passageiro da ARS.

Número da contribuição: 72

Nome: GISLAINE MEDINA VIDA

#### Contribuição

No "Art. 4º O operador aéreo restringirá o porte de armas de fogo a bordo de aeronaves a 2 (duas) armas curtas (pistola ou revólver) por passageiro autorizado, desmuniadas e acompanhadas de munição limitada a 1 (uma) carga principal e 2 (duas) reservas para cada arma.", deixar claro, se as munições podem estar alocadas no "pente", ou deve estar em outro local "caixa".

#### Justificativa

Pois não está claro se as "balas" podem estar nos "pentes" ou devem estar soltas.

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

A Resolução foi complementada com definições que tornam mais claro o que significa "arma descarregada" e "arma desmuniada".

Número da contribuição: 73

Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS

#### Contribuição

Art. 2º O embarque de passageiro portando arma de fogo a bordo de aeronaves deve se restringir aos agentes públicos que, cumulativamente, possuam porte de arma por razão de ofício e necessitem comprovadamente ter acesso a arma no período compreendido entre o momento da inspeção de segurança para acesso à Área Restrita de Segurança - ARS no aeródromo de origem e a chegada à área de desembarque no aeródromo de destino.

§ 1º O embarque armado não é permitido aos agentes públicos aposentados, reformados ou da reserva.

§ 2º Para os fins desta Resolução, o oficial estrangeiro de proteção de dignitário designado por autoridades estrangeiras e reconhecidos pelas autoridades diplomáticas é equiparado a agente público enquanto compõe equipe de proteção que inclua agente(s) público(s) do governo brasileiro. Os procedimentos para este tipo de embarque serão estabelecidos em legislação complementar da ANAC.

#### Justificativa

Embora a ANAC tenha restringido o embarque de arma de fogo no interior da aeronave, foi permitido o embarque de estrangeiro quando em missão, o que não ocorre atualmente pela IAC 107-1005R. Como serão os procedimentos para embarcar tais passageiros?

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada.

Primeiramente, deve-se perceber que o art. 2º trata de embarque armado em voos domésticos. Para os procedimentos a serem realizados pelo operador aéreo, em relação aos passageiros armados estrangeiros, nada muda em relação aos executados para passageiros armados brasileiros.

A exigência existente do oficial estrangeiro estar compondo equipe de proteção que inclua agente público do governo brasileiro será verificada pelo órgão de segurança no momento da verificação da documentação para concessão da autorização para embarque armado. Nesse sentido, foi incluída a necessidade do passageiro estrangeiro apresentar documentação que comprove que ele se adequa ao disposto no §2º do art. 2º da Resolução.

Número da contribuição: 74

Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS

#### Contribuição

Art. 3º A necessidade de acesso a arma para fins de embarque limita-se às hipóteses em que o agente público, durante o período mencionado no caput do art. 2º desta Resolução, realize qualquer das seguintes atividades:

I - escolta de autoridade ou testemunha;

II - condução de operação de inteligência, por agente da PF, autorizado conforme legislação complementar da ANAC ; ou

III - escolta de passageiro custodiado.

§ 1º Na hipótese do inciso III do caput deste artigo, a necessidade de acesso a arma abrange o voo no qual o custodiado efetivamente é transportado e os eventuais voos de deslocamento dos agentes públicos para o local onde o custodiado se encontra ou para o local de origem após a escolta.

§ 2º A comprovação da necessidade de acesso a arma é realizada mediante a apresentação de documento específico da instituição com a qual o agente público possui vínculo contendo indicação das datas e trechos das viagens e a hipótese em que o agente se enquadra entre as listadas nos incisos I a III do caput deste artigo.

§ 3º O documento de que trata o § 1º deste artigo será avaliado pela Polícia Federal - PF no momento de verificação do formulário de autorização de embarque armado.

#### Justificativa

Quanto a nomenclatura nº II, ou seja, condução de operação de vigilância é necessária uma descrição específica sobre este tipo de atividade. Além disso, limitar tal atividade ao âmbito da PF.

#### Resposta da ANAC

Contribuição incorporada parcialmente à norma.

Realmente o termo "operação de vigilância" acarretava em certa subjetividade, sendo assim, foi inserida modificação no texto para detalhar melhor a referida hipótese de atividade que permite o embarque armado.

Sobre a possibilidade de limitar essa atividade à PF, entende-se não ser possível, pois, diversos outros órgãos executam esse tipo de operação, em especial outros órgãos de polícia.

Número da contribuição: 75

Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS

#### Contribuição

Art. 4º O operador aéreo restringirá o porte de armas de fogo a bordo de aeronaves a 2 (duas) armas curtas (pistola ou revólver) por passageiro autorizado, desmuniçadas e acompanhadas de munição limitada a 1 (uma) carga principal e 1 (uma) reservas para cada arma.

#### Justificativa

Verifica-se que ocorrerá um aumento da quantidade de armas (de 1 para 2) e munição a bordo em comparação ao que temos hoje pela IAC 107-1005R (Artigo 3.2.2.2). Assim, sugerimos a redução das cargas sendo transportadas com a finalidade de redução do risco inerente ao transporte deste tipo de material na cabine das aeronaves.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

A definição da quantidade de armas de fogo e respectivas cargas (munições) autorizadas a serem portadas pelo passageiro armado foi definida pela ANAC em conjunto com a PF após tratativas entre esses órgãos, que levaram em conta o equipamento operacional que os agentes públicos costumam portar durante o exercício de suas funções.

Concluiu-se que a quantidade proposta na minuta disponibilizada em audiência pública é razoável e que diminuir de 2 cargas reservas para 1 carga reserva, como sugerido na contribuição, não diminui o risco de forma significativa.

Nesse cenário proposto na contribuição, os agentes públicos seriam forçados a despachar apenas a munição da segunda carga reserva, o que tornaria o fluxo de embarque e desembarque mais demorado e burocrático sem a devida contrapartida na diminuição do risco.

Número da contribuição: 76

Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS

#### Contribuição

Art. 7º O embarque de passageiro armado poderá ser autorizado por unidade da PF presente no aeródromo ou responsável pela circunscrição do aeródromo.

§ 1º Com anuência formal da PF e previsão no Programa de Segurança Aeroportuária - PSA, a autorização prevista no caput deste artigo poderá ser concedida somente por órgão de segurança pública.

§ 2º A autorização de embarque de passageiro armado concedida por órgão de segurança pública somente terá validade para embarque em aeródromo situado na circunscrição do órgão expedidor.

§ 3º A autorização de embarque de passageiro armado concedida pelo operador aéreo somente terá validade para embarque em aeródromos onde a PF tenha autorizado o operador a realizar a verificação dos formulários de autorização de embarque armado, observado o disposto na Seção IV deste Capítulo.

#### Justificativa

A Constituição Federal, em seu artigo 144, §1º, III, define a competência da Polícia Federal para o exercício da função de polícia aérea por meio do estabelecimento de normas de segurança a serem observadas pelos prestadores de serviços de transporte aéreo de passageiros quanto ao controle de embarque de passageiros armados e fiscalização de seu cumprimento, e do regulamento das situações excepcionais do interesse da ordem pública (consoante disposto no Decreto nº 5.123/2004). Uma das problemáticas apontadas na Proposta de Edição de Resolução da ANAC refere-se justamente a falta de procedimentos específicos para os casos nos quais não estão disponíveis órgãos de segurança pública para a realização dos procedimentos de transporte aéreo de armas de fogo, razão pela qual a ANAC optou por considerar a delegação da responsabilidade de fiscalização dos procedimentos específicos de embarque de passageiro armado ou despacho de armas de fogo aos operadores aéreos. Tal proposição, no que se refere aos operadores aéreos é considerada inaceitável, diante da inexperiência dos colaboradores das empresas aéreas quanto a avaliação e manuseio de armamentos. A atual Instrução de Aviação Civil IAC 107-1005 RES, a qual consideramos mais adequada neste item em comparação a nova Resolução, dispõe ser responsabilidade do operador aéreo apenas a fiscalização e supervisão da implementação dos procedimentos de embarque de passageiros armados, uma vez que não possuem competência ou conhecimento para manuseio de arma, processo de desmuniçamento, ou avaliação da documentação fornecida pela Polícia Federal em cotejamento à arma apresentada, devendo tais condutas serem realizadas de acordo com orientações do DPF, ou, em sua ausência, outro órgão de segurança pública. Por fim, cumpre salientar que a proposta contida na Resolução em tela implicará em desdobramentos trabalhistas que não tem amparo nos atuais contratos de trabalho.

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma.

Em relação ao embarque armado e ao despacho de armas e munições em aeródromos que não possuem PF ou outro órgão de segurança pública autorizado a conceder a autorização para o embarque, foi retirada da Resolução a possibilidade da autorização ser emitida diretamente pelo operador aéreo.

Assim, na situação em que não existir nenhum órgão público disponível para conceder a autorização, o transporte da arma e munições somente poderá ser realizado caso a autorização para embarque ou despacho seja emitida pela PF através de sistemas informatizados, em procedimento que dispense o comparecimento do passageiro em uma instalação da polícia para verificação da documentação exigida pela Resolução.

Número da contribuição: 77

Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS

**Contribuição**

Art. 9º No procedimento de embarque de passageiro armado em voos domésticos, nas modalidades regular ou charter, o passageiro deverá comparecer à representação da PF para o aeródromo, previamente à realização de seu check-in, munido de:

I - formulário de autorização de embarque armado preenchido em conformidade com os meios e formatos definidos pela PF;

II - passagem aérea contendo a data e número do voo, bem como a origem e o destino do trecho a ser percorrido;

III - documento de identidade funcional que lhe confere o porte de arma de fogo em razão de ofício;

IV - documentação que comprove a legalidade das armas a serem transportadas, quando exigido na legislação relativa ao registro e à posse de armas de fogo;

V - documentação que comprove a autorização para porte de trânsito (formulário de tráfego) expedida pelo Comando do Exército, quando exigido na legislação relativa ao registro e à posse de armas de fogo; e

VI - documentação que comprove a necessidade de acesso à arma, nos termos do art. 3º desta Resolução.

Parágrafo único. O comparecimento do passageiro à representação da PF, deverá ser de 2h antes do voo visando permitir a realização do procedimento de verificação do formulário de autorização de embarque de passageiro armado na PF e check-in no operador aéreo. Caso tal antecedência não seja observada não será possível garantir o embarque do referido passageiro.

**Justificativa**

Consoante determinado anteriormente no Art. 25 da Instrução Normativa nº 106-DG/PF, de 9 de agosto de 2016, e no Art. 4.1.1.2 da IAC 107-1005 RES, deverá constar, expressamente, que o passageiro apenas poderá ser autorizado a embarcar armado ou despachar suas armas se o tempo restante para realização dos procedimentos não interferir no horário do voo, caso contrário sua autorização será negada diante da ausência dos requisitos para sua concessão. No mais, a ANAC excluiu o período de duas horas de antecedência previsto nos diplomas legais anteriormente mencionados. Sendo assim, entendemos necessário que seja estabelecido período mínimo de antecedência para apresentação de passageiro armado, a fim de afastar a subjetividade da interpretação da disposição.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Atualmente a PF está desenvolvendo sistemas informatizados que irão tornar mais ágil o preenchimento de formulários de autorização e o fluxo de informação entre passageiros, órgãos de segurança pública, operadores aéreos e de aeródromos. Desta forma, estabelecer em Resolução a antecedência mínima de 02 horas pode tornar regra uma antecedência que em um futuro breve não será mais necessária.

Assim, defende-se a solução em que o operador aéreo estabelece a antecedência mínima no contrato de transporte aéreo, no espaço destinado às responsabilidades do passageiro para embarque armado e despacho de arma de fogo. Nesse cenário, a antecedência mínima poderá ser ajustada a realidade operacional de cada operador aéreo e alterada conforme forem sendo disponibilizados os sistemas informatizados atualmente em desenvolvimento pela Polícia Federal.

Número da contribuição: 78

Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS

**Contribuição**

§ 3º No caso de concessão de autorização de embarque de passageiro armado via sistema informatizado, o desmuniamento da arma ocorrerá conforme o art. 13 desta Resolução. Tal concessão somente entrará em vigor de acordo com normas complementares da ANAC que regulamentará tal procedimento.

**Justificativa**

A Polícia Federal em reunião de 05/07/17 em Brasília enfatizou muito sobre o processo eletrônico para embarque de passageiro armado. Está sendo criado um grupo de trabalho entre TI da PF e Operadores Aéreos. A próxima reunião ocorrerá dia 24/07 e contará com a participação da LATAM (Desenvolvimento de Aeroportos - TI) avaliando a viabilidade e custos para integração do sistema SIGA (via webservice). Entendemos adequado que, antes da entrada em vigor da resolução, seja concedido tempo hábil para que as empresas operadoras de transporte aéreo sejam capazes de desenvolver, testar e homologar referidos sistemas.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

A ANAC está ciente que a PF está desenvolvendo sistemas informatizados que inclusive terão módulos para permitir a comunicação rápida e segura entre a PF e os operadores aéreos, em especial para envio das autorizações de embarque de passageiro armado e despacho de armas de fogo e munições. Desta forma, a presente Resolução já foi editada prevendo os procedimentos na forma com que são realizados atualmente e também num cenário futuro de adoção de sistemas informatizados de comunicação e gestão de autorizações.

Ainda, o início da utilização dos sistemas informatizados atualmente em desenvolvimento pela PF certamente deverá ser precedido de testes e homologações pelas áreas de TI dos órgãos e empresas envolvidos.

Assim, resta claro que a entrada em vigor da Resolução não está diretamente relacionada à utilização ou não de sistemas informatizados, uma vez que o conteúdo normativo é capaz de abarcar a realização dos procedimentos com ou sem a utilização de tais sistemas.

Número da contribuição: 79
Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS
<b>Contribuição</b>
Parágrafo único. Uma via do formulário de autorização de embarque armado ficará retida pelo órgão responsável por sua verificação, uma deverá ser apresentada pelo passageiro ao operador aéreo e a outra deverá permanecer com o passageiro. Nos casos do órgão responsável pela autorização não ser a PF, este órgão deverá remeter uma cópia desta autorização para a PF, conforme procedimentos adicionais definidos em norma complementar da ANAC.
<b>Justificativa</b>
No Parágrafo Único, não consta o envio de uma via do Formulário de Autorização de Embarque à Polícia Federal, o que deverá ser inserido, pois, caso a fiscalização seja realizada por algum outro órgão de segurança pública, a mesma poderá não recebê-lo, tendo em vista que, conforme informado pela LATAM, não será possível a inserção de informações no sistema da Polícia Federal.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma. Num cenário de concessão de autorização de embarque armado sem sistemas informatizados (situação atual), entende-se desnecessário que os órgãos de segurança pública encaminhem vias das autorizações à PF, bastando que os formulários sejam arquivados para o caso de ser necessário alguma verificação futura das informações de determinada autorização de embarque. Já na situação futura de concessão de autorizações via sistemas informatizados, entende-se que as vias serão digitais, de forma que os órgão de segurança pública, operadores aéreos e passageiros já terão sua via "retida" automaticamente e salva no formato digital. Assim, como os artigos das disposições finais já preveem a possibilidade da adoção de formulários e vias de autorizações no formato digital, conclui-se ser desnecessário alterar o conteúdo da Resolução.

Número da contribuição: 80
Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS
<b>Contribuição</b>
§ 3º O operador aéreo deverá conceder atendimento prioritário ao passageiro armado no procedimento de check-in presencial, exceto em relação aos passageiros com necessidade de assistência especial, conforme regulamentação específica da ANAC.
<b>Justificativa</b>
Eliminar o paragrafo 3, pois não entendemos ser adequado tal priorização.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma. Primeiramente, faltam argumentos na justificativa da contribuição. O passageiro armado necessita executar diversos procedimentos de segurança prévios ao embarque que não são exigidos dos demais passageiros. Tal situação já acarreta na necessidade do passageiro armado se deslocar até o aeroporto com mais antecedência do que os demais. Entende-se que conceder a prioridade ao passageiro armado permite propiciar um fluxo mais ágil a esse grupo de viajantes, destacando que o fluxo é naturalmente mais demorado em decorrência dos procedimentos necessários para embarque armado, tais como: fiscalização dos formulários de autorização; desmuniamento; e o comparecimento ao balcão de check-in para informar sobre o embarque armado, mesmo nos casos em que não há bagagem a ser despachada.

Número da contribuição: 81
Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS
<b>Contribuição</b>
§ 5º A PF, em conjunto com os operadores aéreos, poderá estabelecer procedimentos e infraestrutura para envio das autorizações de embarque de passageiro armado aos operadores aéreos em meio digital, bem como criar procedimento que dispense a necessidade de realização do check-in presencial. Tal concessão somente entrará em vigor de acordo com normas complementares da ANAC que regulamentará tal procedimento.
<b>Justificativa</b>
A Polícia Federal em reunião de 05/07/17 em Brasília enfatizou muito sobre o processo eletrônico para embarque de passageiro armado. Está sendo criado um grupo de trabalho entre TI da PF e Operadores Aéreos. A próxima reunião ocorrerá dia 24/07 e contará com a participação da LATAM (Desenvolvimento de Aeroportos - TI) avaliando a viabilidade e custos para integração do sistema SIGA (via webservice). Entendemos adequado que, antes da entrada em vigor da resolução, seja concedido tempo hábil para que as empresas operadoras de transporte aéreo sejam capazes de desenvolver, testar e homologar referidos sistemas.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma. A ANAC está ciente que a PF está desenvolvendo sistemas informatizados que inclusive terão módulos para permitir a comunicação rápida e segura entre a PF e os operadores aéreos, em especial para envio das autorizações de embarque de passageiro armado e despacho de armas de fogo e munições. Desta forma, a presente Resolução já foi editada prevendo os procedimentos na forma com que são realizados atualmente e também num cenário futuro de adoção de sistemas informatizados de comunicação e gestão de autorizações. Ainda, o início da utilização dos sistemas informatizados atualmente em desenvolvimento pela PF certamente deverá ser precedido de testes e homologações pelas áreas de TI dos órgãos e empresas envolvidos. Assim, resta claro que a entrada em vigor da Resolução não está diretamente relacionada à utilização ou não de sistemas informatizados, uma vez que o conteúdo normativo é capaz de abarcar a realização dos procedimentos com ou sem a utilização de tais sistemas.

Número da contribuição:  82	
Nome:  RONALDO JENKINS DE LEMOS	
<b>Contribuição</b>	
Parágrafo único. Todos os itens considerados proibidos pela regulamentação específica que o passageiro armado estiver portando deverão estar listados no formulário de autorização de embarque armado e serem homologados pela ANAC em legislação específica.	
<b>Justificativa</b>	
Possibilidade quanto ao porte de itens classificados como proibidos para acesso à ARS. regulamentados em ato normativo da ANAC.	Embora o artigo faça menção que os itens proibidos devam ser registrados no formulário de autorização de embarque armado, tais itens devem estar
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à norma.	
Primeiramente, destaca-se que o dispositivo normativo em discussão na presente contribuição foi criado tendo em vista a necessidade dos agentes públicos (policiais principalmente) transportarem itens operacionais, além das armas de fogo, que são considerados proibidos, tais como facas táticas e "cassetetes".	
Na situação atual, os agentes públicos em serviço são autorizados a embarcar com arma de fogo e munições ao mesmo tempo em que são obrigados a despachar um cassetete, por exemplo. Tal cenário acaba acarretando prejuízos às operações de segurança, conforme relatado pela PF e outros órgãos de segurança pública.	
Sobre a criação de uma lista exaustiva de itens que poderiam ter o embarque permitido, entende-se que a pretensão de criar uma lista exaustiva poderia resultar no esquecimento de algum item específico que possa fazer parte do equipamento operacional de agentes públicos. Desta forma, entende-se mais adequado que esse controle seja realizado pela PF quando da fiscalização das autorizações para embarque armado, que deverão listar todos os itens proibidos portados pelo passageiro armado.	
Ainda, ressalta-se que a possibilidade do porte de itens proibidos não abarca itens considerados perigosos, tais como explosivos e gases incapacitantes.	
Portando, conclui-se que a permissão incluída pela Resolução não representa uma "carta branca" para a entrada de itens proibidos nas aeronaves, pois, a PF irá fiscalizar e verificar a possibilidade de embarque de cada um dos itens proibidos, através da fiscalização do formulário de autorização de embarque armado.	

Número da contribuição:  83	
Nome:  RONALDO JENKINS DE LEMOS	
<b>Contribuição</b>	
Art. 22. O operador aéreo deverá notificar a sua base de destino responsável pelas atividades de polícia no aeródromo de destino sobre a presença de passageiro(s) armado(s) no voo.	
<b>Justificativa</b>	
A ANAC está solicitando também que operador aéreo notifique o órgão de segurança, e o não cumprimento, ocasionará multa entre 10K à 25K. Levando em consideração que todo o tramite será eletrônico, não faz sentido o Operador Aéreo notificar a autoridade de segurança pública. A sugestão é remover esta necessidade.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição incorporada à norma.	
Tendo em vista que em breve serão disponibilizados sistemas informatizados, a exigência de comunicar os órgãos de segurança no destino foi retirada da resolução.	

Número da contribuição:  84	
Nome:  RONALDO JENKINS DE LEMOS	
<b>Contribuição</b>	
Art. 26. Na ausência da PF ou outro órgão de segurança pública autorizado, os procedimentos de embarque armado serão realizados diretamente pelo operador aéreo, nos termos do art. 7º, § 3º, desta Resolução.	
<b>Justificativa</b>	
Toda esta Seção IV deve ser eliminada pois o operador aéreo não autoriza nenhum passageiro armado a embarcar. Pois a Constituição Federal, em seu artigo 144, §1º, III, define a competência da Polícia Federal para o exercício da função de polícia aérea por meio do estabelecimento de normas de segurança a serem observadas pelos prestadores de serviços de transporte aéreo de passageiros quanto ao controle de embarque de passageiros armados e fiscalização de seu cumprimento, e do regulamento das situações excepcionais do interesse da ordem pública (consoante disposto no Decreto nº 5.123/2004). Uma das problemáticas apontadas na Proposta de Edição de Resolução da ANAC refere-se justamente a falta de procedimentos específicos para os casos nos quais não estão disponíveis órgãos de segurança pública para a realização dos procedimentos de transporte aéreo de armas de fogo, razão pela qual a ANAC optou por considerar a delegação da responsabilidade de fiscalização dos procedimentos específicos de embarque de passageiro armado ou despacho de armas de fogo aos operadores aéreos. Tal proposição, no que se refere aos operadores aéreos é considerada inaceitável, diante da in experiência dos colaboradores das empresas aéreas quanto a avaliação e manuseio de armamentos. A atual Instrução de Aviação Civil IAC 107-1005 RES, a qual consideramos mais adequada neste item em comparação a nova Resolução, dispõe ser responsabilidade do operador aéreo apenas a fiscalização e supervisão da implementação dos procedimentos de embarque de passageiros armados, uma vez que não possuem competência ou conhecimento para manuseio de arma, processo de desmuniamento, ou avaliação da documentação fornecida pela Polícia Federal em cotejamento à arma apresentada, devendo tais condutas serem realizadas de acordo com orientações do DPF, ou, em sua ausência, outro órgão de segurança pública. Por fim, cumpre salientar que a proposta contida na Resolução em tela implicará em desdobramentos trabalhistas que não tem amparo nos atuais contratos de trabalho.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição incorporada à norma.	
Em relação ao embarque armado e ao despacho de armas e munições em aeródromos que não possuem PF ou outro órgão de segurança pública autorizado a conceder a autorização para o embarque, foi retirada da Resolução a possibilidade da autorização ser emitida diretamente pelo operador aéreo.	
Assim, na situação em que não existir nenhum órgão público disponível para conceder a autorização, o transporte da arma e munições somente poderá ser realizado caso a autorização para embarque ou despacho seja emitida pela PF através de sistemas informatizados, em procedimento que dispense o comparecimento do passageiro em uma instalação da polícia para verificação da documentação exigida pela Resolução.	

Número da contribuição: 85
Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS
<b>Contribuição</b>
Art. 27. A autorização de embarque de passageiro armado somente será concedida pelo operador aéreo ao(s) agente(s) público(s) engajado(s) na escolta de passageiro sob custódia, observadas as disposições do Capítulo VI desta Resolução.
<b>Justificativa</b>
Suprimir este artigo.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição incorporada à norma.
Em relação ao embarque do passageiro armado em aeródromos que não possuem PF ou outro órgão de segurança pública autorizado a conceder a autorização para o embarque, foi retirada da Resolução a possibilidade da autorização ser concedida pelo operador aéreo, conforme justificativa acima apresentada.

Número da contribuição: 86
Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS
<b>Contribuição</b>
Art. 28. O desmuniamento da arma de fogo deverá ser realizado pelo passageiro no local disponibilizado pelo operador do aeródromo, mediante encaminhamento pelo operador aéreo, observando os procedimentos estabelecidos no art. 11 desta Resolução.
<b>Justificativa</b>
Suprimir este artigo.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição incorporada à norma.
Idem contribuição nº 85.

Número da contribuição: 87
Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS
<b>Contribuição</b>
Art. 29. O funcionário do operador de aéreo deverá conferir a documentação apresentada pelo passageiro, conforme art. 9º desta Resolução, e assinar, física e eletronicamente, três vias do formulário de autorização de embarque armado, realizar o check-in, emitir bilhete de embarque e adotar os procedimentos previstos nos art. 14, §§ 2º a 4º, desta Resolução.
Parágrafo único. O operador aéreo deverá disponibilizar via do formulário de autorização de embarque armado à PF conforme formatos e procedimentos por esta definidos.
<b>Justificativa</b>
Suprimir este artigo.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição incorporada à norma.
Idem contribuição nº 85.

Número da contribuição: 88
Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS
<b>Contribuição</b>
II - obrigatoriedade de permanência no assento designado no cartão de embarque, será de responsabilidade do passageiro, salvo quando a mudança de assento for coordenada com a tripulação e tiver anuência do comandante da aeronave;
III - vedação do consumo de bebida alcoólica no período de oito horas antecedentes ao embarque e durante todo o trajeto da viagem, será de responsabilidade do passageiro;
<b>Justificativa</b>
Deverá ser esclarecido que os incisos II e III deste artigo deverão ser de responsabilidade dos passageiros, estando estes sujeitos a penalização específica.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição parcialmente incorporada à norma.
O texto da Resolução foi ajustado para tornar clara a forma como deve ser entendido o rol de condutas transcrito na norma.
Assim, ficou estabelecido que em relação às obrigações, deveres e orientações, caberá aos órgãos de segurança pública prestar a informação aos passageiros. Aos operadores aéreos e operadores de aeródromos existirá o dever de informar a PF no caso de identificação de passageiro que esteja descumprindo alguma obrigação ou restrição relativa ao embarque armado.
Ainda, está previsto que em caso de descumprimento dos deveres e obrigações, o passageiro estará sujeito ao desembarque compulsório e outras medidas julgadas cabíveis pela PF.

Número da contribuição: 89
Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS
<b>Contribuição</b>
Art. 36. O passageiro deverá se apresentar no balcão de check-in, com duas horas de antecedência para realização do check-in no operador aéreo e do procedimento de verificação do formulário de autorização de despacho de arma de fogo, observada a antecedência mínima estabelecida no contrato de transporte aéreo.

**Justificativa**

A antecedência é muito importante para a garantia do cumprimento de todo o processo de embarque do passageiro armado adequadamente.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Atualmente a PF está desenvolvendo sistemas informatizados que irão tornar mais ágil o preenchimento de formulários de autorização e o fluxo de informação entre passageiros, órgãos de segurança pública, operadores aéreos e de aeródromos. Desta forma, estabelecer em Resolução a antecedência mínima de 02 horas pode tornar regra uma antecedência que em um futuro breve não será mais necessária.

Assim, defende-se a solução em que o operador aéreo estabelece a antecedência mínima no contrato de transporte aéreo, no espaço destinado às responsabilidades do passageiro para embarque armado e despacho de arma de fogo. Nesse cenário, a antecedência mínima poderá ser ajustada a realidade operacional de cada operador aéreo e alterada conforme forem sendo disponibilizados os sistemas informatizados atualmente em desenvolvimento pela Polícia Federal.

Número da contribuição: 90

Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS

**Contribuição**

§ 2º No momento do desembarque, o operador aéreo deverá garantir que as armas de fogo e munições despachadas sejam retiradas da aeronave tão logo quanto possível, salvo em relação às ajudas técnicas e os equipamentos médicos de passageiro com necessidade de assistência especial.

**Justificativa**

A responsabilidade da custódia das armas após a entrega aos operadores aéreos é inerente ao contrato de transporte, não sendo adequadas os mesmos serem passíveis de sanções a cada passo do processo. Além disso, no parágrafo segundo, os processos de embarque e desembarque deverão ser feitos tão logo quanto possível, porém a necessidade de ser realizado inicialmente somente pode causar problemas operacionais e não faz sentido no contexto da operação.

**Resposta da ANAC**

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Entende-se que a presença de armas de fogo e munições dentro das ARS aumentam o risco à segurança da aviação civil, mesmo com a Resolução estabelecendo a aplicação de diversas medidas de segurança antes e durante o transporte.

A prioridade na retirada das armas e munições das aeronaves tinha o objetivo de agilizar a retirada das armas das ARS e devolução aos passageiros que as despacharam, passageiros estes que muitas vezes são agentes públicos que dependem da arma para proteção pessoal ou execução de operações de seus órgãos públicos.

Nesse contexto, foi retirado o § 2º citado na contribuição acima tendo em vista os possíveis impactos operacionais relatados na justificativa. No entanto, foi criado dispositivo na Resolução para estabelecer o prazo máximo para restituição das armas e munições ao passageiro após o desembarque.

Número da contribuição: 91

Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS

**Contribuição**

Art. 45. Em caso de extravio de arma de fogo e munições despachadas, o operador aéreo deverá comunicar a ocorrência, tão logo quanto possível, à PF e aos operadores de aeródromo de origem e destino da arma.

**Justificativa**

Levando em consideração que haverá aumento de armas despachadas, e a sensibilidade do tema sugere-se que tal comunicação seja realizada tão logo quanto possível a PF e que a comunicação formal seja por meio de DSAC com prazo de 72h.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Primeiramente, destaca-se que a ideia de exigir que a PF e os operadores de aeródromo de origem e destino sejam informados pelo operador aéreo imediatamente em caso de arma de fogo extraviada decorre justamente da previsão de que com a nova Resolução ocorrerá um significativo aumento no número de armas despachadas.

Posta a situação acima, é necessário prever procedimentos para mitigar o risco causado pelo eventual extravio de armas despachadas e munições dentro das ARS, situação na qual entende-se ser essencial a comunicação a PF e aos aeródromos envolvidos, de forma a propiciar a adoção das medidas de contingência que se façam necessárias caso a caso.

Em relação à DSAC, entende-se ser necessário o encaminhamento de tal documento à ANAC nos casos em que a arma não for encontrada e devolvida ao passageiro no prazo máximo de 48 horas. Sobre isso, informa-se que os DSAC encaminhados à ANAC, caso a Agência entenda necessário, são também remetidos à PF ou outros órgãos envolvidos na ocorrência.

Número da contribuição: 92

Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS

**Contribuição**

§ 2º Caso a arma de fogo ou as munições não sejam devolvidas ao passageiro dentro do prazo de 72 (quarenta e oito) horas, o operador aéreo deverá elaborar Documento de Segurança de Aviação Civil – DSAC e encaminhá-lo à ANAC, relatando as condições em que ocorreu o extravio e os procedimentos de contingência que foram adotados.

**Justificativa**

Levando em consideração que haverá aumento de armas despachadas, e a sensibilidade do tema sugere-se que tal comunicação seja realizada tão logo quanto possível a PF e que a comunicação formal seja por meio de DSAC com prazo de 72h.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se que qualquer ocorrência de extravio de arma de fogo ou munições em que os itens não são encontrados e devolvidos aos passageiros no prazo de 48 horas é extremamente prejudicial a segurança da aviação civil e, inclusive, para operações de segurança pública que venham a depender dessas armas.

Inclusive, existiram contribuições solicitando que o DSAC fosse elaborado em todos os casos de extravio, independentemente do prazo de 48h.

Desta forma, entende-se razoável o gatilho das 48 horas, visto que o envio do DSAC a ANAC é essencial para que a Agência possa analisar as condições que levaram ao extravio e as eventuais oportunidades de melhoria nos procedimentos de transporte dessas armas.

Número da contribuição: 93

Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS

**Contribuição**

Art. 47. Desde que autorizado formalmente pela PF, o procedimento de despacho de arma de fogo e munições poderá ser realizado diretamente pelo operador aéreo, observando as diretrizes da Seção III deste Capítulo.

**Justificativa**

Toda esta Seção IV deve ser eliminada pois o operador aéreo não autoriza nenhum passageiro armado a embarcar. Pois a Constituição Federal, em seu artigo 144, §1º, III, define a competência da Polícia Federal para o exercício da função de polícia aérea por meio do estabelecimento de normas de segurança a serem observadas pelos prestadores de serviços de transporte aéreo de passageiros quanto ao controle de embarque de passageiros armados e fiscalização de seu cumprimento, e do regulamento das situações excepcionais do interesse da ordem pública (consoante disposto no Decreto nº 5.123/2004). Uma das problemáticas apontadas na Proposta de Edição de Resolução da ANAC refere-se justamente a falta de procedimentos específicos para os casos nos quais não estão disponíveis órgãos de segurança pública para a realização dos procedimentos de transporte aéreo de armas de fogo, razão pela qual a ANAC optou por considerar a delegação da responsabilidade de fiscalização dos procedimentos específicos de embarque de passageiro armado ou despacho de armas de fogo aos operadores aéreos. Tal proposição, no que se refere aos operadores aéreos é considerada inaceitável, diante da in experiência dos colaboradores das empresas aéreas quanto a avaliação e manuseio de armamentos. A atual Instrução de Aviação Civil IAC 107-1005 RES, a qual consideramos mais adequada neste item em comparação a nova Resolução, dispõe ser responsabilidade do operador aéreo apenas a fiscalização e supervisão da implementação dos procedimentos de embarque de passageiros armados, uma vez que não possuem competência ou conhecimento para manuseio de arma, processo de desmuniamento, ou avaliação da documentação fornecida pela Polícia Federal em cotejamento à arma apresentada, devendo tais condutas serem realizadas de acordo com orientações do DPF, ou, em sua ausência, outro órgão de segurança pública. Por fim, cumpre salientar que a proposta contida na Resolução em tela implicará em desdobramentos trabalhistas que não tem amparo nos atuais contratos de trabalho.

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma.

Em relação ao embarque armado e ao despacho de armas e munições em aeródromos que não possuem PF ou outro órgão de segurança pública autorizado a conceder a autorização para o embarque, foi retirada da Resolução a possibilidade da autorização ser emitida diretamente pelo operador aéreo.

Assim, na situação em que não existir nenhum órgão público disponível para conceder a autorização, o transporte da arma e munições somente poderá ser realizado caso a autorização para embarque ou despacho seja emitida pela PF através de sistemas informatizados, em procedimento que dispense o comparecimento do passageiro em uma instalação da polícia para verificação da documentação exigida pela Resolução.

Número da contribuição: 94

Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA

**Contribuição**

§ 2º Para os fins desta Resolução, o oficial estrangeiro de proteção de dignitário designado por autoridades estrangeiras e reconhecidos pelas autoridades diplomáticas é equiparado a agente público enquanto compõe equipe de proteção que inclua agente(s) público(s) do governo brasileiro. Os procedimentos para este tipo de embarque serão estabelecidos em legislação complementar da ANAC.

**Justificativa**

Estabelecer procedimentos operacionais em voos domésticos inerentes aos estrangeiros quando em missão.

**Resposta da ANAC**

Contribuição parcialmente incorporada. (Idem contribuição 73)

Primeiramente, deve-se perceber que o art. 2º trata de embarque armado em voos domésticos. Para os procedimentos a serem realizados pelo operador aéreo, em relação aos passageiros armados estrangeiros, nada muda em relação aos executados para passageiros armados brasileiros.

A exigência existente do oficial estrangeiro estar compondo equipe de proteção que inclua agente público do governo brasileiro será verificada pelo órgão de segurança no momento da verificação da documentação para concessão da autorização para embarque armado. Nesse sentido, foi incluída a necessidade do passageiro estrangeiro apresentar documentação que comprove que ele se adequa ao disposto no §2º do art. 2º da Resolução.

Número da contribuição: 95

Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS

**Contribuição**

Art. 48. O desmuniamento e descarregamento da arma de fogo deverá ser realizado pelo passageiro no local disponibilizado pelo operador de aeródromo, mediante encaminhamento pelo operador aéreo, observando os procedimentos estabelecidos no art. 11 desta Resolução.

Parágrafo único. Em nenhum momento o funcionário do operador aéreo ou do operador de aeródromo deverá manusear a arma do passageiro.

**Justificativa**

Artigo a ser suprimido

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma. O procedimento de desmuniamento e descarregamento foi condensado na Seção III. Entende-se desnecessário repetir na Seção IV uma vez que o procedimento quando executado pelo operador aéreo deverá seguir as diretrizes da Seção III.

Número da contribuição: 96

Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS

**Contribuição**

Art. 56. O transporte de arma de fogo de oficiais de segurança para a proteção de autoridades governamentais ou diplomatas estrangeiros em voos que operem no Brasil estará condicionado à notificação antecipada ao Ministério das Relações Exteriores – MRE, conforme regulamentação específica da ANAC.

**Justificativa**

Consideramos que há necessidade de regulação específica da ANAC sobre o tema.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

A Resolução dispõe que as diretrizes serão estabelecidas em conjunto pela ANAC e PF e repassadas ao país solicitante pelo MRE.

Por se tratarem de oficiais estrangeiros, estabelecer condições para transporte unificadas para todos os Estados é inviável, uma vez que todo o processo depende de mediação do MRE e pode ser influenciado por acordos, tratados e adoção de reciprocidade entre os Estados impactados.

Assim, a Resolução estabelece que o embarque e desembarque serão coordenado pela PF, que poderá esclarecer eventuais dúvidas dos operadores aéreos ao longo das operações de embarque e desembarque.

Número da contribuição: 97

Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA

**Contribuição**

II - condução de operação de inteligência, por agente da PF, autorizado conforme legislação complementar da ANAC ;

**Justificativa**

Elucidar a interpretação quanto ao conceito da condução de operação de inteligência.

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma.

O texto da Resolução foi alterado para tornar mais claro o entendimento da norma. Foi incluído um artigo de definições na norma que traz a definição do que significa "técnica de vigilância" termo que surge em substituição ao "operação de inteligência".

Número da contribuição: 98

Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS

**Contribuição**

§ 3º A antecedência mínima da coordenação prévia será de 48 (quarenta e oito) horas, salvo acordo entre as organizações envolvidas nas operações.

**Justificativa**

Consideramos 48 horas a antecedência adequada para este tipo de transporte conforme já constava na IAC 107-1005 RES, dada a complexidade das operações.

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma.

O texto foi alterado conforme justificativa acima.

Número da contribuição: 99

Nome: RONALDO JENKINS DE LEMOS

**Contribuição**

Art. 63. A equipe de escolta deve identificar-se aos funcionários da representação da PF para o aeródromo e aos funcionários do operador aéreo e apresentar o documento formal que autorize o transporte do custodiado.

Parágrafo único. O operador aéreo deverá conceder atendimento adequado à equipe de escolta no procedimento de check-in presencial, exceto em relação aos passageiros com necessidade de assistência especial, conforme regulamentação específica da ANAC.

**Justificativa**

Conduzir de forma prioritária pode não ser o mais adequado a operação em determinados casos.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Não foi possível identificar o caso em que a prioridade no check-in presencial não seja adequado. Tampouco um exemplo foi citado na justificativa da contribuição.

Número da contribuição: 100
Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA
<b>Contribuição</b>
Art. 4º O operador aéreo restringirá o porte de armas de fogo a bordo de aeronaves a 2 (duas) armas curtas (pistola ou revólver) por passageiro autorizado, desmuniçadas e acompanhadas de munição limitada a 1 (uma) carga principal e 1 (uma) reservas para cada arma.
<b>Justificativa</b>
Verifica-se que ocorrerá um aumento da quantidade de armas (de 1 para 2) e munição a bordo em comparação ao que temos hoje pela IAC 107-1005R (Artigo 3.2.2.2). Assim, sugerimos a redução das cargas sendo transportadas com a finalidade de redução do risco inerente ao transporte deste tipo de material na cabine das aeronaves.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
Idem à contribuição nº 75.

Número da contribuição: 101
Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA
<b>Contribuição</b>
§ 1º Com anuência formal da PF e previsão no Programa de Segurança Aeroportuária - PSA, a autorização prevista no caput deste artigo poderá ser concedida somente por órgão de segurança pública.
<b>Justificativa</b>
A Constituição Federal, em seu artigo 144, §1º, III, define a competência da Polícia Federal para o exercício da função de polícia aérea por meio do estabelecimento de normas de segurança a serem observadas pelos prestadores de serviços de transporte aéreo de passageiros quanto ao controle de embarque de passageiros armados e fiscalização de seu cumprimento, e do regulamento das situações excepcionais do interesse da ordem pública (consoante disposto no Decreto nº 5.123/2004). Uma das problemáticas apontadas na Proposta de Edição de Resolução da ANAC refere-se justamente a falta de procedimentos específicos para os casos nos quais não estão disponíveis órgãos de segurança pública para a realização dos procedimentos de transporte aéreo de armas de fogo, razão pela qual a ANAC optou por considerar a delegação da responsabilidade de fiscalização dos procedimentos específicos de embarque de passageiro armado ou despacho de armas de fogo aos operadores aéreos. Tal proposição, no que se refere aos operadores aéreos é considerada inaceitável, diante da inexperiência dos colaboradores das empresas aéreas quanto a avaliação e manuseio de armamentos. A atual Instrução de Aviação Civil IAC 107-1005 RES, a qual consideramos mais adequada neste item em comparação a nova Resolução, dispõe ser responsabilidade do operador aéreo apenas a fiscalização e supervisão da implementação dos procedimentos de embarque de passageiros armados, uma vez que não possuem competência ou conhecimento para manuseio de arma, processo de desmuniçamento, ou avaliação da documentação fornecida pela Polícia Federal em cotejamento à arma apresentada, devendo tais condutas serem realizadas de acordo com orientações do DPF, ou, em sua ausência, outro órgão de segurança pública. Por fim, cumpre salientar que a proposta contida na Resolução em tela implicará em desdobramentos trabalhistas que não tem amparo nos atuais contratos de trabalho.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição incorporada à norma.
Em relação ao embarque armado e ao despacho de armas e munições em aeródromos que não possuem PF ou outro órgão de segurança pública autorizado a conceder a autorização para o embarque, foi retirada da Resolução a possibilidade da autorização ser emitida diretamente pelo operador aéreo.
Assim, na situação em que não existir nenhum órgão público disponível para conceder a autorização, o transporte da arma e munições somente poderá ser realizado caso a autorização para embarque ou despacho seja emitida pela PF através de sistemas informatizados, em procedimento que dispense o comparecimento do passageiro em uma instalação da polícia para verificação da documentação exigida pela Resolução.

Número da contribuição: 102
Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA
<b>Contribuição</b>
Parágrafo único. O comparecimento do passageiro à representação da PF, deverá ser de 2h antes do voo visando permitir a realização do procedimento de verificação do formulário de autorização de embarque de passageiro armado na PF e check-in no operador aéreo. Caso tal antecedência não seja observada não será possível garantir o embarque do referido passageiro.
<b>Justificativa</b>
Consoante determinado anteriormente no Art. 25 da Instrução Normativa nº 106-DG/PF, de 9 de agosto de 2016, e no Art. 4.1.1.2 da IAC 107-1005 RES, deverá constar, expressamente, que o passageiro apenas poderá ser autorizado a embarcar armado ou despachar suas armas se o tempo restante para realização dos procedimentos não interferir no horário do voo, caso contrário sua autorização será negada diante da ausência dos requisitos para sua concessão. No mais, a ANAC excluiu o período de duas horas de antecedência previsto nos diplomas legais anteriormente mencionados. Sendo assim, entendemos necessário que seja estabelecido período mínimo de antecedência para apresentação de passageiro armado, a fim de afastar a subjetividade da interpretação da disposição.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
Atualmente a PF está desenvolvendo sistemas informatizados que irão tornar mais ágil o preenchimento de formulários de autorização e o fluxo de informação entre passageiros, órgãos de segurança pública, operadores aéreos e de aeródromos. Desta forma, estabelecer em Resolução a antecedência mínima de 02 horas pode tornar regra uma antecedência que em um futuro breve não será mais necessária.
Assim, defende-se a solução em que o operador aéreo estabelece a antecedência mínima no contrato de transporte aéreo, no espaço destinado às responsabilidades do passageiro para embarque armado e despacho de arma de fogo. Nesse cenário, a antecedência mínima poderá ser ajustada a realidade operacional de cada operador aéreo e alterada conforme forem sendo disponibilizados os sistemas informatizados atualmente em desenvolvimento pela Polícia Federal.

Número da contribuição: 103
Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA
<b>Contribuição</b>
§ 3º O operador aéreo deverá conceder atendimento prioritário ao passageiro armado no procedimento de check-in presencial, exceto em relação aos passageiros com necessidade de assistência especial, conforme regulamentação específica da ANAC.
<b>Justificativa</b>

Eliminar o inciso 3º, pois não entendemos ser adequado tal priorização.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
Primeiramente, faltam argumentos na justificativa da contribuição.
O passageiro armado necessita executar diversos procedimentos de segurança prévios ao embarque que não são exigidos dos demais passageiros. Tal situação já acarreta na necessidade do passageiro armado se deslocar até o aeroporto com mais antecedência do que os demais.
Entende-se que conceder a prioridade ao passageiro armado permite propiciar um fluxo mais ágil a esse grupo de viajantes, destacando que o fluxo é naturalmente mais demorado em decorrência dos procedimentos necessários para embarque armado, tais como: fiscalização dos formulários de autorização; desmuniamento; e o comparecimento ao balcão de check-in para informar sobre o embarque armado, mesmo nos casos em que não há bagagem a ser despachada)

Número da contribuição: 104
Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA
<b>Contribuição</b>
Parágrafo único. Todos os itens considerados proibidos pela regulamentação específica que o passageiro armado estiver portando deverão estar listados no formulário de autorização de embarque armado e serem homologados pela ANAC em legislação específica.
<b>Justificativa</b>
Embora o artigo faça menção que os itens proibidos devam ser registrados no formulário de autorização de embarque armado, tais itens devem estar regulamentados em ato normativo da ANAC.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
Primeiramente, destaca-se que o dispositivo normativo em discussão na presente contribuição foi criado tendo em vista a necessidade dos agentes públicos (policiais principalmente) transportarem itens operacionais, além das armas de fogo, que são considerados proibidos, tais como facas táticas e "cassetetes".
Na situação atual, os agentes públicos em serviço são autorizados a embarcar com arma de fogo e munições ao mesmo tempo em que são obrigados a despachar um cassetete, por exemplo. Tal cenário acaba acarretando prejuízos às operações de segurança, conforme relatado pela PF e outros órgãos de segurança pública.
Sobre a criação de uma lista exaustiva de itens que poderiam ter o embarque permitido, entende-se que a pretensão de criar uma lista exaustiva poderia resultar no esquecimento de algum item específico que possa fazer parte do equipamento operacional de agentes públicos. Desta forma, entende-se mais adequado que esse controle seja realizado pela PF quando da fiscalização das autorizações para embarque armado, que deverão listar todos os itens proibidos portados pelo passageiro armado.
Ainda, ressalta-se que a possibilidade do porte de itens proibidos não abarca itens considerados perigosos, tais como explosivos e gases incapacitantes.
Portando, conclui-se que a permissão incluída pela Resolução não representa uma "carta branca" para a entrada de itens proibidos nas aeronaves, pois, a PF irá fiscalizar e verificar a possibilidade de embarque de cada um dos itens proibidos, através da fiscalização do formulário de autorização de embarque armado.

Número da contribuição: 105
Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA
<b>Contribuição</b>
Excluir a necessidade de notificar o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo de destino sobre a presença de passageiro(s) armado(s) no voo.
<b>Justificativa</b>
Tendo em vista que o processo de autorizações junto a PF será eletrônico, entendemos que tal notificação seja desnecessária.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição incorporada.
Tendo em vista que em breve serão disponibilizados sistemas informatizados, a exigência de comunicar os órgãos de segurança no destino foi retirada da resolução.

Número da contribuição: 106
Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA
<b>Contribuição</b>
Exclusão do referido artigo.
<b>Justificativa</b>

Toda esta Seção IV deve ser eliminada pois o operador aéreo não autoriza nenhum passageiro armado a embarcar. Pois a Constituição Federal, em seu artigo 144, §1º, III, define a competência da Polícia Federal para o exercício da função de polícia aérea por meio do estabelecimento de normas de segurança a serem observadas pelos prestadores de serviços de transporte aéreo de passageiros quanto ao controle de embarque de passageiros armados e fiscalização de seu cumprimento, e do regulamento das situações excepcionais do interesse da ordem pública (consoante disposto no Decreto nº 5.123/2004). Uma das problemáticas apontadas na Proposta de Edição de Resolução da ANAC refere-se justamente a falta de procedimentos específicos para os casos nos quais não estão disponíveis órgãos de segurança pública para a realização dos procedimentos de transporte aéreo de armas de fogo, razão pela qual a ANAC optou por considerar a delegação da responsabilidade de fiscalização dos procedimentos específicos de embarque de passageiro armado ou despacho de armas de fogo aos operadores aéreos. Tal proposição, no que se refere aos operadores aéreos é considerada inaceitável, diante da inexperience dos colaboradores das empresas aéreas quanto a avaliação e manuseio de armamentos. A atual Instrução de Aviação Civil IAC 107-1005 RES, a qual consideramos mais adequada neste item em comparação a nova Resolução, dispõe ser responsabilidade do operador aéreo apenas a fiscalização e supervisão da implementação dos procedimentos de embarque de passageiros armados, uma vez que não possuem competência ou conhecimento para manuseio de arma, processo de desmuniamento, ou avaliação da documentação fornecida pela Polícia Federal em cotejamento à arma apresentada, devendo tais condutas serem realizadas de acordo com orientações do DPF, ou, em sua ausência, outro órgão de segurança pública. Por fim, cumpre salientar que a proposta contida na Resolução em tela implicará em desdobramentos trabalhistas que não tem amparo nos atuais contratos de trabalho.

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma.

Idem contribuição nº 101.

Número da contribuição: 107

Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA

**Contribuição**

exclusão do referido artigo.

**Justificativa**

Toda esta Seção IV deve ser eliminada pois o operador aéreo não autoriza nenhum passageiro armado a embarcar. Pois a Constituição Federal, em seu artigo 144, §1º, III, define a competência da Polícia Federal para o exercício da função de polícia aérea por meio do estabelecimento de normas de segurança a serem observadas pelos prestadores de serviços de transporte aéreo de passageiros quanto ao controle de embarque de passageiros armados e fiscalização de seu cumprimento, e do regulamento das situações excepcionais do interesse da ordem pública (consoante disposto no Decreto nº 5.123/2004). Uma das problemáticas apontadas na Proposta de Edição de Resolução da ANAC refere-se justamente a falta de procedimentos específicos para os casos nos quais não estão disponíveis órgãos de segurança pública para a realização dos procedimentos de transporte aéreo de armas de fogo, razão pela qual a ANAC optou por considerar a delegação da responsabilidade de fiscalização dos procedimentos específicos de embarque de passageiro armado ou despacho de armas de fogo aos operadores aéreos. Tal proposição, no que se refere aos operadores aéreos é considerada inaceitável, diante da inexperience dos colaboradores das empresas aéreas quanto a avaliação e manuseio de armamentos. A atual Instrução de Aviação Civil IAC 107-1005 RES, a qual consideramos mais adequada neste item em comparação a nova Resolução, dispõe ser responsabilidade do operador aéreo apenas a fiscalização e supervisão da implementação dos procedimentos de embarque de passageiros armados, uma vez que não possuem competência ou conhecimento para manuseio de arma, processo de desmuniamento, ou avaliação da documentação fornecida pela Polícia Federal em cotejamento à arma apresentada, devendo tais condutas serem realizadas de acordo com orientações do DPF, ou, em sua ausência, outro órgão de segurança pública. Por fim, cumpre salientar que a proposta contida na Resolução em tela implicará em desdobramentos trabalhistas que não tem amparo nos atuais contratos de trabalho.

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma.

Idem contribuição nº 101.

Número da contribuição: 108

Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA

**Contribuição**

exclusão do referido artigo

**Justificativa**

Toda esta Seção IV deve ser eliminada pois o operador aéreo não autoriza nenhum passageiro armado a embarcar. Pois a Constituição Federal, em seu artigo 144, §1º, III, define a competência da Polícia Federal para o exercício da função de polícia aérea por meio do estabelecimento de normas de segurança a serem observadas pelos prestadores de serviços de transporte aéreo de passageiros quanto ao controle de embarque de passageiros armados e fiscalização de seu cumprimento, e do regulamento das situações excepcionais do interesse da ordem pública (consoante disposto no Decreto nº 5.123/2004). Uma das problemáticas apontadas na Proposta de Edição de Resolução da ANAC refere-se justamente a falta de procedimentos específicos para os casos nos quais não estão disponíveis órgãos de segurança pública para a realização dos procedimentos de transporte aéreo de armas de fogo, razão pela qual a ANAC optou por considerar a delegação da responsabilidade de fiscalização dos procedimentos específicos de embarque de passageiro armado ou despacho de armas de fogo aos operadores aéreos. Tal proposição, no que se refere aos operadores aéreos é considerada inaceitável, diante da inexperience dos colaboradores das empresas aéreas quanto a avaliação e manuseio de armamentos. A atual Instrução de Aviação Civil IAC 107-1005 RES, a qual consideramos mais adequada neste item em comparação a nova Resolução, dispõe ser responsabilidade do operador aéreo apenas a fiscalização e supervisão da implementação dos procedimentos de embarque de passageiros armados, uma vez que não possuem competência ou conhecimento para manuseio de arma, processo de desmuniamento, ou avaliação da documentação fornecida pela Polícia Federal em cotejamento à arma apresentada, devendo tais condutas serem realizadas de acordo com orientações do DPF, ou, em sua ausência, outro órgão de segurança pública. Por fim, cumpre salientar que a proposta contida na Resolução em tela implicará em desdobramentos trabalhistas que não tem amparo nos atuais contratos de trabalho.

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma.

Idem contribuição nº 101.

Número da contribuição: 109

Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA

**Contribuição**

exclusão do referido artigo

**Justificativa**

Toda esta Seção IV deve ser eliminada pois o operador aéreo não autoriza nenhum passageiro armado a embarcar. Pois a Constituição Federal, em seu artigo 144, §1º, III, define a competência da Polícia Federal para o exercício da função de polícia aérea por meio do estabelecimento de normas de segurança a serem observadas pelos prestadores de serviços de transporte aéreo de passageiros quanto ao controle de embarque de passageiros armados e fiscalização de seu cumprimento, e do regulamento das situações excepcionais do interesse da ordem pública (consoante disposto no Decreto nº 5.123/2004). Uma das problemáticas apontadas na Proposta de Edição de Resolução da ANAC refere-se justamente a falta de procedimentos específicos para os casos nos quais não estão disponíveis órgãos de segurança pública para a realização dos procedimentos de transporte aéreo de armas de fogo, razão pela qual a ANAC optou por considerar a delegação da responsabilidade de fiscalização dos procedimentos específicos de embarque de passageiro armado ou despacho de armas de fogo aos operadores aéreos. Tal proposição, no que se refere aos operadores aéreos é considerada inaceitável, diante da in experiência dos colaboradores das empresas aéreas quanto a avaliação e manuseio de armamentos. A atual Instrução de Aviação Civil IAC 107-1005 RES, a qual consideramos mais adequada neste item em comparação a nova Resolução, dispõe ser responsabilidade do operador aéreo apenas a fiscalização e supervisão da implementação dos procedimentos de embarque de passageiros armados, uma vez que não possuem competência ou conhecimento para manuseio de arma, processo de desmuniamento, ou avaliação da documentação fornecida pela Polícia Federal em cotejamento à arma apresentada, devendo tais condutas serem realizadas de acordo com orientações do DPF, ou, em sua ausência, outro órgão de segurança pública. Por fim, cumpre salientar que a proposta contida na Resolução em tela implicará em desdobramentos trabalhistas que não tem amparo nos atuais contratos de trabalho.

#### Resposta da ANAC

Contribuição incorporada à norma.

Idem contribuição nº 101.

Número da contribuição: 110

Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA

#### Contribuição

II - obrigatoriedade de permanência no assento designado no cartão de embarque, será de responsabilidade do passageiro, salvo quando a mudança de assento for coordenada com a tripulação e tiver anuência do comandante da aeronave;

III - vedação do consumo de bebida alcoólica no período de oito horas antecedentes ao embarque e durante todo o trajeto da viagem, será de responsabilidade do passageiro;

#### Justificativa

Deverá ser esclarecido que os incisos II e III deste artigo deverão ser de responsabilidade dos passageiros, estando estes sujeitos a penalização específica.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

O texto da Resolução já é claro quando estabelece que em relação às condutas dos passageiros elencadas nos incisos do art. 30, caberá ao operador aéreo e órgãos de segurança pública tão somente prestar a informação aos passageiros.

Também já está previsto no parágrafo único do art. 30 que em caso de descumprimento dos deveres e obrigações elencados no art. 30, o passageiro estará sujeito ao desembarque compulsório e outras medidas julgadas cabíveis pela PF.

Número da contribuição: 111

Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA

#### Contribuição

Art. 36. O passageiro deverá se apresentar no balcão de check-in, com duas horas de antecedência para realização do check-in no operador aéreo e do procedimento de verificação do formulário de autorização de despacho de arma de fogo, observada a antecedência mínima estabelecida no contrato de transporte aéreo.

#### Justificativa

A antecedência é muito importante para a garantia do cumprimento de todo o processo de embarque do passageiro armado adequadamente.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Atualmente a PF está desenvolvendo sistemas informatizados que irão tornar mais ágil o preenchimento de formulários de autorização e o fluxo de informação entre passageiros, órgãos de segurança pública, operadores aéreos e de aeródromos. Desta forma, estabelecer em Resolução a antecedência mínima de 02 horas pode tornar regra uma antecedência que em um futuro breve não será mais necessária.

Assim, defende-se a solução em que o operador aéreo estabelece a antecedência mínima no contrato de transporte aéreo, no espaço destinado às responsabilidades do passageiro para embarque armado e despacho de arma de fogo. Nesse cenário, a antecedência mínima poderá ser ajustada a realidade operacional de cada operador aéreo e alterada conforme forem sendo disponibilizados os sistemas informatizados atualmente em desenvolvimento pela Polícia Federal.

Número da contribuição: 112

Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA

#### Contribuição

§ 2º No momento do desembarque, o operador aéreo deverá garantir que as armas de fogo e munições despachadas sejam retiradas da aeronave tão logo quanto possível,

#### Justificativa

Os processos de embarque e desembarque deverão ser feitos tão logo quanto possível, porém a necessidade de ser realizado inicialmente somente pode causar problemas operacionais e não faz sentido no contexto da operação.

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Entende-se que a presença de armas de fogo e munições dentro das ARS aumentam o risco à segurança da aviação civil, mesmo com a Resolução estabelecendo a aplicação de diversas medidas de segurança antes e durante o transporte.

A prioridade na retirada das armas e munições das aeronaves tinha o objetivo de agilizar a retirada das armas das ARS e devolução aos passageiros que as despacharam, passageiros estes que muitas vezes são agentes públicos que dependem da arma para proteção pessoal ou execução de operações de seus órgãos públicos.

Nesse contexto, foi retirado o § 2º citado na contribuição acima tendo em vista os possíveis impactos operacionais relatados na justificativa. No entanto, foi criado dispositivo na Resolução para estabelecer o prazo máximo para restituição das armas e munições ao passageiro após o desembarque.

Número da contribuição: 113

Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA

#### Contribuição

Art. 45. Em caso de extravio de arma de fogo e munições despachadas, o operador aéreo deverá comunicar a ocorrência, tão logo quanto possível, à PF e aos operadores de aeródromo de origem e destino da arma.

§ 1º Na ausência da PF no aeródromo de origem ou destino, a comunicação também deverá ser realizada ao órgão de segurança pública que a substitua.

§ 2º Caso a arma de fogo ou as munições não sejam devolvidas ao passageiro dentro do prazo de 72 (quarenta e oito) horas, o operador aéreo deverá elaborar Documento de Segurança de Aviação Civil – DSAC e encaminhá-lo à ANAC, relatando as condições em que ocorreu o extravio e os procedimentos de contingência que foram adotados.

#### Justificativa

Levando em consideração que haverá aumento de armas despachadas, e a sensibilidade do tema sugere-se que tal comunicação seja realizada tão logo quanto possível a PF e que a comunicação formal seja por meio de DSAC com prazo de 72h.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma. Idem à contribuição nº 92.

Número da contribuição: 114

Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA

#### Contribuição

Exclusão do referido artigo.

#### Justificativa

a Constituição Federal, em seu artigo 144, §1º, III, define a competência da Polícia Federal para o exercício da função de polícia aérea por meio do estabelecimento de normas de segurança a serem observadas pelos prestadores de serviços de transporte aéreo de passageiros quanto ao controle de embarque de passageiros armados e fiscalização de seu cumprimento, e do regulamento das situações excepcionais do interesse da ordem pública (consoante disposto no Decreto nº 5.123/2004). Uma das problemáticas apontadas na Proposta de Edição de Resolução da ANAC refere-se justamente a falta de procedimentos específicos para os casos nos quais não estão disponíveis órgãos de segurança pública para a realização dos procedimentos de transporte aéreo de armas de fogo, razão pela qual a ANAC optou por considerar a delegação da responsabilidade de fiscalização dos procedimentos específicos de embarque de passageiro armado ou despacho de armas de fogo aos operadores aéreos. Tal proposição, no que se refere aos operadores aéreos é considerada inaceitável, diante da in experiência dos colaboradores das empresas aéreas quanto a avaliação e manuseio de armamentos. A atual Instrução de Aviação Civil IAC 107-1005 RES, a qual consideramos mais adequada neste item em comparação a nova Resolução, dispõe ser responsabilidade do operador aéreo apenas a fiscalização e supervisão da implementação dos procedimentos de embarque de passageiros armados, uma vez que não possuem competência ou conhecimento para manuseio de arma, processo de desmuniamento, ou avaliação da documentação fornecida pela Polícia Federal em cotejamento à arma apresentada, devendo tais condutas serem realizadas de acordo com orientações do DPF, ou, em sua ausência, outro órgão de segurança pública. Por fim, cumpre salientar que a proposta contida na Resolução em tela implicará em desdobramentos trabalhistas que não tem amparo nos atuais contratos de trabalho.

#### Resposta da ANAC

Contribuição incorporada à norma.

Idem contribuição nº 101.

Número da contribuição: 115

Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA

#### Contribuição

Art. 56. O transporte de arma de fogo de oficiais de segurança para a proteção de autoridades governamentais ou diplomatas estrangeiros em voos que operem no Brasil estará condicionado à notificação antecipada ao Ministério das Relações Exteriores – MRE, conforme regulamentação específica da ANAC.

#### Justificativa

Consideramos que há necessidade de regulação específica da ANAC sobre o tema.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma. Idem à contribuição nº 96.

Número da contribuição: 116

Nome: DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA

#### Contribuição

Parágrafo único. O operador aéreo deverá conceder atendimento adequado à equipe de escolta no procedimento de check-in presencial, exceto em relação aos passageiros com necessidade de assistência especial, conforme regulamentação específica da ANAC.

#### Justificativa

Conduzir de forma prioritária pode não ser o mais adequado a operação em determinados casos.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma. Idem à contribuição nº 99.

Número da contribuição:	117
Nome:	DANIELA ANDREA LIJAVETZKY GACITUA
<b>Contribuição</b>	
INSERIR PROCEDIMENTOS QUANTO AO EMBARQUE DE PASSAGEIROS COM TORNOZELEIRA ELETRÔNICA	
<b>Justificativa</b>	
Levando em consideração ao uso de tal ferramenta atualmente, se faz necessário a inclusão do tema em questão durante o deslocamento de pessoas entre cidades por via aérea.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à norma.	
A presente Resolução objetiva regulamentar o embarque de passageiro armado, despacho de arma e munições e transporte aéreo de passageiros sob custódia.	
Do ponto de vista da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, é possível que o passageiro com tornozeleira eletrônica tenha que ser submetido à busca pessoal caso a tornozeleira possua quantidade de metal suficiente para acionar o alarme do pórtico detector de metais. Também sendo possível a utilização do equipamento ETD para verificar a presença de traços de substâncias proibidas.	
Por fim é necessário destacar que o embarque de passageiro com tornozeleira eletrônica pode ter restrições relacionadas à segurança operacional e a requisitos de aeronavegabilidade, assim como ocorre com outros equipamentos eletrônicos.	

Número da contribuição:	118
Nome:	DEMETRIUS DA SILVA OLIVEIRA
<b>Contribuição</b>	
Os artigos 35, 36 e 37 devem ser alterados. Este [e o procedimento atual, contudo o operador tem muito contato com a arma e munição. Devemos fazer com que o operador não tenha contato com os equipamentos. A sugestão já comunicada na audiência pública, bem como em reuniões na ANAC, nos leve a parte do modelo Americano. O passageiro (atleta desportivo), já de posse do formulário preenchido eletronicamente, leva o seu equipamento (arma e munição) a Delegacia da Polícia Federal, ou, ao órgão responsável, para que verifique a documentação e faça a verificação da arma, para garantir que a mesma esteja desmuniada, com o equipamento lacrado, se dirige ao Check inn da operadora para despacho do equipamento, o que deve seguir dentro da mala de porão, no entanto esta mala recebe um etiqueta interna que identifica que a arma e a munição foram declaradas, bem como uma etiqueta externa, BSO - Baggage Service Office, assim esta mala será monitorada e entrega pelo Oversize Baggage. As malas da arma e da munição devem ser rígidas, bem como a mala da arma deve ter pelo menos dois cadeados. Os procedimentos de informação interna da base da operadora ate o destino, continuariam inalterados. Caso algum equipamento seja extraviado a operado deve comunicar imediatamente a PF, tomando todas medidas para rastrear o equipamento nas primeiras 3 horas.	
<b>Justificativa</b>	
Alterar estes procedimentos, acreditamos que irá acabar com o trauma sofrido pelos passageiros e operadores de transporte aéreo, reduzindo o tempo de preenchimento de formulários, possibilitando maior segurança em todo o processo, eliminando os extravios, bem como não permitindo que o operador tenha contato direto com o equipamento (arma e munição). Assim acreditamos que com estas alterações na resolução, se permita um maior controle de todos os envolvidos com o processo, bem como a identificação. Demetrius Oliveira - Presidente da Confederação Brasileira de Tiro Pratico, Diretor Regional da IPSC - International Practical Shooting Confederation e Membro do Conselho Consultivo do Sistema de Fiscalização de Produtos Controlados, órgão do COLOG/DFPC (Exército Brasileiro)	
EXTRATO DO ANEXO - inserido por Arthur G. Castro - GTNO (...)	
2. CAMPEONATOS: (...)	
Os campeonatos acontecem em várias cidades do Brasil, podendo ocorrer também em outros países. Tem duração em média de 3 dias, são divididos em etapas e acontecem, normalmente, a cada 30 dias. São feitos cerca de 500 disparos, por atleta, dependendo do tipo de prova. A maioria dos campeonatos são realizados durante o fim de semana, dentro dos clubes filiados à Confederação (CBTP). (...)	
4. DIFICULDADES LEVANTADAS PELOS ATLETAS PARA TRANSPORTE DE ARMAS E MUNIÇÕES DURANTE CAMPEONATO	
1) REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL RBAC nº 175.	
Diante do exposto podemos verificar que para os Atiradores Desportistas não há nenhuma alteração quanto ao transporte de munições, ou seja, continuamos com a mesma RESTRIÇÃO de peso de munição (5Kg) por atirador. Isso de certa forma continua inviabilizando a participação dos atletas em campeonatos fora de seu estado, principalmente aqueles que atiram na modalidade IPSC com o calibre .45 ACP. (Vagner Galhano Morales).	
2) Seria ótimo se as cias aéreas disponibilizasse na internet os formulários que tem ser preenchido na hora de fazer o despacho de armas!	
O atleta pode chegar no aeroporto com os formulários preenchidos e impressos, na quantidade de vias necessárias, assim o atendente teria apenas que organizar o envelope e conferir o preenchimento e levar para Polícia Federal conferir e despachar!	
O atleta perde muito tempo com este preenchimento no balcão, bem como prejudica a cia aérea no procedimento do aeroporto!	
Outro detalhe é padronizar a entrega de arma no desembarque! A metade dos aeroportos só entrega na sala da Polícia Federal, que muitas das vezes não confere nada, e a outra metade entrega na sala de desembarque, o que de certa forma e melhor, pois não e realizado nenhum manuseio da arma no local! Estes procedimentos tinham de ser padronizados em todos o Brasil. (Luiz Amaral)	
5. PROCEDIMENTOS PARA DESPACHAR ARMA DE FOGO	
O atleta enfrenta muito transtorno no momento de despachar as armas e munições no aeroporto. Segue abaixo o passo a passo desse procedimento:	
É necessário que o atleta chegue com 3 horas de antecedência, e imediatamente deve se dirigir ao check inn da empresa aérea e informar que tem uma arma e munições para despachar a arma de fogo. Após apresentar os documentos, é imprescindível que se preencha alguns formulários e em seguida, o atleta é acompanhado até a Polícia Federal, onde é preenchido outro formulário e, logo após, é feito a entrega da arma. A arma é embalada e segue dentro de uma mala dura, com cadeado. As munições seguem todas arrumadas dentro de uma caixa dura (vide imagens anexo).	
Ao desembarcar, o atleta vai até a Polícia Federal para retirar a arma. Porém, é comum acontecer o extravio da mesma.	
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS:	
No Brasil, ao contrário do que acontece em outros países, não é possível ao atleta viajar apenas com a arma e comprar a munição no local da prova, seja pelo custo proibitivo, seja pelas restrições do Exército Brasileiro.(...)	
Um excelente exemplo são os procedimentos adotados nos EUA, onde a arma e a munição são despachadas na mala de porão.	
Outra questão e a ANAC autorizar o despacho da quantidade de munição autorizada na GTE – Guia de Tráfego Especial expedida pelo Exército Brasileiro, que varia de 300 a 750 unidades por calibre.	
<b>Resposta da ANAC</b>	

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Em relação ao peso máximo de munições que podem ser despachadas, informa-se que o limite de 5 kg é proveniente da regulamentação internacional, Instruções Técnicas - Doc 9284 AN/905 da OACI, destacando inclusive que a ANAC chegou a apresentar um working paper no Dangerous Goods Panel para soliciar a opinião dos diversos membros daquele painel. As opiniões foram contra a mudança dos limites estabelecidos. Por fim, há que se destacar que a munição em quantidade superior a 5 kg, embora não possa ser transportada com o passageiro como bagagem despachada ou de mão, pode, em diversos casos, ser transportada se expedida como carga por pessoa jurídica.

A Seção da Resolução que trata dos procedimentos de despacho de arma e munições foi remodelado.

Foi inserido um prazo máximo para devolução da arma e munições ao passageiro e maiores detalhes acerca das indenizações cabíveis nos casos de extravio, perda e/ou inutilização.

Em relação ao procedimento de despacho foi adotada solução em que o passageiro se direciona primeiramente ao órgão policial e, após, ao balcão de check-in do operador aéreo para despacho da arma e munições.

Sobre as embalagens, houve a inserção da previsão de utilização de case rígido com possibilidade de ser lacrado, no entanto, a opção da utilização de embalagem fornecida pelo operador aéreo (aos moldes da atualmente utilizada) foi mantida tendo em vista que pode ser necessária nos casos em que o passageiro não tem o case.

Acerca da possibilidade do case ou embalagem com armas serem transportados dentro de bagagens (malas) identificadas externamente, entende-se que essa solução traz mais vulnerabilidade na operacionalização do transporte. Deve-se ter em mente que muitos aeroportos não possuem recursos humanos e/ou materiais capazes de fornecer o nível de segurança adequado para essas bagagens contendo armas nas áreas operacionais.

Número da contribuição: 119

Nome: EDNEI RAMTHUM DO AMARAL

#### Contribuição

§ 3º O documento de que trata o § 2º deste artigo será avaliado pela Polícia Federal - PF no momento de verificação do formulário de autorização de embarque armado.

#### Justificativa

Correção de referência. O documento é tratado no § 2º - e não no § 1º.

#### Resposta da ANAC

O inciso foi retirado da Resolução, pois a precisão da verificação já está expressa na Seção III - Do Procedimento de Embarque de Passageiro Armado.

Número da contribuição: 120

Nome: EDNEI RAMTHUM DO AMARAL

#### Contribuição

Art. 7º O embarque de passageiro armado deverá ser autorizado por unidade da PF presente no aeródromo ou responsável pela circunscrição do aeródromo.

#### Justificativa

Sugiro alinhar ao art. 33, que usa "deverá" no lugar de "poderá". Caso seja mantido "poderá" no art. 7º, sugiro alterar, então, o art. 33.

É fato que a PF pode ou não conceder tal autorização. No entanto, para que o embarque possa ocorrer, é obrigatório que ele seja autorizado. Por isso, entendo que o uso de "deverá" é mais apropriado.

#### Resposta da ANAC

Contribuição incorporada à norma, conforme justificativa acima. Foi mantido o termo "poderá".

Número da contribuição: 121

Nome: EDNEI RAMTHUM DO AMARAL

#### Contribuição

Art. 29. O funcionário do operador aéreo deverá conferir a documentação apresentada pelo passageiro, conforme art. 9º desta Resolução, e assinar, física ou eletronicamente, três vias do formulário de autorização de embarque armado, realizar o check-in, emitir bilhete de embarque e adotar os procedimentos previstos nos art. 14, §§ 2º a 4º, desta Resolução.

#### Justificativa

Correção de "operador de aéreo".

Uso de "física ou eletronicamente", como no art. 12, pois normalmente a intenção é que uma substitua a outra (ou assina fisicamente ou eletronicamente). Sugiro confirmar se precisa haver assinatura física e eletrônica (ambas). Caso seja mantido aqui, sugiro avaliar também o art. 12. Ainda, embora não incorporado à contribuição acima (pois depende do esclarecimento da situação), sugiro avaliar se precisariam ser 3 vias nesse caso do art. 29. No caso normal (Capítulo I, Seção III), uma das vias é destinada a quem faz a verificação (art. 12, parágrafo único) e outra via é destinada ao operador aéreo (art. 14, § 2º). Já no caso do Capítulo I Seção IV, o operador aéreo cumpriria os dois papéis, como quem faz a verificação e como operador aéreo. Ainda seriam necessárias 3 vias?

#### Resposta da ANAC

A presente contribuição foi prejudicada, tendo em vista que foi retirada da Resolução, com base nas contribuições encaminhadas pela sociedade, a possibilidade da autorização do embarque de passageiro armado ser concedida diretamente pelo operador aéreo.

Número da contribuição: 122

Nome: EDNEI RAMTHUM DO AMARAL

#### Contribuição

Art. 33. O despacho de arma de fogo ou munições em aeronaves deverá ser autorizado por unidade da PF presente no aeródromo ou responsável pela circunscrição do aeródromo.

§ 1º Com anuência formal da PF a autorização prevista no caput deste artigo poderá ser concedida por órgão de segurança pública ou pelo operador aéreo.

§ 2º A autorização de despacho de arma de fogo ou munições concedida por órgão de segurança pública somente terá validade para despacho realizado em aeródromo situado na circunscrição do órgão expedidor.

§ 3º A autorização de despacho de arma de fogo ou munições concedida pelo operador aéreo somente terá validade para despacho realizado em aeródromos onde a PF tenha autorizado o operador a atuar na verificação do formulário de autorização de despacho de arma de fogo.

#### Justificativa

Sugiro mencionar explicitamente também "munições", como é feito no título do Capítulo II e nos art. 31, 32 entre outros. Avaliar a mesma contribuição para os títulos das seções II e III do Capítulo II e em outros artigos desse capítulo.

Foi utilizado "ou", porque a autorização poderia, a princípio, não ser para ambos (arma de fogo e munições) simultaneamente, mas entendo que o "e" também poderia ser usado sem maiores prejuízos à interpretação.

Não foi utilizado "munições" para se referir ao formulário, por padronização do nome - embora entenda que seu conteúdo deverá prever também a possibilidade do transporte de munições. Caso seja alterado, garantir padronização nas outras menções ao formulário.

#### Resposta da ANAC

Contribuição incorporada à norma.

Foi realizada uma revisão para inclusão do termo "munições".

Número da contribuição: 123

Nome: EDNEI RAMTHUM DO AMARAL

#### Contribuição

§ 3º A autorização de despacho de arma de fogo concedida pelo operador aéreo somente terá validade para despacho realizado em aeródromos onde a PF tenha autorizado o operador a realizar a verificação dos formulários de autorização de despacho de arma de fogo, observado o disposto na Seção IV deste Capítulo.

#### Justificativa

Inclusão de referência à Seção IV do capítulo, em alinhamento ao § 3º do art. 7º.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma. Foi retirada a possibilidade da autorização de despacho de arma e munições ser emitida diretamente pelo operador aéreo.

Número da contribuição: 124

Nome: EDNEI RAMTHUM DO AMARAL

#### Contribuição

§ 3º Na ausência ou impossibilidade de utilização do cofre, o operador aéreo deve especificar local seguro na aeronave para o transporte de armas e munições despachadas, de acesso restrito e controlado.

#### Justificativa

Seria interessante deixar claro, na norma, o que de fato se espera do operador aéreo quando se escreve que ele deve "especificar local seguro", ou seja, qual a obrigação que se pretende impor ao operador. Esse local seguro deve ser especificado em algum manual (como o PSOA), eventualmente a ser enviado para ANAC? Ou basta que o operador defina isso internamente, o que permitiria uma especificação caso a caso, apenas nos voos em que for constatada a impossibilidade de utilização do cofre?

Caso não seja alterada a norma, sugiro detalhar isso em dispositivos normativos de hierarquia inferior.

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Ao invés de exigir a informação no PSOA, foi inserido dispositivo que obriga o operador aéreo a manter seus funcionários cientes dos locais seguros onde as armas despachadas deverão ser acondicionadas nas aeronaves.

Número da contribuição: 125

Nome: RODRIGO DUMANS FRANCA

#### Contribuição

Na qualidade de Diretor Jurídico da Associação das Polícias do Congresso Nacional - APCN, ratifico o meu pronunciamento na Audiência Pública Presencial, realizada na sede dessa Agência em 20.7.2017, a fim de postular a exclusão do § 1º artigo 10, que versa sobre a possibilidade de prerrogativa a ser conferida aos agentes da Polícia Federal (PF) quanto à negativa de embarque armado, mesmo nas hipóteses em que o portador de prerrogativa legal cumpra todas as exigências da proposta de Resolução.

#### Justificativa

É de se notar que a proposta de Resolução pretende conferir à PF a possibilidade de negativa de embarque armado do detentor de prerrogativa legal apenas e tão-somente lastreada em uma "avaliação de risco". Ora, com a devida vênia, não parece coerente que uma um projeto de norma que pormenorizou todos os requisitos para o excepcional porte de armas em aeronaves civis possa ter deixado ao talante dos servidores da PF, no momento do embarque no aeroporto, uma avaliação de risco sem qualquer balizamento normativo. Diga-se mais: sem nem sequer exigir que se consigne por escrito tal negativa, a exemplo do que ocorrerá caso o operador aéreo ou o comandante da aeronave assim o fizerem. Tanto não faz sentido a permanência do referido parágrafo no texto que, quando a checagem de documentação for afeta, por delegação da própria PF, a um órgão de segurança pública da área de circunscrição do aeródromo, não poderão os agentes deste proceder à negativa pela tal "avaliação de risco". Acresça-se a tudo isso que, do ponto de vista operacional, os riscos envolvidos na proteção de parlamentares somente podem ser medidos e avaliados pelas Polícias Legislativas Federais. Isso porque, ao se empreender a escolta de um membro do Poder Legislativo, os agentes estão assegurando muito mais do que a própria vida do parlamentar: está a se proteger as liberdades de votos e pensamentos consignadas na Constituição Federal, ou seja, em última análise, o próprio Estado Democrático de Direito, que não pode, salvo melhor juízo, ficar "sub judice" do policial federal responsável pela conferência da documentação no aeroporto.

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada à norma.
Entende-se que a avaliação de risco é necessária, tendo em vista que o passageiro que pretende embarcar armado tem noção apenas da sua situação particular, ao passo que a PF, por gerenciar todas as autorizações para um mesmo voo possui uma visão ampla de todos os passageiros que irão embarcar armados e atividades que estão desempenhando durante o voo.
Tal visão global das condições dos passageiros armados em um mesmo voo permite que a PF perceba um risco que o passageiro armado, conhecendo somente a sua realidade, não seria capaz de identificar e mitigar oportunamente.
Ainda, destaca-se que foi inserido na Resolução que a negativa ocorre em casos excepcionais e deve ser justificada por escrito.
Por fim no caso de uso inadequado dessa avaliação de risco por parte da PF, ou seja, caso essa previsão seja utilizada como justificativa para negar o embarque de passageiro armado de forma imotivada, certamente a conduta do responsável pela negativa do embarque poderá ser alvo de questionamentos por via administrativa e/ou judicial.

Número da contribuição: 126
Nome: RODRIGO DUMANS FRANCA
<b>Contribuição</b>
Na qualidade de Diretor Jurídico da Associação das Polícias do Congresso Nacional - APCN, ratifico o meu pronunciamento na Audiência Pública Presencial, realizada na sede dessa Agência em 20.7.2017, a fim de postular a alteração do § 2º do artigo 45, que versa sobre o prazo para o operador aéreo elaborar o Documento de Segurança de Aviação Civil - DSAC, a fim de encaminhá-lo a essa Agência.
Nossa sugestão seria pela alteração do referido dispositivo para os seguintes termos:
"§ 2º Caso a arma de fogo ou as munições não sejam devolvidas ao passageiro imediatamente após o desembarque, o operador aéreo deverá relatar Documento de Segurança de Aviação Civil – DSAC e encaminhá-lo à ANAC, relatando as condições em que ocorreu o extravio e os procedimentos de contingência que foram adotados."
<b>Justificativa</b>
Entendemos que os extravios de armas de fogo ou das respectivas munições pelo operador aéreo poderão inviabilizar por completo a continuidade das missões das Polícias Legislativas Federais, acarretando injustificados ônus ao erário e aos agentes envolvidos. Se aprovada – o que não se espera – da forma como foi proposta a resolução, ou seja, com prazo de até 48 (quarenta e oito) horas para elaboração e envio do DSAC, estar-se-á criando formalmente uma estatística de subnotificações por parte dos operadores aéreos a essa Agência, pois esta poderá nem sequer ficar sabendo das intercorrências de extravio de armas e munições, caso venham a ser recuperadas dentro daquele lapso temporal. Sem essa ciência e consequente imposição de multas administrativas, pouca motivação terão os operadores aéreos para melhorarem os processos internos de controle dos materiais que lhes foram acautelados para transporte e, com isso, garantir a esterilidade da Área Restrita de Segurança. Com efeito, pela própria natureza dos itens, o extravio de armas e munições não pode ser tratado como um procedimento ordinário de "lost luggage - LL", mesmo porque é presumível que o armamento seguiu no porão da aeronave que fez o voo do policial legislativo federal e, por isso, deve lhe ser entregue de imediato. Assim, espera-se que seja alterado o § 2º do artigo 45 conforme sugerido acima.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
Entende-se que qualquer ocorrência de extravio de arma de fogo ou munições em que os itens não são encontrados e devolvidos aos passageiros no prazo de 48 horas é extremamente prejudicial a segurança da aviação civil e, inclusive, para operações de segurança pública que venham a depender dessas armas.
Apesar do extravio pelo prazo de até 48 horas ser também prejudicial à segurança, é necessário que os recursos da ANAC sejam alocados nas situações mais graves, sendo importante ressaltar que nada impede a ANAC de solicitar a apresentação de informação pelos regulados para quaisquer casos de extravio que se façam necessários.
Também é importante analisar o outro lado, dos operadores aéreos, que encaminharam contribuições solicitando que o prazo fosse aumentado para 72 horas, o que também não foi atendido.
Ainda, com o objetivo de garantir a restituição das armas e munições em prazo razoável, foi estabelecido um prazo máximo para a restituição, podendo o operador aéreo ser autuado no caso de descumprimento comprovado. Com isso, a ANAC torna claro que o extravio de armas não deve ser tratado como um procedimento ordinário destinado a bagagens comuns.
Somando tudo o que foi mencionado aqui, entende-se razoável o gatilho para envio do DSAC ser mantido nas 48 horas.

Número da contribuição: 127
Nome: EDNEI RAMTHUM DO AMARAL
<b>Contribuição</b>
[Incluir no capítulo III] "Art. xx As munições das armas referidas no art. 50 desta Resolução deverão respeitar as proibições e os limites de peso previstos no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 175 (RBAC nº 175)."
<b>Justificativa</b>
Sugiro deixar explícito que o conteúdo dos propostos art. 5º (constante no Capítulo I) e do art. 32 (constante no Capítulo II) também se aplica para o Capítulo III. Embora o cumprimento do RBAC nº 175 independa de menção a ele nessa resolução, o fato de constar essa menção nos capítulos anteriores e não nesse pode passar a mensagem de que apenas é necessário cumprir o RBAC nº 175 para os voos domésticos ou charter. Afinal, se não fosse assim, por que a ANAC deixaria isso explícito em um caso e não no outro? Observo que a menção ao RBAC nº 175 no art. 50, § 3º não cumpre esse papel, pois: 1) Primeiramente, apenas se aplica ao despacho de arma de fogo - e não às demais formas de transporte, como o embarque armado; 2) a preocupação com o RBAC nº 175, nesse caso, apenas surge quando o comandante vier a definir o local de acondicionamento; não há, aí, uma obrigação do operador em limitar a quantidade e o tipo de munição ao que prevê o RBAC nº 175.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição incorporada à norma.
Foi inserida a obrigação ao operador aéreo conforme justificativa acima.

Número da contribuição: 128
-----------------------------

Nome:	EDNEI RAMTHUM DO AMARAL
<b>Contribuição</b>	
Art. 78. O operador aéreo deverá informar, no processo de comercialização do serviço de transporte aéreo, os procedimentos a serem adotados para o embarque de passageiro armado, despacho de arma de fogo e transporte de passageiro sob custódia.	
<b>Justificativa</b>	
Sugiro reavaliar qual o melhor meio de comunicação a ser utilizado para que o operador aéreo divulgue aos seus clientes os procedimentos a serem adotados. Entendo que o contrato possui um caráter mais fixo, enquanto o procedimento a ser adotado pelo passageiro poderá variar de acordo com os aeródromos operados pela empresa ou de acordo com a disponibilidade de infraestrutura pela PF ou outros órgãos de segurança pública. A obrigação de informar os procedimentos no contrato faria com que o contrato tivesse que ser atualizado sempre que o operador passar a operar em novo aeroporto ou quando os procedimentos de um aeroporto mudarem. Foi utilizado "processo de comercialização", em linha com o art. 5º da Resolução nº 400, que já estabelecem outras informações que devem ser prestadas ao usuário do serviço. De forma a cobrir qualquer serviço de transporte aéreo (público, uma vez que se fala em "comercialização"), adaptou-se o texto da Resolução nº 400, que tratava somente de "comercialização da passagem aérea".	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à norma.	
A previsão das informações no contrato de transporte aéreo decorre de dispositivo já presente no RBAC nº 108, o que não impede que o operador aéreo informe o passageiro também por outras formas, em especial orientações em páginas eletrônicas destinadas a venda de passagens.	

Número da contribuição:	129
Nome:	EDSON JOSE DANTAS
<b>Contribuição</b>	
§ 1º Na hipótese do inciso I e III do caput deste artigo, a necessidade de acesso a arma abrange o voo no qual o protegido efetivamente é transportado e os eventuais voos de deslocamento dos agentes públicos para o local onde o protegido se encontra e no retorno para o local de origem após a escolta.	
<b>Justificativa</b>	
A proposta trata de forma desigual os agentes que protegem autoridades e os agentes que escoltam presos. Da mesma forma que os agentes de custódia poderiam retornar com as armas à bordo os demais agentes também deveriam ter esta prerrogativa. Tal prerrogativa daria maior agilidade no embarque e desembarque e reduziria sobremaneira o risco de extravio de armas de fogo, tão comum no cenário atual.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição parcialmente incorporada à norma.	
Foi inserida a possibilidade do embarque armado nos voos de deslocamento na hipótese de escolta de autoridade ou testemunha, mas somente no voo de ida. Essa alteração também foi aplicada ao caso do transporte de custodiados.	
Entende-se que em eventual voo de volta após a escolta não será mais atendido o critério da necessidade para embarque armado (art. 152 do PNAVSEC)	
Ainda, de forma a equilibrar as questões de segurança, foi verificada a necessidade de estabelecer um limite temporal para o voo de deslocamento em relação ao voo em que irá efetivamente ocorrer a escolta.	

Número da contribuição:	130
Nome:	PAULO ROBERTO CHAVES DE AZEVEDO
<b>Contribuição</b>	
Na hipótese do inciso I e III do caput deste artigo, a necessidade de acesso a arma abrange o voo no qual o protegido efetivamente é transportado e os eventuais voos de deslocamento dos agentes públicos para o local onde o protegido se encontra e no retorno para o local de origem após a escolta.	
<b>Justificativa</b>	
A proposta trata de forma desigual os agentes que protegem autoridades e os agentes que escoltam presos. Da mesma forma que os agentes de custódia poderiam retornar com as armas à bordo os demais agentes também deveriam ter essa prerrogativa. Tal prerrogativa daria maior agilidade no embarque e desembarque e reduziria sobremaneira o risco de extravio de armas de fogo, tão comum no cenário atual.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição parcialmente incorporada à norma. Idem à contribuição nº 129.	

Número da contribuição:	131
Nome:	EDSON JOSE DANTAS
<b>Contribuição</b>	
Art. 4º O operador aéreo restringirá o porte de armas de fogo a bordo de aeronaves a 2 (duas) armas curtas (pistola ou revólver) por passageiro autorizado, descarregadas e acompanhadas de munição limitada a 1 (uma) carga principal e 2 (duas) reservas para cada arma.	
<b>Justificativa</b>	
Sugiro alterar o termo "desmuniçada" para "descarregada". Por questões doutrinárias na PF uma arma é considerada desmuniçada quando o carregador está fora da arma (Pistola) ou as munições estão fora do tambor (Revólver). No caso da PRF, que treina o MP, utiliza a metodologia MAC (Muniçada, Alimentada e Carregada), onde a pistola só estará desmuniçada caso as munições estejam fora do carregador, o que, devido ao volume de munições, aumenta o risco de extravio. Alterando-se para descarregada atende-se a todas as doutrinas, uma vez que a munição estará fora da arma, seja ela de porte (pistolas, revólveres) ou portáteis (fuzis, carabinas, submetralhadoras..etc).	
<b>Resposta da ANAC</b>	

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Foram criadas definições para esclarecer exatamente o que significam os termos "desmuniçada" e "descarregada" no contexto da Resolução. Para essas definições foi realizada consulta à Polícia Federal.

Número da contribuição:	132
Nome:	EDSON JOSE DANTAS
<b>Contribuição</b>	
Art. 4º O operador aéreo poderá restringir, analisado o risco, o porte de armas de fogo a bordo de aeronaves a 2 (duas) armas curtas (pistola ou revólver) por passageiro autorizado, desmuniçadas e acompanhadas de munição limitada a 1 (uma) carga principal e 2 (duas) reservas para cada arma.	
<b>Justificativa</b>	
A alteração para "poderá restringir" se justifica em razão do deslocamento de equipes, geralmente com numero maior que dois, pois se deslocam o Membro do MPU e, no mínimo, mais dois escoltas. No caso das polícias esse número é sempre aquém do normal de suas equipes. Além disso, obrigar o "Operador aéreo" aéreo a restringir poderá causar tumulto nos aeroportos, já que o policial autorizado iria exigir a prova de que já haviam dois autorizados, o que quebraria o sigilo da lista de passageiros armados. Causaria também transtorno ao passageiro armado e autorizado pela PF, que teria que retornar para despachar a arma, ou seja, na prática a redação original seria letra morta.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição parcialmente incorporada à norma.	
A redação do artigo foi ajustada. A verificação do quantitativo das armas se dá quando da verificação da documentação para embarque armado, pela PF. No entanto, o operador aéreo também tem o dever de verificar se o limite de duas armas por passageiro está sendo observado, bem como se estão sendo atendidas as restrições relacionadas aos artigos perigosos, verificando os dados da autorização emitida.	

Número da contribuição:	133
Nome:	RODRIGO DUMANS FRANCA
<b>Contribuição</b>	
Na qualidade de Diretor Jurídico da Associação das Polícias do Congresso Nacional - APCN, ratifico o meu pronunciamento na Audiência Pública Presencial, realizada na sede dessa Agência em 20.7.2017, a fim de postular a alteração do caput do artigo 53 e o título do respectivo capítulo, que tratam sobre a permissão de acesso armado de pessoas vinculadas a órgãos de segurança pública, defesa civil, fiscalização e congêneres à ARS.	
Nesse ponto, nossa sugestão é que se faça incluir a expressão "Polícias Legislativas", nos seguintes termos:	
"Art. 53 No caso de agentes públicos engajados em operações aéreas de polícias legislativas, órgãos de segurança pública, defesa civil, fiscalização e congêneres, o operador do aeródromo permitirá o acesso armado dessas pessoas à ARS desde que:"	
Por essa razão, sugerimos igualmente a alteração do título do "Capítulo III" para:	
"CAPÍTULO III DO TRANSPORTE DE ARMAS DE FOGO NAS OPERAÇÕES DE FRETAMENTO, TÁXI AÉREO, AVIAÇÃO GERAL, POLÍCIAS LEGISLATIVAS E SEGURANÇA PÚBLICA"	
<b>Justificativa</b>	
Cumpra esclarecer que as Polícias Legislativas exercem, em regra, competências funcionais distintas dos órgãos típicos de segurança pública. Isso porque as previsões constitucionais para suas existências vêm contempladas nos artigos 51, inciso IV, e 52, inciso XIII, da Constituição Federal e não no artigo 144 do mesmo diploma. As Polícias Legislativas, com atuação em todo o território nacional, têm celebrado convênios de cooperação com diversas corporações policiais, não apenas no Distrito Federal, como também em outros estados da federação. Em vista disso, não é algo distante a utilização de aeronaves civis públicas dessas forças policiais co-irmãs para execução de missões específicas tanto pela Polícia do Senado Federal, quanto pelo Departamento de Polícia da Câmara dos Deputados. Logo, mais do que necessária a alteração postulada, a fim de que as Polícias Legislativas possam cumprir com os deveres constitucionais que lhes foram impostos.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição parcialmente incorporada à norma.	
O conteúdo em discussão foi alterado de forma a tornar mais clara a possibilidade da aplicação dos requisitos aos órgãos que não são de segurança pública, tais como Receita Federal e a própria Polícia Legislativa.	

Número da contribuição:	134
Nome:	RODRIGO DUMANS FRANCA
<b>Contribuição</b>	
Na qualidade de Diretor Jurídico da Associação das Polícias do Congresso Nacional - APCN, ratifico o meu pronunciamento na Audiência Pública Presencial, realizada na sede dessa Agência em 20.7.2017, a fim de postular a exclusão do artigo 79, que versa sobre pretensa possibilidade do estabelecimento de procedimentos diferenciados para embarque armado de servidores da polícia federal.	
<b>Justificativa</b>	
Com a devida vênia, o texto do artigo 79 da proposta de Resolução merece ser excluído por essa Agência. Isso porque a Constituição Federal, ao prever os órgãos policiais, não pretendeu criar uma polícia com mais direitos ou prerrogativas do que qualquer outra. Ao revés, na busca do soberano interesse público, tratou de particionar as competências entre as forças policiais, de modo a torná-las sempre complementares e nunca sobrepostas. Da maneira como posto o texto do referido artigo na minuta de Resolução, entendemos, salvo melhor juízo, que essa Agência, sem o devido lastro legal, estaria afastando os propósitos constitucionais que nortearam a divisão de atribuições funcionais das polícias nacionais. Para que não restem dúvidas, há que se gizar que a atribuição de controle e fiscalização do cumprimento das exigências previstas na Resolução não pode se confundir com um pretense aumento de prerrogativas em detrimento de outras forças policiais. Diante do exposto, espera-se que essa Agência, sensível aos argumentos ora expostos, exclua o artigo 79 da minuta de Resolução.	
<b>Resposta da ANAC</b>	

Contribuição não incorporada à norma.

A Resolução em tela não pretende criar uma polícia com mais direitos ou prerrogativas que os outros órgãos. No entanto, é necessário reconhecer que as atribuições dos órgãos diferem entre si, o que é natural.

Nesse sentido, a ANAC reconhece que a PF, em razão de sua atribuição de exercer as funções de polícia aeroportuária (art. 144 da CF/88), possui uma relação próxima e direta com a garantia da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC), situação que não se observa em relação aos outros órgãos policiais.

Até em razão do citado dispositivo constitucional, o Decreto 7.168/2010 (PNAVSEC), estabeleceu no inciso XVII do art. 12 que os atos normativos que tratam dos controles para o embarque de passageiro armado devem ser editados em conjunto pela ANAC e pela Polícia Federal.

Com isso, ressalta-se que o art. 79 da Resolução foi editado em observância a atribuição de polícia aeroportuária da PF e em decorrência das tratativas entre ANAC e PF no esforço para elaborar o ato normativo de forma conjunta.

Número da contribuição: 135

Nome: IZIANO BATISTA ARAUJO DA SILVA

#### Contribuição

§ 1º Na hipótese do inciso I e III do caput deste artigo, a necessidade de acesso a arma abrange o voo no qual o protegido efetivamente é transportado e os eventuais voos de deslocamento dos agentes públicos para o local onde o protegido se encontra e no retorno para o local de origem após a escolta.

#### Justificativa

A proposta trata de forma desigual os agentes que protegem autoridades e os agentes que escoltam presos. Da mesma forma que os agentes de custódia poderiam retornar com as armas à bordo os demais agentes também deveriam ter esta prerrogativa. Tal prerrogativa daria maior agilidade no embarque e desembarque e reduziria sobremaneira o risco de extravio de armas de fogo, tão comum no cenário atual.

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada à norma. Idem à contribuição nº 129.

Número da contribuição: 136

Nome: RODRIGO DUMANS FRANCA

#### Contribuição

Na qualidade de Diretor Jurídico da Associação das Polícias do Congresso Nacional - APCN, ratifico o meu pronunciamento na Audiência Pública Presencial, realizada na sede dessa Agência em 20.7.2017, a fim de postular a alteração do artigo 81, que regula a utilização de instalações ou operações disciplinadas pela minuta de Resolução pelo chefe do Poder Executivo, para que passe a também contemplar os presidentes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados.

Dessa forma, nossa sugestão é a inclusão de um parágrafo único ao artigo 81, nos seguintes termos:

"Art. 81 (...)

Parágrafo único. Medidas específicas também poderão ser estabelecidas pelas Polícias Legislativas, caso os presidentes da Câmara dos Deputados ou do Senado Federal utilizem instalações ou operações disciplinadas nesta Resolução."

#### Justificativa

Os presidentes da Câmara dos Deputados e do Senado Federal gozam, por disposição regimental de cada uma das Casas legislativas, da prerrogativa de escolta pessoal 24 (vinte e quatro) horas por dia, em qualquer local do território nacional e, eventualmente, até no exterior. Isso se deve ao fato de os cargos ocupados por eles estarem na linha sucessória presidencial (art. 80, Constituição Federal). Assim, para que se mantenha a paridade, postula-se que essa Agência conceda iguais medidas às Polícias Legislativas para a proteção de suas autoridades mais expoentes.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Foi observada a desnecessidade do art. 81 que tratava especificamente de procedimentos para operações que envolvessem o Presidente e Vice Presidente da República.

Entende-se que essa matéria já é abarcada pela Lei nº 9649/1998, que traz o seguinte no §5º do art. 6º:

*§ 5º Os locais onde o Chefe de Estado e o Vice-Presidente da República trabalham, residem, estejam ou haja a iminência de virem a estar, e adjacências, são áreas consideradas de segurança das referidas autoridades, cabendo ao Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, para os fins do disposto neste artigo, adotar as necessárias medidas para a sua proteção, bem como coordenar a participação de outros órgãos de segurança nessas ações.*

Número da contribuição: 137

Nome: MARCELA CICCOTTI HERNANDES

#### Contribuição

Art. 39 - Verificada a regularidade da documentação apresentada, nos termos do art. 37, e que a arma de fogo está desmuniçada e descarregada, o representante da PF responsável pela conferência deverá assinar, física ou eletronicamente, quatro vias do formulário de autorização de despacho de arma de fogo.

§ 1º Uma via do formulário de autorização de despacho de arma de fogo ficará retida pela PF, uma via pelo operador aéreo, uma via deverá acompanhar a arma e munições até o destino final e outra deverá permanecer com o passageiro

Comentários: GRU AIRPORT concorda com a proposta acima, contudo sugere a seguinte redação, a fim de garantir maior segurança ao procedimento:

Art. 39 - Verificada a regularidade da documentação apresentada, nos termos do art. 37, e que a arma de fogo está desmuniçada e descarregada, o representante da PF responsável pela conferência deverá assinar, física ou eletronicamente, cinco vias do formulário de autorização de despacho de arma de fogo.

§ 1º Uma via do formulário de autorização de despacho de arma de fogo ficará retida pela PF, uma via pelo operador aéreo, uma via deverá acompanhar a arma e munições até o destino final, uma via deverá ficar no canal de inspeção e outra deverá permanecer com o passageiro.

Art. 49. O funcionário do operador aéreo deverá conferir a documentação apresentada pelo passageiro, conforme art. 37 desta Resolução, assinar, física ou eletronicamente, 4 (quatro) vias do formulário de autorização de despacho de arma de fogo e emitir bilhete de embarque.

§ 1º Uma via do formulário de autorização de despacho de arma de fogo ficará retida pelo operador aéreo conforme indicado no art. 77 desta Resolução, uma via deverá acompanhar a arma e munições até o destino final e outra deverá permanecer com o passageiro.

§ 2º Uma via do formulário de autorização de despacho de arma de fogo deverá ser disponibilizada à PF, conforme procedimento por esta definido.

Comentários: GRU AIRPORT sugere a seguinte redação para o artigo proposto:

Art. 49. O funcionário do operador aéreo deverá conferir a documentação apresentada pelo passageiro, conforme art. 37 desta Resolução, assinar, física ou eletronicamente, 5 (cinco) vias do formulário de autorização de despacho de arma de fogo e emitir bilhete de embarque.

§ 1º Uma via do formulário de autorização de despacho de arma de fogo ficará retida pelo operador aéreo conforme indicado no art. 77 desta Resolução, uma via deverá acompanhar a arma e munições até o destino final, uma via deverá ficar no canal de inspeção e outra deverá permanecer com o passageiro.

§ 2º Uma via do formulário de autorização de despacho de arma de fogo deverá ser disponibilizada à PF, conforme procedimento por esta definido.

Art. 51. No caso de transporte de armas de fogo e munições nas operações elencadas no art. 50 desta Resolução que envolvam desembarque em ARS, o operador aéreo deverá, antes do pouso, informar o operador do aeródromo de destino sobre a existência da arma de fogo e munições a bordo, utilizando os meios definidos pelo operador de aeródromo.

Comentários: GRU AIRPORT entende ser importante garantir maior segurança e clareza no procedimento proposto. Deste modo, propomos que o referido artigo seja alterado para com a seguinte redação:

Art. 51. No caso de transporte de armas de fogo e munições nas operações elencadas no art. 50 desta Resolução que envolvam desembarque em ARS, o operador aéreo e/ou comandante deverá, antes do pouso, informar o operador do aeródromo, de destino sobre a existência da arma de fogo e munições a bordo, utilizando os meios definidos pelo operador de aeródromo.

Art. 52. Nas operações elencadas no art. 50 desta Resolução, cabe ao operador de aeródromo realizar o controle e o acompanhamento do trânsito de embarque e desembarque de passageiros e respectivas armas de fogo em ARS e informar ao comandante da aeronave em que ocorrerá o transporte acerca da presença da arma de fogo.

Comentários: GRU AIRPORT entende ser importante discriminar a responsabilidade do operador do aeródromo e do operador aéreo a fim de garantir maior segurança e clareza no procedimento proposto. Deste modo, propomos que o referido artigo seja alterado para com a seguinte redação:

Art. 52. Nas operações elencadas no art. 50 desta Resolução, cabe ao operador aéreo ou empresa de serviço auxiliar, responsável pelo atendimento, realizar o controle e o acompanhamento do trânsito de embarque e desembarque de passageiros e respectivas armas de fogo em ARS e informar ao comandante da aeronave em que ocorrerá o transporte acerca da presença da arma de fogo.

Art. 53. No caso de agentes públicos engajados em operações aéreas dos órgãos de segurança pública, defesa civil, fiscalização e congêneres, o operador do aeródromo permitirá o acesso armado dessas pessoas à ARS desde que:

I - sejam de conhecimento do operador do aeródromo e do órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo;

#### Justificativa

EXTRATO DO ANEXO - inserido por Arthur G. Castro - GTNO

Comentários: GRU AIRPORT concorda com a proposta acima, contudo sugere a seguinte redação, a fim de garantir maior segurança ao procedimento: Art. 39 - Verificada a regularidade da documentação apresentada, nos termos do art. 37, e que a arma de fogo está desmuniçada e descarregada, o representante da PF responsável pela conferência deverá assinar, física ou eletronicamente, cinco vias do formulário de autorização de despacho de arma de fogo.

Comentários: GRU AIRPORT sugere a seguinte redação para o artigo proposto:

Art. 49. O funcionário do operador aéreo deverá conferir a documentação apresentada pelo passageiro, conforme art. 37 desta Resolução, assinar, física ou eletronicamente, 5 (cinco) vias do formulário de autorização de despacho de arma de fogo e emitir bilhete de embarque. § 1º

Uma via do formulário de autorização de despacho de arma de fogo ficará retida pelo operador aéreo conforme indicado no art. 77 desta Resolução, uma via deverá acompanhar a arma e munições até o destino final, uma via deverá ficar no canal de inspeção e outra deverá permanecer com o passageiro. § 2º Uma via do formulário de autorização de despacho de arma de fogo deverá ser disponibilizada à PF, conforme procedimento por esta definido.

Comentários: GRU AIRPORT entende ser importante garantir maior segurança e clareza no procedimento proposto. Deste modo, propomos que o referido artigo seja alterado para com a seguinte redação: Art. 51. No caso de transporte de armas de fogo e munições nas operações elencadas no art. 50 desta Resolução que envolvam desembarque em ARS, o operador aéreo e/ou comandante deverá, antes do pouso, informar o operador do aeródromo, de destino sobre a existência da arma de fogo e munições a bordo, utilizando os meios definidos pelo operador de aeródromo.

Comentários: GRU AIRPORT entende ser importante discriminar a responsabilidade do operador do aeródromo e do operador aéreo a fim de garantir maior segurança e clareza no procedimento proposto. Deste modo, propomos que o referido artigo seja alterado para com a seguinte redação:

Art. 52. Nas operações elencadas no art. 50 desta Resolução, cabe ao operador aéreo ou empresa de serviço auxiliar, responsável pelo atendimento, realizar o controle e o acompanhamento do trânsito de embarque e desembarque de passageiros e respectivas armas de fogo em ARS e informar ao comandante da aeronave em que ocorrerá o transporte acerca da presença da arma de fogo.

Comentários: GRU AIRPORT entende ser importante esclarecer a responsabilidade de cada entidade de segurança atuante no aeroporto a fim de garantir clareza e eficiência no procedimento proposto. Deste modo, propomos que o referido artigo seja alterado para a seguinte redação:

Art. 53. No caso de agentes públicos engajados em operações aéreas dos órgãos de segurança pública, defesa civil, fiscalização e congêneres, autorizado por unidade da PF presente no aeródromo ou responsável pela circunscrição do aeródromo permitirá o acesso armado dessas pessoas à ARS desde que: I - sejam de conhecimento do operador do aeródromo e do órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo; II - estejam devidamente identificadas, por meio da apresentação de identidade funcional no momento da realização da inspeção de segurança; III - o acesso armado à ARS seja destinado exclusivamente ao embarque em aeronaves civis públicas dos órgãos públicos, autorizado por unidade da PF presente no aeródromo ou responsável pela circunscrição do aeródromo e conhecimento ao operador de aeródromo. IV - o embarque seja autorizado pelo comandante da aeronave. Parágrafo único. Não é necessária a emissão de formulário de autorização de embarque armado ou de formulário de autorização de despacho de arma de fogo para o transporte de armas e munições realizado nos termos do caput deste artigo.

Comentários: GRU AIRPORT entende ser importante garantir maior clareza no procedimento proposto. Deste modo, propomos que o referido artigo seja alterado para a

seguinte redação: Art. 77. O operador aéreo e o operador de aeródromo deverão manter registros, físicos ou eletrônicos, dos passageiros transportados sob as condições desta Resolução em voos das modalidades regular ou charter, pelo período mínimo de 30 (trinta) dias

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Em relação aos arts. 39 e 49, entende-se ser desnecessário que uma via permaneça com o operador de aeródromo no canal de inspeção. Em primeiro lugar, destaca-se que em casos de necessidade de consulta posterior, existirão vias arquivadas pelo operador aéreo e pela PF. Além disso, futuramente as vias serão todas digitais, de forma que com acesso ao sistema, caso seja fornecido pela PF, será possível também acesso as autorizações emitidas, ao menos em âmbito local.

Sobre o art. 51, a responsabilidade é do operador aéreo, mas pode muito bem ser cumprida por meio do comandante da aeronave. No entanto, é necessário que o artigo direcione exatamente de quem é a responsabilidade, neste caso, do operador aéreo.

Acerca do art. 52, entende-se ser prejudicial à segurança deixar o controle do trânsito sob responsabilidade das empresas auxiliares.

Já o art. 53, estabelece que o acesso armado deve ser conhecido pelo órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, no caso de SBGR, a PF. Neste cenário, entende-se que a PF estará apta a impedir qualquer acesso que represente alguma ameaça a segurança da aviação civil.

Sobre o art. 77, entende-se ser desnecessário cobrar a retenção e arquivamento de vias por parte dos operadores de aeródromo.

Número da contribuição: 138

Nome: JODSON GOMES EDINGTON JUNIOR

#### Contribuição

Seguem as contribuições da Confederação Brasileira de Tiro Esportivo Atenciosamente,

Jodson Edington  
1º Vice-Presidente da CBTE

#### Justificativa

Estaremos à disposição para maiores esclarecimentos e contribuições sobre procedimentos referentes aos equipamentos de tiro esportivo

EXTRATO DO ANEXO - inserido por Arthur G. Castro - GTNO

seguem algumas contribuições abaixo:

Art. 45º

Alteração – substituir o prazo de 48 por 24 horas

Justificativa: por se tratar de um objeto classificado pelo Exército Brasileiro como PCE - Produto Controlado pelo Exército e que requer providências urgentes de verificação e apuração dos fatos.

Art. 33º

Inclusão – a autorização de despacho de munições e arma de fogo desportiva, após a verificação da regularidade da documentação apresentada, nos termos do Art. 37º e 11º poderá ser concedida pelo operador aéreo, também, na situação em que não haja representante da PF no aeroporto, responsável pela conferência, no período de 3 (três) a 1 (uma) hora de antecede o voo.

Justificativa: risco de perda de voo e atraso no embarque por não existir representante da PF ou por não está disponível para a devida conferência.

Quantidade referente ao peso de munições para o tiro esportivo por passageiro (atirador desportivo)

Analisar e alterar: o limite de peso referente às munições desportivas específicas para competições

Justificativa: a grande parte do peso total das munições refere-se ao chumbo, o qual não é classificado como explosivo. Portanto, não deveria ser computado no check-in, no momento da pesagem, como explosivo, e simplesmente ser levado em consideração o total do peso das espoletas e pólvora, de acordo com a tabela do fabricante, que também estão contidas nos cartuchos.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

1) Sobre o art. 45, entende-se que qualquer ocorrência de extravio de arma de fogo ou munições em que os itens não são encontrados e devolvidos aos passageiros no prazo de 48 horas é extremamente prejudicial a segurança da aviação civil e, inclusive, para operações de segurança pública que venham a depender dessas armas.

Apesar do extravio pelo prazo de até 48 horas ser também prejudicial à segurança, é necessário que os recursos da ANAC sejam alocados nas situações mais graves.

Também é importante analisar o outro lado, dos operadores aéreos, que encaminharam contribuições solicitando que o prazo fosse aumentado para 72 horas, o que também não foi atendido.

Ainda, com o objetivo de garantir a restituição das armas e munições em prazo razoável, foi estabelecido um prazo máximo para a restituição, podendo o operador aéreo ser autuado no caso de descumprimento comprovado. Com isso, a ANAC torna claro que o extravio de armas não deve ser tratado com um procedimento ordinário destinado a bagagens comuns.

Somando tudo o que foi mencionado aqui, entende-se razoável o gatilho para envio do DSAC ser mantido nas 48 horas.

2) Sobre a possibilidade do despacho de arma e munição ser realizado diretamente pelo operador aéreo, tal procedimento não se mostra adequado e é combatido tanto pela PF quanto pelos operadores aéreos. Assim, a Resolução prevê que a autorização para despacho da arma deverá ser emitida pela PF e que na ausência de órgão de segurança pública o despacho somente poderá ser realizado se a autorização da PF for emitida via sistema informatizado.

3) Em relação ao peso máximo de munições que podem ser despachadas, informamos que o limite de 5 kg é proveniente da regulamentação internacional, Instruções Técnicas - Doc 9284 AN/905 da OACI, destacando inclusive que a ANAC chegou a apresentar um working paper no Dangerous Goods Panel para sollicitar a opinião dos diversos membros daquele painel. As opiniões foram contra a mudança dos limites estabelecidos. Por fim, há que se destacar que a munição em quantidade superior a 5 kg, embora não possa ser transportada com o passageiro como bagagem despachada ou de mão, pode, em diversos casos, ser transportada se expedida como carga por pessoa jurídica.

Número da contribuição: 139

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA

#### Contribuição

§1º Com a anuência da sede da PF e previsão no Programa de Segurança Aeroportuária – PSA, a autorização prevista no caput deste artigo poderá ser concedida por órgão de segurança pública ou operador aéreo.

#### Justificativa

A prática demonstra grande dificuldade dos órgãos de segurança e empresas envolvidas (PF, Segurança Pública, Operadores Aéreos e de Aeródromos) em homologar esses tipos de concessões. A formalização da autorização aos órgãos de segurança pública e ao operador aéreo (se for o caso), dar-se-ia pela autoridade aeroportuária responsável na sede do DPF ou do próprio Ministério da Justiça, abrangendo os aeródromos que não possuem atividades da Polícia Federal, no aeroporto ou na respectiva circunscrição. Após a formalização citada acima, sugere-se realizar um acordo expresso e/ou através de uma Comissão de Segurança – CSA extraordinária, envolvendo representantes legais da Polícia Federal, o órgão de segurança pública, o operador aéreo e o operador de aeródromo envolvido que, após homologação, deverá constar no Programa de Segurança Aeroportuária – PSA.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Cabe a própria PF definir o procedimento para concessão da "anuência formal". Ainda, informa-se que foi retirada da Resolução a possibilidade da autorização ser emitida diretamente pelos operadores aéreos.

Número da contribuição: 140

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA

**Contribuição**

Art. 10, § 2º - A PF poderá estabelecer procedimentos e infraestrutura para verificar a documentação prevista no caput deste artigo e autorizar o embarque de passageiro armado via sistema informatizado, podendo, inclusive, dispensar o comparecimento do passageiro na representação local da PF no aeródromo.

**Justificativa**

Normalmente, o local de desmuniamento disponibilizado pelos operadores de aeródromos, em comum acordo com a PF, é a própria instalação da PF no aeroporto. Portanto, não haveria a possibilidade de não comparecimento do passageiro na representação local da PF no aeródromo.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

A contribuição não foi incorporada tendo em vista que o local de desmuniamento e descarregamento a ser disponibilizado pelo operador de aeródromo não é necessariamente no mesmo local da PF e que a norma já prevê que o passageiro realize o desmuniamento antes da chegada ao aeródromo.

Número da contribuição: 141

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA

**Contribuição**

Art. 11, I- o manuseio de arma de fogo deverá ocorrer exclusivamente no local destinado ao seu desmuniamento;

**Justificativa**

Normalmente, o local de desmuniamento disponibilizado pelos operadores de aeródromos, em comum acordo com a PF, é a própria instalação da PF no aeroporto. Portanto, não haveria a possibilidade de não comparecimento do passageiro na representação local da PF no aeródromo.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

O inciso versa sobre o procedimento para o desmuniamento e não sobre o comparecimento do passageiro à unidade da PF. Destaca-se novamente que o desmuniamento pode ser realizado antes da chegada do passageiro no aeródromo.

Número da contribuição: 142

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA

**Contribuição**

Art. 13 – Nos casos em que a verificação da documentação ocorrer em instalação da PF fora do sítio aeroportuário, o desmuniamento da arma poderá ser realizado posteriormente à concessão da autorização do embarque, observado o disposto nos arts. 11 e 28 da Resolução;

**Justificativa**

Normalmente, o local de desmuniamento disponibilizado pelos operadores de aeródromos, em comum acordo com a PF, é a própria instalação da PF no aeroporto. Portanto, não haveria a possibilidade de não comparecimento do passageiro na representação local da PF no aeródromo.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

O inciso versa sobre o procedimento para o desmuniamento e não sobre o comparecimento do passageiro à unidade da PF.

Número da contribuição: 143

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA

**Contribuição**

Art. 15. Para acessar a sala de embarque o passageiro armado deverá apresentar o formulário de autorização de embarque armado e o seu documento de identificação civil, com fé pública e validade em todo o território brasileiro, ao Agente de Proteção da Aviação Civil – APAC.

**Justificativa**

Deixar claro qual o documento de identificação que, conforme o art. 16 da Resolução nº 400 da ANAC, deve ser apresentado ao APAC.

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma conforme justificativa acima.

Número da contribuição: 144

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA

**Contribuição**

Art.29. O funcionário do operador aéreo deverá conferir a documentação apresentada pelo passageiro, conforme art. 9º desta Resolução, e assinar, física ou eletronicamente, três vias do formulário de autorização de embarque armado, realizar o check-in, emitir bilhete de embarque e adotar os procedimentos previstos no art. 14, §§ 2º ao 4º, desta resolução

**Justificativa**

Um dos tipos de assinatura (física ou digital) atende ao objetivo requerido no artigo 29. Também , excluir o “de” entre os termos operador e aéreo.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

A possibilidade de concessão da autorização de embarque armado pelo operador aéreo foi retirada da Resolução.

Número da contribuição: 145

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA

**Contribuição**

Art.30 Na oportunidade da concessão da autorização do embarque armado o órgão d segurança pública ou o operador aéreo deverá fornecer o formulário “Normas de Conduta do Passageiro Armado” ( ou constar no próprio formulário de autorização a PF) ao passageiro, contendo as obrigações, restrições e orientações relacionadas ao embarque armado, tendo em vista a segurança operacional e a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, que deverá identificar-se das suas responsabilidades e assiná-los.

**Justificativa**

Garantir que o passageiro foi devidamente cientificado das suas obrigações, restrições e orientações, para que não haja dúvidas de que o passageiro não fora orientado.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se não ser necessário obrigar o passageiro a assinar as orientações que venha a receber dos órgãos de segurança pública. Destaca-se que atualmente os passageiros já são orientados em diversos pontos sem a necessidade de assinaturas e termos de ciência, como por exemplo, nas instruções acerca das restrições para transporte de itens perigosos e proibidos na bagagem despachada que são fornecidas pelo operador aéreo no momento do despacho de bagagens no balcão de check-in.

Número da contribuição: 146

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA

**Contribuição**

Art. 30. IV - obrigatoriedade de condução da arma de fogo de forma discreta, de sua guarda constante, de seu porte junto ao corpo, em áreas restritas de segurança e no interior da aeronave;

**Justificativa**

Harmonizar a redação do art. 30 com a do art. 4º, segundo o qual só é permitida arma curta a bordo de aeronaves (pistola ou revólver).

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Foi inserida a possibilidade do embarque com arma longa, conforme contribuição nº 221.

Número da contribuição: 147

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA

**Contribuição**

Art. 30. VI- obrigatoriedade de que o municiamento da arma de fogo, após o desembarque, somente seja realizado fora de área restrita de segurança e em local seguro e reservado; e

**Justificativa**

Evitar o manuseio de arma de fogo em área restrita de segurança aeroportuária.

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma conforme justificativa acima.

Número da contribuição:	148
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
Art. 40 – Nos casos em que a verificação da documentação ocorrer em instalações da PF fora do sítio aeroportuário, o desmuniamento e descarregamento da arma poderão ser realizados posteriormente à concessão da autorização para o despacho, observado o disposto nos arts. 11 e 48 desta Resolução.	
<b>Justificativa</b>	
Normalmente, o local de desmuniamento disponibilizado pelos operadores de aeródromos, em comum acordo com a PF, é a própria instalação da PF no aeroporto. Portanto, não haveria a possibilidade de não comparecimento do passageiro na representação local da PF no aeródromo.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à norma.	
A contribuição não foi incorporada tendo em vista que o local de desmuniamento a ser disponibilizado pelo operador de aeródromo não é necessariamente no mesmo local da PF e que a norma já prevê que o passageiro realize o desmuniamento antes da chegada ao aeródromo.	

Número da contribuição:	149
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
Art.43,§4º - O operador aéreo deverá informar o local de restituição da arma ao passageiro no momento do despacho da arma ou a qualquer tempo após o desembarque do passageiro;	
<b>Justificativa</b>	
A equipe do operador aéreo do aeroporto de origem geralmente não saberá o local específico para a devolução da arma no aeroporto de destino. Por isso, a orientação quanto ao local de devolução da arma ao passageiro deverá ser prestada pelo pessoal de terra do operador aéreo, após o desembarque do passageiro.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à norma.	
A própria justificativa já enxerga a possibilidade do operador aéreo saber o local de restituição da arma despachada ainda na origem. Dessa forma, a Resolução tenta prever o máximo de possibilidades, visando não engessar o procedimento, mesmo sabendo que a comunicação ao passageiro na maioria dos casos somente ocorrerá no aeródromo de destino.	

Número da contribuição:	150
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
Art. 48 – O desmuniamento e descarregamento da arma de fogo deverá ser realizado pelo passageiro no local disponibilizado pelo operador de aeródromo, mediante encaminhamento pelo operador aéreo, observando os procedimentos estabelecidos no art.11 desta Resolução.	
<b>Justificativa</b>	
Normalmente, o local de desmuniamento disponibilizado pelos operadores de aeródromos, em comum acordo com a PF, é a própria instalação da PF no aeroporto. Portanto, não haveria a possibilidade de não comparecimento do passageiro na representação local da PF no aeródromo.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à norma.	
A contribuição não foi incorporada tendo em vista que o local de desmuniamento a ser disponibilizado pelo operador de aeródromo não é necessariamente no mesmo local da PF e que a norma já prevê que o passageiro realize o desmuniamento antes da chegada ao aeródromo.	

Número da contribuição:	151
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
Art. 50. O transporte de armas de fogo e munições em operações de fretamento, taxi aéreo, aviação geral e segurança pública, quando o trânsito e/ou o embarque ocorrer em ARS, deverá ser autorizado por unidade da PF presente no aeródromo ou responsável pela circunscrição do aeródromo, conforme procedimento definido para o embarque de passageiro armado ou para despacho de arma de fogo.	
<b>Justificativa</b>	
Garantir que, assim como o embarque, o trânsito de passageiro de taxi aéreo, aviação geral e segurança pública na ARS estejam submetidos aos mesmos requisitos de AVSEC, uma vez que representam as mesmas ameaças à segurança da aviação civil.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição parcialmente incorporada à norma.	
Foi inserido no tópico que trata do desembarque em ARS.	

Número da contribuição:	152
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	

Art. 51. No caso de transporte de armas de fogo e munições nas operações de fretamento, taxi aéreo, aviação geral e segurança pública que envolvam desembarque e/ou trânsito em aeródromo com operação de voo regular de passageiro, o operador aéreo deverá informar ao operador do aeródromo após o estacionamento da aeronave sobre a existência da arma de fogo e munições a bordo.

**Justificativa**

Viabilizar o cumprimento do requisito de segurança, considerando:

- O zoneamento de segurança de um aeródromo não é de conhecimento dos aeronavegantes dos operadores aéreos indicados;
- As aeronaves desses operadores, via de regra, são parquedadas com fiscais de pátio do operador de aeródromo; e
- Os operadores de aeródromo não dispõem de meios e nem autorização do órgão de controle de tráfego aéreo para manter comunicação direta com as aeronaves em voo.

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada conforme justificativa acima.

Número da contribuição: 153

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA

**Contribuição**

Art. 52. Nas operações elencadas no art. 50 desta Resolução, cabe ao operador de aeródromo realizar a supervisão do trânsito de embarque e desembarque de passageiros e respectivas armas de fogo em ARS.

**Justificativa**

Harmonizar a redação do art. 52 com o requisito de acesso a ARS de tripulante da aviação geral e de taxi aéreo definido no RBAC 107, Seção 107.105 e incluir parágrafo único para facilitar a operacionalização do procedimento, uma vez que o comandante será notificado sobre a presença de arma de fogo e munição, quando do acesso ao ARS.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se que em decorrência da presença da arma de fogo o operador de aeródromo necessitará designar funcionário para acompanhar a operação de embarque e desembarque, com objetivo de garantir a esterilidade das ARS. Ou seja, nessa situação entende-se que o mero acompanhamento das operações por meio do CFTV não é suficiente para mitigar o risco decorrente da presença de armas na ARS.

Número da contribuição: 154

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA

**Contribuição**

Parágrafo único - O acesso e trânsito para embarque de pessoa transportando arma e munição de ARS deve ser autorizado pelo operador de aeródromo sob o acompanhamento do comandante da aeronave em que ocorrerá o transporte.

**Justificativa**

Harmonizar a redação do art. 52 com o requisito de acesso a ARS de tripulante da aviação geral e de taxi aéreo definido no RBAC 107, Seção 107.105 e incluir parágrafo único para facilitar a operacionalização do procedimento, uma vez que o comandante será notificado sobre a presença de arma de fogo e munição, quando do acesso ao ARS.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

No caso do embarque de passageiro armado da aviação geral em ARS a autorização é concedida pela PF ou órgão de segurança pública. Ao operador de aeródromo cabe a identificação do passageiro armado e inspeção dos pertences de mão no ponto de controle de acesso à ARS, acompanhar o passageiro até a aeronave e informar ao comandante acerca da presença do passageiro armado.

Número da contribuição: 155

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA

**Contribuição**

Art. 53, III – o acesso armado à ARS seja destinado exclusivamente ao embarque em aeronaves civis públicas dos órgãos públicos, acompanhados presencialmente e/ou por meio de câmera de CFTV por profissional do operador de aeródromo; e

**Justificativa**

Flexibiliza a execução da atividade pelo operador do aeródromo sem comprometer a eficácia do requisito de segurança.

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma.

No caso de embarque e desembarque em ARS que envolvam agentes públicos armados em aeronaves engajadas em operações de órgãos públicos entende-se que o acompanhamento pode ser realizado via CFTV sem comprometimento significativo da segurança.

Número da contribuição: 156

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA

**Contribuição**

O responsável pela equipe de escolta deverá assegurar ao operador aéreo e do aeródromo que o passageiro sob custódia não porte material proibido ou perigoso, de acordo com regulamentação da ANAC.

**Justificativa**

Inclusão de operador de aeródromo, considerando ser este responsável pelos controles de acesso às ARS's do aeródromo.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
Foi retirado o termo "operador aéreo". O dispositivo normativo objetiva esclarecer que a equipe de escolta tem responsabilidade de assegurar que o custodiado não porte itens proibidos ou perigosos.

Número da contribuição: 157
Nome: LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI
<b>Contribuição</b>
Parágrafo 2º: A PF poderá estabelecer procedimentos e infraestrutura para verificar a documentação prevista no caput deste artigo e autorizar o embarque de passageiro armado via sistema informatizado, podendo, inclusive, dispensar o comparecimento do passageiro na representação local da PF no aeródromo.
Esclarecimento: Quem deverá arcar com os custos da implantação dessa infraestrutura?
<b>Justificativa</b>
A concessionária questiona sobre quem deverá arcar com os custos da implantação dessa infraestrutura.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
O sistema informatizado para controle das autorizações para embarque de passageiro armado e despacho de arma de fogo é uma previsão normativa e poderá ser desenvolvido pela PF.

Número da contribuição: 158
Nome: LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI
<b>Contribuição</b>
Ao invés de deixar aberto os itens proibidos e informar apenas na lista do formulário de autorização de embarque, a Concessionária sugere e considera relevante elencar uma lista exaustiva com os itens que podem ser liberados ou apontar para alguma legislação que contenha essa lista. O intuito é ter um padrão pré-aprovado para facilitar no momento da inspeção o APAC, que não ficará à mercê de interpretações ou negando o embarque por falta de alguma informação no formulário na hora da inspeção.
<b>Justificativa</b>
Ter um padrão pré-aprovado para facilitar no momento da inspeção o APAC, que não ficará à mercê de interpretações ou negando o embarque por falta de alguma informação no formulário na hora da inspeção.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
Primeiramente, destaca-se que o dispositivo normativo em discussão na presente contribuição foi criado tendo em vista a necessidade dos agentes públicos (policiais principalmente) transportarem itens operacionais, além das armas de fogo, que são considerados proibidos, tais como facas táticas e "cassetetes".
Na situação atual, os agentes públicos em serviço são autorizados a embarcar com arma de fogo e munições ao mesmo tempo em que são obrigados a despachar um cassetete, por exemplo. Tal cenário acaba acarretando prejuízos às operações de segurança, conforme relatado pela PF e outros órgãos de segurança pública.
Sobre a criação de uma lista exaustiva de itens que poderiam ter o embarque permitido, entende-se que a pretensão de criar uma lista exaustiva poderia resultar no esquecimento de algum item específico que possa fazer parte do equipamento operacional de agentes públicos. Desta forma, entende-se mais adequado que esse controle seja realizado pela PF quando da fiscalização das autorizações para embarque armado, que deverão listar todos os itens proibidos portados pelo passageiro armado.
Ainda, ressalta-se que a possibilidade do porte de itens proibidos não abarca itens considerados perigosos, tais como explosivos e gases incapacitantes.
Por fim, destaca-se que a PF irá fiscalizar e verificar a possibilidade de embarque de cada um dos itens proibidos, através da fiscalização do formulário de autorização de embarque armado.

Número da contribuição: 159
Nome: LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI
<b>Contribuição</b>
Comunicar o operador de aeródromo também. Tendo em vista a possibilidade de ocorrência com passageiro armado em ARS e para que seja realizado o monitoramento no momento da transferência do mesmo de um voo para outro, uma vez que a autorização para o embarque de passageiro armado concedida por órgão de segurança pública somente terá validade para embarque em aeródromo situado na circunscrição do órgão expedidor.
<b>Justificativa</b>
Tendo em vista a possibilidade de ocorrência com passageiro armado em ARS e para que seja realizado o monitoramento no momento da transferência do mesmo de um voo para outro, uma vez que a autorização para o embarque de passageiro armado concedida por órgão de segurança pública somente terá validade para embarque em aeródromo situado na circunscrição do órgão expedidor.
<b>Resposta da ANAC</b>

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se que a comunicação ao operador de aeródromo é desnecessária, uma vez que o passageiro já está na ARS, devidamente autorizado na origem.

Caso o passageiro, no aeroporto de conexão, saia da ARS e deseje retornar, deverá seguir os trâmites para novo acesso à ARS, já disposto na Resolução.

Além disso, com o sistema informatizado da PF entrando em funcionamento, a busca por informações relativas aos dados dos passageiros armados e armas despachadas que estejam presentes em âmbito local poderá ser mais ágil.

Número da contribuição: 160

Nome: CLEVERSON LAUTERT CRUZ

#### Contribuição

Redação original:

Art. 2º O embarque de passageiro portando arma de fogo a bordo de aeronaves deve se restringir aos agentes públicos que, cumulativamente, possuam porte de arma por razão de ofício e necessitem comprovadamente ter acesso a arma no período compreendido entre o momento da inspeção de segurança para acesso à Área Restrita de Segurança - ARS no aeródromo de origem e a chegada à área de desembarque no aeródromo de destino.

Redação proposta:

Art. 2º O embarque de passageiro portando arma de fogo a bordo de aeronaves deve se restringir aos agentes públicos que possuam porte de arma por razão de ofício.

#### Justificativa

O dispositivo de restrição ao embarque armado desconsidera toda a logística necessária à atuação policial no país, em especial considerando-se as dimensões continentais e a grave situação de segurança pública enfrentada.

Atuando como piloto policial há mais de 16 anos, instrutor de armamento e tiro e como policial há mais de 22 anos, tive a oportunidade de enfrentar as mais diversas situações para o embarque armado, onde a falta de padronização é evidente dentro dos próprios aeródromos, entre as companhias aéreas e da própria Polícia Federal.

Também tive oportunidade de viajar pelos Estados Unidos da América em intercâmbio policial, onde o controle é muito maior, mas a burocracia muito menor, e onde circulei armado, a bordo, por diversos estados com autorização federal e sem qualquer problema ou maior restrição.

A nova resolução coloca em risco a segurança operacional, pois a realidade do país comprova a falta de preparo de agentes de companhia e de agentes da polícia federal e da polícia civil.

Acabei de pousar de um voo vindo de Porto Alegre, onde fui orientado pela Polícia Federal a manter a AF na cintura, com o carregador inserido, com "procedimento de segurança" de efetuar um "disparo a seco" na caixa de areia, ou seja, contrariando o próprio art. 6º da IN-DPF 106/2016 que atualmente orienta o embarque. Além disso, o agente de balcão da companhia aérea não sabia preencher direito o NOTOC, e já foi difícil achar o formulário, em 4 vias, atrasando ainda mais o embarque, para depois outro funcionário me acompanhar até a Polícia Federal para realização dos procedimentos de segurança, e "carimbar" a passagem, os formulários, além de outras papeladas (isso tudo em uma era em que se faz o "checkin" com "selfie" no próprio "smartphone". Ou seja, uma "romaria" de papéis e carimbos com procedimentos de segurança extremamente falhos.

O primado da necessidade, considerado para a justificativa da norma, deve ser aplicado para a própria restrição, pois desconheço incidente provocado por agente governamental armado a bordo de aeronaves no Brasil, salvo aqueles provocados pela própria restrição incoerente e injustificada de acesso a bordo. Por outro lado, inúmeras são as ocorrências de companhias aéreas com extravios e atrasos de entrega de produtos controlados.

Em suma, a restrição excessiva poderá trazer maiores prejuízos à segurança operacional e ao sistema aéreo do que se for adotada de forma mais simples e coesa, sem contar que a minuta de resolução está frontalmente em desacordo com o recente Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017, que pretende desburocratizar os serviços públicos (dentre os quais o transporte aéreo), .

Diante do exposto, propõe-se a alteração da minuta com a autorização para embarque armado dos agentes PUBLICOS que possuam PORTE DE ARMA em RAZÃO DE OFÍCIO, de forma a identificar precisamente quem estaria autorizado a embarcar armado, assim como descrito na Lei nº 10.826/2003 – Estatuto do Desarmamento, bem como evitar o casuísmo que prejudicará a adequada mobilização de efetivos policiais e de segurança pelo país.

Nesse sentido, diversas proposições de supressão de dispositivos serão efetuadas por este colaborador, considerando, além da experiência profissional descrita, a formação aeronáutica, a graduação em Administração, e a pós-graduação em Direito.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Em primeiro lugar, a presente Resolução objetiva justamente padronizar procedimentos que atualmente são realizados de forma despadronizada pelos operadores aéreos, aeroportos e pelos próprios órgãos de segurança pública.

Sobre o texto proposto que acarreta na permissão para embarque armado de todos os agentes públicos com porte de arma por razão de ofício, destaca-se que o nível risco a que está sujeito o agente público e as pessoas em geral dentro das salas de embarque (áreas restritas de segurança) e aeronaves não justifica o risco adicional do embarque indiscriminado de agentes públicos armados fora de serviço. Nesta linha, a Resolução propõe as atividades que ensejarão na possibilidade do embarque armado, como, por exemplo, a escolta de custodiados.

Em relação à experiência relatada na justificativa acerca do embarque armado nos EUA, destaca-se que a presente Resolução apresenta uma solução muito similar a utilizada nos EUA. (49 CFR 1544.219 Carriage of accessible weapons)

Deve-se ter em mente que o risco a que estão sujeitos os agentes públicos e pessoas em geral é considerado pequeno dentro das áreas restritas de segurança e aeronaves porque esses são locais de acesso mediante inspeção de segurança prévia, o que previne a entrada de pessoas portando itens proibidos, tais como armas e facas. Ainda, as salas de embarque são locais monitorados e com presença constante de vigilantes.

Por fim, os problemas apontados durante o transporte de armas e munições despachadas (extravio e atrasos), informa-se que a Resolução propõe procedimentos mais claros para entrega e devolução das armas. Entende-se que com o detalhamento e uniformização dos procedimentos os operadores aéreos e de aeródromo, bem como os órgãos de segurança pública terão meios para melhor capacitar seus colaboradores, propiciando mais segurança e fluidez no transporte de armas despachadas.

Número da contribuição: 161

Nome: LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI

#### Contribuição

Seção V Da Conduta do Passageiro Armado, no Art. 30, inciso III sobre consumo de bebida alcoólica (...), caso haja alguma intercorrência, tendo em vista a possibilidade de consumo nos cessionários (lanchonetes, restaurantes, etc.) situados em ARS, ficaria somente a cargo do operador aéreo em conjunto com Polícia Federal? Haverá algum tipo de comprovação ou será utilizada a simples declaração do agente público?

#### Justificativa

Necessidade de verificação de responsabilidades.

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Não será exigida a comprovação de não consumo de bebida alcoólica antes dos voos.

No entanto, foi inserido dispositivo para deixar claro que os operadores aéreos e de aeródromo deverão acionar a PF ou o órgão responsável pelas atividades de polícia no aeródromo a qualquer tempo, caso verifiquem que algum passageiro armado está agindo em desacordo com as condutas dispostas na Resolução.

Número da contribuição:	162
Nome:	CLEVERSON LAUTERT CRUZ
<b>Contribuição</b>	
Redação original: Art. 2º O embarque de passageiro portando arma de fogo a bordo de aeronaves deve se restringir aos agentes públicos que, cumulativamente, possuam porte de arma por razão de ofício e necessitem comprovadamente ter acesso a arma no período compreendido entre o momento da inspeção de segurança para acesso à Área Restrita de Segurança - ARS no aeródromo de origem e a chegada à área de desembarque no aeródromo de destino.	
Redação proposta: Art. 2º O embarque de passageiro portando arma de fogo a bordo de aeronaves deve se restringir aos agentes públicos que possuam porte de arma por razão de ofício.	
<b>Justificativa</b>	
O dispositivo de restrição ao embarque armado desconsidera toda a logística necessária à atuação policial no país, em especial considerando-se as dimensões continentais e a grave situação de segurança pública enfrentada. Atuando como piloto policial há mais de 16 anos, instrutor de armamento e tiro e como policial há mais de 22 anos, tive a oportunidade de enfrentar as mais diversas situações para o embarque armado, onde a falta de padronização é evidente dentro dos próprios aeródromos, entre as companhias aéreas e da própria Polícia Federal. Também tive oportunidade de viajar pelos Estados Unidos da América em intercâmbio policial, onde o controle é muito maior, mas a burocracia muito menor, e onde circulei armado, a bordo, por diversos estados com autorização federal e sem qualquer problema ou maior restrição. A nova resolução coloca em risco a segurança operacional, pois a realidade do país comprova a falta de preparo de agentes de companhia e de agentes da polícia federal e da polícia civil. Acabei de pousar de um voo vindo de Porto Alegre, onde fui orientado pela Polícia Federal a manter a AF na cintura, com o carregador inserido, com "procedimento de segurança" de efetuar um "disparo a seco" na caixa de areia, ou seja, contrariando o próprio art. 6º da IN-DPF 106/2016 que atualmente orienta o embarque. Além disso, o agente de balcão da companhia aérea não sabia preencher direito o NOTOC, e já foi difícil achar o formulário, em 4 vias, atrasando ainda mais o embarque, para depois outro funcionário me acompanhar até a Polícia Federal para realização dos procedimentos de segurança, e "carimbar" a passagem, os formulários, além de outras papeladas (isso tudo em uma era em que se faz o "checkin" com "selfie" no próprio "smartphone". Ou seja, uma "romaria" de papéis e carimbos com procedimentos de segurança extremamente falhos. O primado da necessidade, considerado para a justificativa da norma, deve ser aplicado para a própria restrição, pois desconheço incidente provocado por agente governamental armado a bordo de aeronaves no Brasil, salvo aqueles provocados pela própria restrição incoerente e injustificada de acesso a bordo. Por outro lado, inúmeras são as ocorrências de companhias aéreas com extravios e atrasos de entrega de produtos controlados. Em suma, a restrição excessiva poderá trazer maiores prejuízos à segurança operacional e ao sistema aéreo do que se for adotada de forma mais simples e coesa, sem contar que a minuta de resolução está frontalmente em desacordo com o recente Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017, que pretende desburocratizar os serviços públicos (dentro os quais o transporte aéreo), . Diante do exposto, propõe-se a alteração da minuta com a autorização para embarque armado dos agentes PUBLICOS que possuam PORTE DE ARMA em RAZÃO DE OFÍCIO, de forma a identificar precisamente quem estaria autorizado a embarcar armado, assim como descrito na Lei nº 10.826/2003 – Estatuto do Desarmamento, bem como evitar o casuismo que prejudicará a adequada mobilização de efetivos policiais e de segurança pelo país. Nesse sentido, diversas proposições de supressão de dispositivos serão efetuadas por este colaborador, considerando, além da experiência profissional descrita, a formação aeronáutica, a graduação em Administração, e a pós-graduação em Direito.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à norma. Idem a contribuição nº 160.	

Número da contribuição:	163
Nome:	LEILA TEIXEIRA BARROS
<b>Contribuição</b>	
definir o termo "Agente Público", pois a interpretação nos leva a entender que qualquer "agente público" com prerrogativa de cargo, possa se utilizar para ter privilégios para embarque armado.	
<b>Justificativa</b>	
Utilização na minuta de "Agente Público", em pesquisa a definição encontrada na Lei de Improbidade Administrativa (Lei nº 8429/92) conceitua agente público como "todo aquele que exerce, ainda que transitoriamente ou sem remuneração, por eleição, nomeação, designação, contratação ou qualquer outra forma de investidura ou vínculo, mandato, cargo, emprego ou função nas entidades mencionadas no (...).	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à norma.	
A norma é clara quando aborda a condição para embarque armado, colocando que é necessário ser agente público e, cumulativamente, possuir porte de arma por razão de ofício e necessitar comprovadamente ter acesso a arma no período compreendido entre o momento da inspeção de segurança para acesso à Área Restrita de Segurança - ARS no aeródromo de origem e a chegada à área de desembarque no aeródromo de destino.	
Além disso, a norma é objetiva ao estabelecer que embarque armado não é permitido aos agentes públicos aposentados, reformados ou da reserva.	

Número da contribuição:	164
Nome:	CLEVERSON LAUTERT CRUZ
<b>Contribuição</b>	
Exclusão do §1º	
<b>Justificativa</b>	

O dispositivo de restrição ao embarque armado desconsidera toda a logística necessária à atuação policial no país, em especial considerando-se as dimensões continentais e a grave situação de segurança pública enfrentada. Atuando como piloto policial há mais de 16 anos, instrutor de armamento e tiro e como policial há mais de 22 anos, tive a oportunidade de enfrentar as mais diversas situações para o embarque armado, onde a falta de padronização é evidente dentro dos próprios aeródromos, entre as companhias aéreas e da própria Polícia Federal.

Também tive oportunidade de viajar pelos Estados Unidos da América em intercâmbio policial, onde o controle é muito maior, mas a burocracia muito menor, e onde circulei armado, a bordo, por diversos estados com autorização federal e sem qualquer problema ou maior restrição.

A nova resolução coloca em risco a segurança operacional, pois a realidade do país comprova a falta de preparo de agentes de companhia e de agentes da polícia federal e da polícia civil.

Acabei de pousar de um voo vindo de Porto Alegre, onde fui orientado pela Polícia Federal a manter a AF na cintura, com o carregador inserido, com "procedimento de segurança" de efetuar um "disparo a seco" na caixa de areia, ou seja, contrariando o próprio art. 6º da IN-DPF 106/2016 que atualmente orienta o embarque. Além disso, o agente de balcão da companhia aérea não sabia preencher direito o NOTOC, e já foi difícil achar o formulário, em 4 vias, atrasando ainda mais o embarque, para depois outro funcionário me acompanhar até a Polícia Federal para realização dos procedimentos de segurança, e "carimbar" a passagem, os formulários, além de outras papeladas (isso tudo em uma era em que se faz o "checkin" com "selfie" no próprio "smartphone". Ou seja, uma "romaria" de papéis e carimbos com procedimentos de segurança extremamente falhos.

O primado da necessidade, considerado para a justificativa da norma, deve ser aplicado para a própria restrição, pois desconheço incidente provocado por agente governamental armado a bordo de aeronaves no Brasil, salvo aqueles provocados pela própria restrição incoerente e injustificada de acesso a bordo. Por outro lado, inúmeras são as ocorrências de companhias aéreas com extravios e atrasos de entrega de produtos controlados.

Em suma, a restrição excessiva poderá trazer maiores prejuízos à segurança operacional e ao sistema aéreo do que se for adotada de forma mais simples e coesa, sem contar que a minuta de resolução está frontalmente em desacordo com o recente Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017, que pretende desburocratizar os serviços públicos (dentre os quais o transporte aéreo), .

Diante do exposto, propõe-se a alteração da minuta com a autorização para embarque armado dos agentes PUBLICOS que possuam PORTE DE ARMA em RAZÃO DE OFÍCIO, de forma a identificar precisamente quem estaria autorizado a embarcar armado, assim como descrito na Lei nº 10.826/2003 – Estatuto do Desarmamento, bem como evitar o casuísimo que prejudicará a adequada mobilização de efetivos policiais e de segurança pelo país.

Nesse sentido, diversas proposições de supressão de dispositivos serão efetuadas por este colaborador, considerando, além da experiência profissional descrita, a formação aeronáutica, a graduação em Administração, e a pós-graduação em Direito.

A manutenção da restrição não se justifica, especialmente em razão da necessidade proteção pessoal e a autorização legal para o porte de arma de fogo. A maioria dos agentes públicos, ao passar para a inatividade, passam a ficar extremamente vulneráveis, especialmente no caso de infratores anteriormente presos. O criminoso, ao ter certeza da vulnerabilidade do agente público inativo (pois não poderá portar arma de fogo), poderá planejar a investida justamente quando estiver na mesma aeronave, pois saberá que a capacidade de reação é nula (ainda mais com a criminalidade crescente no país).

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma

Primeiramente, destaca-se que a restrição ao embarque armado não está direcionada somente aos aposentados, uma vez que os agentes públicos da ativa também passarão a precisar comprovar estar a serviço numa das atividades elencadas nas hipóteses previstas na Resolução (exemplo: escolta de custodiados) para que tenham o embarque armado autorizado.

Entende-se que o nível risco a que está sujeito o agente público inativo dentro das salas de embarque (áreas restritas de segurança) e aeronaves não justifica o risco adicional do embarque deste agente como passageiro armado. Deve-se ter em mente que o risco ao agente é considerado pequeno porque as áreas restritas de segurança e aeronaves são locais de acesso mediante inspeção de segurança prévia, o que previne a entrada de pessoas portando itens proibidos, tais como armas e facas. Ainda, as salas de embarque são locais monitorados e com presença constante de vigilantes.

Por fim, o transporte de armas por agentes públicos inativos não está sendo proibido totalmente, uma vez que as armas poderão ser despachadas, ficando a disposição do passageiro no aeródromo de destino, oportunidade na qual o agente terá a arma restituída antes de retornar as áreas públicas.

Número da contribuição: 165

Nome: LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI

#### Contribuição

Seção V Da Conduta do Passageiro Armado, no Art. 30 inciso VI – municiamento após o desembarque em local seguro e reservado (...), enquanto o passageiro estiver no caminho até o desembarque ele pode realizar o municiamento, e pode ser que não ocorra de forma discreta.

Sugestão: Definir junto com o Operador de Aeródromo e Polícia Federal um local para realização deste ato, caso o passageiro queira fazê-lo nas dependências do aeródromo da mesma maneira que ele precisa desmunicar em local adequado previsto no PSA, com o intuito de minimizar riscos aos demais.

#### Justificativa

Garantir que o passageiro irá desmunicar em local adequado previsto no PSA, com o intuito de minimizar riscos aos demais.

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

O dispositivo em discussão foi alterado para deixar claro que o municiamento tem que ser realizado fora da ARS.

Número da contribuição: 166

Nome: LEILA TEIXEIRA BARROS

#### Contribuição

A comunicação com o Operador de Aeródromo deve sempre ocorrer para fins de facilitar a verificação em caso de possíveis ocorrências envolvendo passageiros armados, bem como deve haver um registro com histórico no aeródromo da quantidade de passageiros armados embarcados.

#### Justificativa

Ausência de comunicação prévia do operador aéreo ao operador de aeródromo sobre o embarque de passageiros armados. É importante ressaltar que mesmo as responsabilidades por todo o processo do tema estar entre o operador aéreo e o responsável pela segurança do aeródromo, caso haja algum contratempo ou intercorrência e levando-se em consideração o acesso às ARS por pessoa armada, o operador de aeródromo será envolvido no processo.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.
Entende-se desnecessária a comunicação prévia ao operador de aeródromo, destacando que a norma já estabelece que eventuais dúvidas do operador aéreo e do operador de aeródromo serão dirimidas pelo órgão de segurança pública responsável pela verificação dos formulários de autorização de embarque armado.
Por fim, informa-se que a PF está desenvolvendo um sistema informatizado que facilitará e tornará mais seguro o processo de conferência das autorizações de embarque armado e despacho de arma de fogo por parte dos operadores aéreos e operadores de aeródromo.

Número da contribuição: 167
Nome: LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI
<b>Contribuição</b>
Art. 34 A autorização do despacho de arma de fogo em aeronaves deve ser precedida do preenchimento do formulário (...) modelos definidos pela PF.
Sugestão: Avaliar se o modelo escolhido for digital, em como ficaria a identificação dessa autorização no canal de inspeção. Se o operador de aeródromo precisar ter alguma conexão com um sistema ou internet, por exemplo, para acessar o documento ou se ele viria impresso pelo operador aéreo do DPF local.
<b>Justificativa</b>
Esclarecer como será o recebimento da autorização pelo operador do aeródromo.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
A definição detalhada dos procedimentos só poderá ocorrer quando a PF estabelecer os meios para preenchimento e emissão das autorizações, podendo inclusive alguns procedimentos serem de acesso restrito.

Número da contribuição: 168
Nome: LEILA TEIXEIRA BARROS
<b>Contribuição</b>
Detalhar a informação quanto a possível utilização de formulário digital, ou seja, a equipe do canal de inspeção de segurança, para realizar o adequado procedimento de inspeção deverá conhecer o tipo de formulário a ser utilizado e, em caso deste formulário ser digital, como ficaria a consulta para validação nos pontos de controle de acesso às ARS do aeródromo pela Segurança/APAC? Este ponto se aplica a todos os artigos que tratam de formulário físico ou digital.
<b>Justificativa</b>
Necessidade de adequação de procedimento e até mesmo infraestrutura para o processo.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma. Idem a contribuição nº 167.

Número da contribuição: 169
Nome: WALTER EDUARDO ROSA CRUZ
<b>Contribuição</b>
1. Sugiro que o porte de arma dentro das aeronaves seja reduzido ao transporte de arma sob tutela do viajante que tem prerrogativa funcional, mediante a aposição de um selo plástico na(s) arma(s), que seria introduzido pela câmara de explosão, sairia pela extremidade do cano, seria dobrado na direção da sede do carregador e passaria por dentro desta, no caso de armas que o utilizem, ou perpassaria por uma das sedes de munição do tambor, no caso de revólveres, e seria lacrado dentro da câmara de explosão, completando, portanto, uma volta pela arma, de forma a garantir que a câmara de explosão esteja vazia de munição, evitando-se, assim disparos acidentais. 2. Entenda-se como transporte a condução da arma desmuniçada e lacrada, como descrito acima, pelo próprio agente que detém seu respectivo porte dentro da aeronave. 3. Que o preenchimento de formulários seja todo feito pelo viajante, em ocasião anterior ao seu comparecimento ao aeroporto, para que o policial federal que o atendesse apenas fiscalizasse e não perdesse tempo alimentando sistemas com informações, principalmente face ao fato de que grande parte das informações que ali estão sendo apostas já são conhecidas pelas instituições, como por exemplo, número de SINARM e SIGMA. 4. Que essa regulamentação preveja a inclusão, em futuro próximo, de aplicativo de informática que permita: • a declaração dos dados e informações pertinentes a tal embarque às entidades de direito (PF, ANAC, INFRAERO, e, parcialmente, as companhias aéreas) por parte do viajante armado; • A impressão do documento de embarque armado (Código Azul e afins) ou despacho de arma constando um código QR CODE, que viabilize, no futuro, a fácil verificação da adequação das informações declaradas por meio de aplicativo leitor de tal código, bem como a geração de tal código em smartfone do viajante que possa ser lido por um leitor específico, ou por outro smartfone da polícia ou outro órgão controlador; • ser instalado em smartfones dos policiais que efetuam tal fiscalização ou de outros agentes aeroportuários com tais prerrogativas. 5. O porte de arma em relativo pronto emprego permanecerá da forma como consta na minuta de resolução: escolta de presos, segurança de dignitários, etc.
<b>Justificativa</b>

Sou Agente de Polícia Federal lotado no Aeroporto Internacional Cataratas em Foz do Iguaçu. Entre as minhas atribuições estão as de proceder com os trâmites de autorização de embarque armado e despacho de armas de fogo junto às companhias aéreas. Já tive a oportunidade de trabalhar no aeroporto em dias em que ocorreram, na região de Foz do Iguaçu, campeonatos de tiro desportivo e cursos ministrados por órgãos policiais, como a própria Polícia Federal. Nessas ocasiões, o fluxo de viajantes armados é imenso, chegando à casa das centenas de procedimentos num intervalo de poucos dias (em torno de dois ou três). A própria atividade de fiscalização, que visa à segurança de todos, e não apenas daqueles que se encontram dentro de aeronaves, acaba por ensejar acidentes por ocasião do desmuniamento das armas, como se pode ler nas notícias dos links em anexo. Por óbvio, o risco, ainda que não possa ser mensurado matematicamente, já que é sempre potencial, será sempre proporcional à quantidade de procedimentos executados. Tanto o fato de dezenas de viajantes fazendo o procedimento em fila, quanto o alvoroço que ocorre em razão disso, concorrem para aumentar o risco. Desta forma, ao se inserir o lacre como descrito, o risco de acidentes seria mitigado. Com relação à defesa de que o próprio portador legal da arma a transporte dentro da aeronave, uma vez que ela esteja lacrada, se deve ao fato de que este, justamente por ser detentor de porte, tem que ser entendido como sendo mais capacitado ao seu transporte do que funcionários de empresas aéreas que, em regra, não possuem treinamento específico para tal. Inverter tal entendimento pode contrapor a própria lei que outorga o porte, pois ela não habilita tais servidores de companhias aéreas a tal transporte, quem faz isso é a regulamentação, s. m. j., contraditando-a. Caso se adote o pressuposto de uma eventual atitude inadequada dolosa por parte do agente que detém o porte, há que se observar que isso não eliminará o mesmo pressuposto com relação àqueles que trabalham na comunidade aeroportuária, e que, além de não serem detentores da capacitação necessária, também não são detentores da averiguação prévia de idoneidade a que todo portador de arma já foi submetido. Caso se adote o pressuposto da eventualidade do acidente, o lacre acima descrito resolverá ou minimizará o problema. Em caso de se distinguir diversos níveis de prerrogativas, pode-se adotar diversos tipos de lacre com, respectivamente, diversos níveis de resistência à ruptura, até mesmo lacres feitos com cabos de aço cujo deslacramento só possa ser executado no destino com a utilização de outros equipamentos, como, por exemplo, chaves físicas e ou magnéticas, como as que já são amplamente usadas em lojas de departamentos. Aliás, na hipótese de acidente, há que se considerar que há bem mais notícias de ocorrências dentro dos aeroportos do que dentro de aeronaves. Pelo menos que tenham vindo a público. Por outro lado, há notícias de extravios de armas, o que, se por um lado é um transtorno para o viajante, poderá sê-lo também para as companhias aéreas que, no caso de tais ocorrências poderão, eventualmente, ser responsabilizadas, inclusive judicialmente, por tais fatos. Neste particular há que se questionar às companhias se é de seu interesse aumentar volumosamente o despacho de armas, o que acarretará, além do já citado potencial extravio, também o aumento de suas responsabilidades diárias, tendo que gerir grande parte do processo, o que poderá determinar atrasos em voos (com inevitáveis prejuízos financeiros), bem como demandar mais atribuições aos seus funcionários, o que, por sua vez, poderá redundar em pagamentos de horas extras nos aeroportos mais movimentados, ou mesmo na necessidade de contratar maior número de colaboradores. Por último, e, creio eu, o mais importante, o aumento do fluxo de armas nos pátios dos aeroportos, fatalmente atrairá a atenção de meliantes que verão nisso oportunidade não apenas para furtar armas, mas até mesmo sequestrar aviões ou roubar seus valores, cientes de que aqueles que deveriam zelar pela segurança aeroportuária, seja direta ou subsidiariamente, estarão desarmados, e que, dentro desses ambientes, pouquíssimos policiais estarão armados. Particularmente creio que desviar o fluxo de armas das cinturas dos policiais para os pátios dos aeroportos constitua uma atitude profundamente inadequada. Não podemos negligenciar os índices de segurança pública do Brasil, e nem mesmo o fato de que a criminalidade brasileira adota diuturnamente postura de extrema ousada: invadem pátios de aeroportos para cometer roubos, explodem carros fortes, efetuam disparos dentro de saguão de aeroportos, como ocorreu em Porto Alegre, perpetraram assaltos à luz do dia com fuzis em punho, traficam drogas em variadas escalas de quantidade dentro de aeroportos, entre outros crimes absurdamente escandalosos. Penso que se o espírito da mudança deste regulamento pretende apenas evitar acidentes, o lacre prévio e sistemático das armas de fogo será suficiente.

<http://www.vitoriaadaconquistanoticias.com.br/v2/2014/07/15/disparo-acidental-de-arma-de-fogo-no-aeroporto-de-conquista-provoca-susto-entre-passageiros/>

<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1902200811.htm>

<http://www.sonoticias.com.br/noticia/geral/arma-dispara-dentro-de-aeroporto-de-sinop-superintendente-diz-que-foi-dentro-de-sala-preparada>

<http://www.gcnoticias.com.br/policia/arma-de-passageiro-dispara-acidentalmente-em-aeroporto-de-sinop/8037296>

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma, conforme as seguintes justificativas para cada ponto.

1) e 2) Entende-se que a utilização de lacres plásticos nas armas portadas pelos passageiros não acarreta em um nível de segurança equivalente ao da arma despachada inacessível aos passageiros durante o voo. Assim, a Resolução permanece prevendo o despacho para os casos em que o passageiro não comprovar a necessidade do embarque armado nos termos das hipóteses elencadas na Resolução.

3) e 4) A PF já está desenvolvendo um sistema informatizado que permitirá esse preenchimento prévio, via sistema informatizado. Também estão sendo estudadas maneiras de substituir as vias impressas dos formulários por vias digitais, inclusive a via do passageiro.

5) Segue conforme a minuta inicial com pequenos ajustes.

Número da contribuição: 170

Nome: LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI

**Contribuição**

Art. 39 §1º uma via do formulário de autorização de despacho de arma de fogo (...)

Sugestão: Disponibilizar uma via para arquivo e controle do operador do aeródromo. Isso possibilita acompanhar a quantidade de despachos de arma de fogo, ter um documento para o caso de ocorrências, entre outras questões.

**Justificativa**

Acompanhar a quantidade de despachos de arma de fogo, ter um documento para o caso de ocorrências, entre outras questões.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se desnecessária a comunicação prévia ao operador de aeródromo, destacando que a norma já estabelece que eventuais dúvidas do operador aéreo e do operador de aeródromo serão dirimidas pelo órgão de segurança pública responsável pela verificação dos formulários de autorização de embarque armado. Ainda, informa-se que a PF está desenvolvendo um sistema informatizado que tende a tornar mais fácil a obtenção dos dados relativos ao embarque armado e despacho de armas.

Número da contribuição: 171

Nome: LEILA TEIXEIRA BARROS

**Contribuição**

Listar na resolução os documentos que serão considerados válidos e o amparo legal, atualmente a legislação que existe sobre embarque (resolução nº 400) aponta o Decreto nº 5.978, de 4 de dezembro de 2006 que não contempla, por exemplo a CNH vencida que de acordo com o Ofício expedido pelo Ministério das Cidades – CONTRAN deve ser aceita.

**Justificativa**

Necessidade de ser exaustivo na determinação dos documentos válidos para os trâmites previstos em resolução.

**Resposta da ANAC**

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Foi inserida redação para versar que o documento de identificação deve ter fé pública e validade em todo o território brasileiro, entende-se que essa redação engloba a CNH.

Número da contribuição: 172

Nome: LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI

**Contribuição**

Art. 51 No caso de transporte de armas de fogo e munições (...) envolvam o desembarque em ARS (art. 50 - fretamento, táxi aéreo, aviação geral e segurança pública) utilizando os meios definidos pelo operador de aeródromo.

Observação: A Concessionária questiona como serão definidos estes meios, a minuta da resolução não especifica quais meios devem ser definidos pelo operador de aeródromo, e tampouco se existem orientações em relação a estas definições.

**Justificativa**

A minuta da resolução não especifica quais meios devem ser definidos pelo operador de aeródromo, e tampouco se existem orientações em relação a estas definições.

**Resposta da ANAC**

Contribuição parcialmente aceita.

Foi iserido que a comunicação pode ser feita imediatamente após o pouso. Nesse caso, entende-se que a comunicação pode ser realizada, por exemplo, ao fiscal de pátio responsável pelo balizamento da aeronave.

Número da contribuição: 173

Nome: LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI

**Contribuição**

Art. 52 Nas operações elencadas no art. 50 (...) cabe ao operador de aeródromo realizar o controle e acompanhamento do trânsito de embarque e desembarque de passageiros e respectivas armas de fogo (...)

Questionamento: Por que no caso da aviação geral passa a ser responsabilidade do aeródromo? Não deveria ser do operador aéreo também, tendo em vista manter o procedimento de autorização pela Polícia Federal?

**Justificativa**

Esclarecer responsabilidades.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se que no caso de operadores da aviação geral e táxi aéreo o operador aéreo não é o regulado adequado para supervisionar o trânsito da arma nas ARS, principalmente pelas características das operações desses regulados, que na maioria das vezes não tem uma equipe disponível no aeródromo para execução de procedimentos de segurança.

Número da contribuição: 174

Nome: LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI

**Contribuição**

Art. 61 É vedado o desembarque em território nacional de oficiais estrangeiros de segurança em voo portando suas armas (...)

Sugestão: Criar um fluxo de comunicação de como será feita o elo dessa informação pelas partes envolvidas (Operador Aéreo, de aeródromo, RFB e DPF e estado interessado) garantindo a eficácia da comunicação e mantendo um padrão pré-estabelecido pela ANAC.

**Justificativa**

Garantir a eficácia da comunicação e mantendo um padrão pré-estabelecido pela ANAC.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se que os procedimentos serão definidos pelos órgãos responsáveis tão logo se torne necessária a operacionalização.

Número da contribuição: 175

Nome: CLEVERSON LAUTERT CRUZ

**Contribuição**

Supressão integral do art.3º

**Justificativa**

O dispositivo de restrição ao embarque armado desconsidera toda a logística necessária à atuação policial no país, em especial considerando-se as dimensões continentais e a grave situação de segurança pública enfrentada. Atuando como piloto policial há mais de 16 anos, instrutor de armamento e tiro e como policial há mais de 22 anos, tive a oportunidade de enfrentar as mais diversas situações para o embarque armado, onde a falta de padronização é evidente dentro dos próprios aeródromos, entre as companhias aéreas e da própria Polícia Federal.

Também tive oportunidade de viajar pelos Estados Unidos da América em intercâmbio policial, onde o controle é muito maior, mas a burocracia muito menor, e onde circulei armado, a bordo, por diversos estados com autorização federal e sem qualquer problema ou maior restrição.

A nova resolução coloca em risco a segurança operacional, pois a realidade do país comprova a falta de preparo de agentes de companhia e de agentes da polícia federal e da polícia civil.

Acabei de pousar de um voo vindo de Porto Alegre, onde fui orientado pela Polícia Federal a manter a AF na cintura, com o carregador inserido, com "procedimento de segurança" de efetuar um "disparo a seco" na caixa de areia, ou seja, contrariando o próprio art. 6º da IN-DPF 106/2016 que atualmente orienta o embarque. Além disso, o agente de balcão da companhia aérea não sabia preencher direito o NOTOC, e já foi difícil achar o formulário, em 4 vias, atrasando ainda mais o embarque, para depois outro funcionário me acompanhar até a Polícia Federal para realização dos procedimentos de segurança, e "carimbar" a passagem, os formulários, além de outras papeladas (isso tudo em uma era em que se faz o "checkin" com "selfie" no próprio "smartphone". Ou seja, uma "romaria" de papéis e carimbos com procedimentos de segurança extremamente falhos.

O primado da necessidade, considerado para a justificativa da norma, deve ser aplicado para a própria restrição, pois desconheço incidente provocado por agente governamental armado a bordo de aeronaves no Brasil, salvo aqueles provocados pela própria restrição incoerente e injustificada de acesso a bordo. Por outro lado, inúmeras são as ocorrências de companhias aéreas com extravios e atrasos de entrega de produtos controlados.

Em suma, a restrição excessiva poderá trazer maiores prejuízos à segurança operacional e ao sistema aéreo do que se for adotada de forma mais simples e coesa, sem contar que a minuta de resolução está frontalmente em desacordo com o recente Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017, que pretende desburocratizar os serviços públicos (dentre os quais o transporte aéreo), .

Diante do exposto, propõe-se a alteração da minuta com a autorização para embarque armado dos agentes PUBLICOS que possuam PORTE DE ARMA em RAZÃO DE OFÍCIO, de forma a identificar precisamente quem estaria autorizado a embarcar armado, assim como descrito na Lei nº 10.826/2003 – Estatuto do Desarmamento, bem como evitar o casuismo que prejudicará a adequada mobilização de efetivos policiais e de segurança pelo país.

Nesse sentido, diversas proposições de supressão de dispositivos serão efetuadas por este colaborador, considerando, além da experiência profissional descrita, a formação aeronáutica, a graduação em Administração, e a pós-graduação em Direito.

O dispositivo específico, além de inserir critérios ausentes de definição jurídica ou técnica, cria precedente de extremo risco, ao deixar à avaliação do agente de aeroporto a avaliação subjetiva acerca de operações desenvolvidas por outras agências, muitas vezes de caráter extremamente sigiloso, como as desenvolvidas pela ABIN e pela Receita Federal. Como exemplo, haverá identificação da autoridade ou da testemunha (muitas vezes protegida pela despersonalização); a operação de vigilância possui requisitos difusos, que são definidos de acordo com o padrão operacional de cada agência (por exemplo, no Ministério Público do Trabalho poderá ter um procurador ameaçado, que demande proteção, mas que esteja no serviço verificando as próprias condições de trabalho da companhia aérea) e, inclusive, é discutível o transporte de preso custodiado por agentes com armas de fogo, onde a mais evoluída doutrina mostra que deve ser evitado o uso de armas de fogo próximo à presos (sendo preferível o uso de Dispositivos Eletro Incapacitantes, tipo Spark ou Taser a bordo da aeronave). Ou seja, além de não ser recomendado, do ponto de vista operacional, por contrariar a Lei 13.060, de 2014, pois não pode ser utilizada em pessoa em fuga, a utilização de arma de fogo, nesses casos de condução aproximada, gera risco à segurança operacional de voo.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Primeiramente, as hipóteses que levam a comprovação da necessidade de embarque armado refletem basicamente o disposto na norma dos EUA, citada como referência na justificativa da contribuição. Ainda, o art. 3º visa justamente estabelecer critérios objetivos para a autorização do embarque de passageiro armado.

Sobre a utilização de armas de fogo para transporte de custodiados, entende-se que os órgãos responsáveis pelas escoltas são os mais preparados para discutir questões relacionadas aos tipos de armas ideais para utilização nessas operações, se armas de fogo ou armas de eletrochoque.

Em relação à experiência relatada na justificativa acerca do embarque armado nos EUA, destaca-se que a presente Resolução apresenta uma solução muito similar a utilizada nos EUA. (49 CFR 1544.219 Carriage of accessible weapons)

Deve-se ter em mente que o risco a que estão sujeitos os agente públicos e pessoas em geral é considerado pequeno dentro das áreas restritas de segurança e aeronaves porque esses são locais de acesso mediante inspeção de segurança prévia, o que previne a entrada de pessoas portando itens proibidos, tais como armas e facas. Ainda, as salas de embarque são locais monitorados e com presença constante de vigilantes.

Número da contribuição: 176

Nome: LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI

#### Contribuição

Art. 75 O passageiro sob custódia transportado em voos internacionais, para garantir que não constitua perigo à segurança (...) acompanhado por equipe de escolta dimensionada pela PF.

Dúvida: Esse dimensionamento será no âmbito local ou haverá informação antecipada oriunda do DPF/MJ de Brasília? Caso seja de âmbito local deverá ser alinhado em CSA?

#### Justificativa

Garantir o fluxo de informações.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Caberá a PF estabelecer em sua estrutura administrativa o setor responsável pelo dimensionamento das escoltas, ou seja, poderá ser em âmbito local ou nacional, a critério da PF.

Número da contribuição: 177

Nome: LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI

#### Contribuição

Art. 22: O operador aéreo deverá notificar a sua base de destino e o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo de destino sobre a presença de passageiro(s) armado(s) no voo.

Sugestão: o operador do aeródromo de destino também deverá ser informado.

#### Justificativa

Garantir que o operador do aeródromo também esteja ciente realizando o controle.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.
Entende-se que a comunicação ao operador de aeródromo é desnecessária, uma vez que o passageiro já estará na ARS, devidamente autorizado na origem.
Caso o passageiro, no aeroporto de conexão, saia da ARS e deseje retornar, deverá seguir os trâmites para novo acesso à ARS, já disposto na Resolução.
Além disso, com o sistema informatizado da PF entrando em funcionamento, o acesso aos dados relacionados aos passageiros armados e armas despachadas que estejam presentes em âmbito local poderão ser consultados de forma mais ágil pelos operadores.

Número da contribuição: 178
Nome: CLEVERSON LAUTERT CRUZ
<b>Contribuição</b>
Redação proposta: Art. 4º A Polícia Federal restringirá o porte de armas de fogo a bordo de aeronaves a 2 (duas) armas curtas (pistola ou revólver) por passageiro autorizado, desmuniçadas e acompanhadas de munição limitada a 1 (uma) carga principal e 2 (duas) reservas para cada arma e peso máximo de 5 kg.
<b>Justificativa</b>
O dispositivo de restrição ao embarque armado desconsidera toda a logística necessária à atuação policial no país, em especial considerando-se as dimensões continentais e a grave situação de segurança pública enfrentada. Atuando como piloto policial há mais de 16 anos, instrutor de armamento e tiro e como policial há mais de 22 anos, tive a oportunidade de enfrentar as mais diversas situações para o embarque armado, onde a falta de padronização é evidente dentro dos próprios aeródromos, entre as companhias aéreas e da própria Polícia Federal. Também tive oportunidade de viajar pelos Estados Unidos da América em intercâmbio policial, onde o controle é muito maior, mas a burocracia muito menor, e onde circulei armado, a bordo, por diversos estados com autorização federal e sem qualquer problema ou maior restrição. A nova resolução coloca em risco a segurança operacional, pois a realidade do país comprova a falta de preparo de agentes de companhia e de agentes da polícia federal e da polícia civil. Acabei de pousar de um voo vindo de Porto Alegre, onde fui orientado pela Polícia Federal a manter a AF na cintura, com o carregador inserido, com "procedimento de segurança" de efetuar um "disparo a seco" na caixa de areia, ou seja, contrariando o próprio art. 6º da IN-DPF 106/2016 que atualmente orienta o embarque. Além disso, o agente de balcão da companhia aérea não sabia preencher direito o NOTOC, e já foi difícil achar o formulário, em 4 vias, atrasando ainda mais o embarque, para depois outro funcionário me acompanhar até a Polícia Federal para realização dos procedimentos de segurança, e "carimbar" a passagem, os formulários, além de outras papeladas (isso tudo em uma era em que se faz o "checkin" com "selfie" no próprio "smartphone". Ou seja, uma "romaria" de papéis e carimbos com procedimentos de segurança extremamente falhos. O primado da necessidade, considerado para a justificativa da norma, deve ser aplicado para a própria restrição, pois desconheço incidente provocado por agente governamental armado a bordo de aeronaves no Brasil, salvo aqueles provocados pela própria restrição incoerente e injustificada de acesso a bordo. Por outro lado, inúmeras são as ocorrências de companhias aéreas com extravios e atrasos de entrega de produtos controlados. Em suma, a restrição excessiva poderá trazer maiores prejuízos à segurança operacional e ao sistema aéreo do que se for adotada de forma mais simples e coesa, sem contar que a minuta de resolução está frontalmente em desacordo com o recente Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017, que pretende desburocratizar os serviços públicos (dentro os quais o transporte aéreo), . Diante do exposto, propõe-se a alteração da minuta com a autorização para embarque armado dos agentes PUBLICOS que possuam PORTE DE ARMA em RAZÃO DE OFÍCIO, de forma a identificar precisamente quem estaria autorizado a embarcar armado, assim como descrito na Lei nº 10.826/2003 – Estatuto do Desarmamento, bem como evitar o casuismo que prejudicará a adequada mobilização de efetivos policiais e de segurança pelo país. Nesse sentido, diversas proposições de supressão de dispositivos serão efetuadas por este colaborador, considerando, além da experiência profissional descrita, a formação aeronáutica, a graduação em Administração, e a pós-graduação em Direito. A redação do dispositivo está equivocada tecnicamente e não comporta a restrição técnica para embarque. Propõe-se a adequação ao R-105 (Decreto nº 3.665, de 2000). A "carga" principal pode variar de acordo com o carregador (no caso de pistola) que estiver sendo utilizado, ou seja, foge ao critério de objetividade da norma, pois, p. ex., com a redação atual, é possível transportar uma pistola Glock com 3 carregadores de 10 munições, ou 3 carregadores com 30 munições, para a mesma arma, ou seja, a limitação iria de 30 até 90 munições para a mesma arma. Melhor é manter a limitação atual de quantitativo (30 munições) ou de peso (5kg). Adicionalmente, considera-se que o responsável por autorizar o embarque (Polícia Federal) é quem restrinja o porte, sob pena de termos graves dissonâncias decorrente de uma companhia aérea restringindo o embarque de um agente do Estado que foi devidamente autorizado pela Polícia Federal (aliás, esse já se mostrou como o principal incidente envolvendo empresas aéreas, dada a "supremacia do comandante").
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição parcialmente incorporada à norma.
Entende-se que a limitação no número de armas portadas pelo passageiro armado encontrará seu principal ponto de fiscalização no momento da concessão da autorização do embarque armado, pela PF ou órgão de segurança pública autorizado.
Assim, foi inserido na Resolução que para a concessão da autorização do embarque armado a PF deverá observar os limites do quantitativo de armas e munições portadas pelo passageiro.
Em relação ao quantitativo de munições, a barreira relativa ao peso máximo (5kg) permanece mesmo com a permissão de uma carga principal e duas reservas para cada arma, uma vez que se trata de uma restrição relacionada à regulamentação que trata de artigos perigosos.

Número da contribuição: 179
Nome: CLEVERSON LAUTERT CRUZ
<b>Contribuição</b>
Supressão
<b>Justificativa</b>
Supressão em razão da proposta para a alteração do art. 4º
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
As restrições relacionadas ao RBAC nº 175 são essenciais para garantia da segurança operacional dos voos.

Número da contribuição: 180
Nome: CLEVERSON LAUTERT CRUZ
<b>Contribuição</b>
Supressão

**Justificativa**

Supressão em razão da proposta para a alteração do art. 4º

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

As restrições relacionadas ao RBAC nº 175 são essenciais para garantia da segurança operacional dos voos.

Número da contribuição: 181

Nome: CLEVERSON LAUTERT CRUZ

**Contribuição**

Exclusão do inc. VI

**Justificativa**

Exclusão em razão das demais alterações propostas

**Resposta da ANAC**

As alterações propostas que acarretariam na exclusão do inciso VI do art. 9º não foram incorporadas à norma, conforme respostas à contribuição nº 175.

Número da contribuição: 182

Nome: CLEVERSON LAUTERT CRUZ

**Contribuição**

Supressão do Parágrafo único

**Justificativa**

Dada a natureza subjetiva do "suficiente", tornando o dispositivo inócuo.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

O contrato de transporte aéreo estabelecerá a antecedência mínima a ser observada pelo passageiro.

Número da contribuição: 183

Nome: CLEVERSON LAUTERT CRUZ

**Contribuição**

Supressão do Parágrafo único

**Justificativa**

Dada a natureza subjetiva do "suficiente", tornando o dispositivo inócuo.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma. Idem a contribuição nº 182.

Número da contribuição: 184

Nome: CLEVERSON LAUTERT CRUZ

**Contribuição**

Exclusão do §1º

**Justificativa**

A questão de "análise de risco" é subjetiva, trazendo insegurança jurídica, pois não são apresentados fator objetivos de análise, podendo comprometer seriamente a atuação das demais agências de Estado.

**Resposta da ANAC**

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Entende-se que a exclusão do parágrafo retiraria uma importante ferramenta para a garantia da segurança dos embarques armados.

Em situações excepcionais o embarque de passageiro armado pode ser solicitado em um cenário no qual o risco adicional não seja aceitável, mesmo cumpridas todas as exigências da Resolução.

Cientes dos conflitos que podem surgir durante a aplicação desse item da Resolução, foi inserida a necessidade da negativa para o embarque armado ser fundamentada por escrito.

Número da contribuição: 185

Nome: CLEVERSON LAUTERT CRUZ

**Contribuição**

Alterara a redação, evitando-se formulários em diversas vias.

**Justificativa**

<p>O dispositivo de restrição ao embarque armado desconsidera toda a logística necessária à atuação policial no país, em especial considerando-se as dimensões continentais e a grave situação de segurança pública enfrentada. Atuando como piloto policial há mais de 16 anos, instrutor de armamento e tiro e como policial há mais de 22 anos, tive a oportunidade de enfrentar as mais diversas situações para o embarque armado, onde a falta de padronização é evidente dentro dos próprios aeródromos, entre as companhias aéreas e da própria Polícia Federal.</p> <p>Também tive oportunidade de viajar pelos Estados Unidos da América em intercâmbio policial, onde o controle é muito maior, mas a burocracia muito menor, e onde circulei armado, a bordo, por diversos estados com autorização federal e sem qualquer problema ou maior restrição. A nova resolução coloca em risco a segurança operacional, pois a realidade do país comprova a falta de preparo de agentes de companhia e de agentes da polícia federal e da polícia civil.</p> <p>Acabei de pousar de um voo vindo de Porto Alegre, onde fui orientado pela Polícia Federal a manter a AF na cintura, com o carregador inserido, com "procedimento de segurança" de efetuar um "disparo a seco" na caixa de areia, ou seja, contrariando o próprio art. 6º da IN-DPF 106/2016 que atualmente orienta o embarque. Além disso, o agente de balcão da companhia aérea não sabia preencher direito o NOTOC, e já foi difícil achar o formulário, em 4 vias, atrasando ainda mais o embarque, para depois outro funcionário me acompanhar até a Polícia Federal para realização dos procedimentos de segurança, e "carimbar" a passagem, os formulários, além de outras papeladas (isso tudo em uma era em que se faz o "checkin" com "selfie" no próprio "smartphone". Ou seja, uma "romaria" de papéis e carimbos com procedimentos de segurança extremamente falhos.</p> <p>O primado da necessidade, considerado para a justificativa da norma, deve ser aplicado para a própria restrição, pois desconheço incidente provocado por agente governamental armado a bordo de aeronaves no Brasil, salvo aqueles provocados pela própria restrição incoerente e injustificada de acesso a bordo. Por outro lado, inúmeras são as ocorrências de companhias aéreas com extravios e atrasos de entrega de produtos controlados.</p> <p>Em suma, a restrição excessiva poderá trazer maiores prejuízos à segurança operacional e ao sistema aéreo do que se for adotada de forma mais simples e coesa, sem contar que a minuta de resolução está frontalmente em desacordo com o recente Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017, que pretende desburocratizar os serviços públicos (dentre os quais o transporte aéreo), .</p> <p>Diante do exposto, propõe-se a alteração da minuta com a autorização para embarque armado dos agentes PUBLICOS que possuam PORTE DE ARMA em RAZÃO DE OFÍCIO, de forma a identificar precisamente quem estaria autorizado a embarcar armado, assim como descrito na Lei nº 10.826/2003 – Estatuto do Desarmamento, bem como evitar o casuismo que prejudicará a adequada mobilização de efetivos policiais e de segurança pelo país.</p> <p>Nesse sentido, diversas proposições de supressão de dispositivos serão efetuadas por este colaborador, considerando, além da experiência profissional descrita, a formação aeronáutica, a graduação em Administração, e a pós-graduação em Direito.</p> <p>A realidade da Polícia Federal mostra a insuficiência de recursos para impressão, especialmente com a implantação do SEI. Diversas unidades de aeroporto em que compareci não tem impressora, quando tem impressora, não fica no plantão ou não tem tinta ou tonner, ou ainda tem falta até de papel. Fazer uma norma desconexa com a realidade é criar novos problemas a serem gerenciados, além de não atender ao Decreto 9094, de 2017. Assim, recomenda-se que o processo previsto seja, preferencialmente, eletrônico.</p>
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição parcialmente incorporada à norma.
Foi ajustado artigo no capítulo das Disposições Finais com o objetivo de estabelecer que a utilização de sistemas informatizados poderá substituir as vias impressas por arquivos em formato digital.
Deve-se observar que a Resolução será publicada para ser aplicada também em um ambiente onde os sistemas informatizados da PF não estejam ainda disponíveis ou inteiramente operacionais e conectados com os sistemas dos operadores aéreos.

Número da contribuição: 186
Nome: CLEVERSON LAUTERT CRUZ
<b>Contribuição</b>
Adequação integral do art. 14
<b>Justificativa</b>
O procedimento previsto poderá gerar graves inconsistências com as empresas aéreas e com a própria Polícia Federal, pois no sistema de registro da PF é exigida a identificação do assento do passageiro, além de exigirem o bilhete de embarque (embora a maioria utilize o bilhete eletrônico). Ou seja, é necessário realizar o checkin para confirma o número do assento (companhias, como a Azul, caso feito o checkin do trecho de ida com a restrição de WEAP, já é bloqueado o checkin pela internet da volta)
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
O sistema informatizado que a PF vem desenvolvendo já leva em conta o fluxo do passageiro estabelecido pela presente Resolução.

Número da contribuição: 187
Nome: CLEVERSON LAUTERT CRUZ
<b>Contribuição</b>
Exclusão de todas referências às aeronaves de segurança pública
<b>Justificativa</b>
O dispositivo é absolutamente incoerente com a realidade da operação de segurança pública no país e poderá trazer gravíssimos prejuízos às operações policiais.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
A Resolução precisa versar sobre as operações de segurança pública tendo em vista que são oportunidades em que pessoas ingressam armadas em ARS. Nesse contexto, o mínimo que se espera é que o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo seja notificado acerca da situação, bem como o operador de aeródromo responsável por operar os pontos de controle de acesso e realizar as inspeções de segurança.

Número da contribuição: 188
Nome: CLEVERSON LAUTERT CRUZ
<b>Contribuição</b>
Redação original: Art. 79. A PF poderá estabelecer procedimentos específicos para autorização de embarque armado de policiais federais, observado o disposto no art. 2º, § 1º, do desta Resolução.
Redação Proposta: Art. 79. A PF poderá estabelecer procedimentos específicos para autorização de embarque armado aos militares das Forças Armadas e aos integrantes de órgãos referidos nos incisos do caput do art. 144 da Constituição Federal.
<b>Justificativa</b>
Adequação ap previsto pela Lei nº 10826, de 2003.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se não ser necessária a alteração proposta na contribuição, pois, a presente Resolução já foi elaborada em conjunto com a PF, que participou ativamente da definição dos procedimentos para embarque de passageiros armados.

Em adição ver a resposta à contribuição nº 134, que possui teor semelhante.

Número da contribuição: 189

Nome: BENEVIDES

**Contribuição**

Descrever que tipo de serviço é esse de vigilância que está sendo mencionando como autorizado.

**Justificativa**

"No nosso entender não ficou muito claro se qualquer funcionário público que tenha o porte de arma inerente à sua atividade, ele vai poder transportar a bordo mediante uma autorização específica, por exemplo, todo policial Federal, ele vai poder transportar ou só quando estaria em missão? Ou por uma justificativa? O texto me parece que é só quando tem algum desses 3 itens colocados, escolta de autoridade ou testemunha, condução de operação de vigilância, ou escolta de passageiro custodiado."

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada a norma.

O termo "operação de vigilância" foi alterado. Além disso foi inserida uma definição que torna mais clara a hipótese da atividade.

Número da contribuição: 190

Nome: BENEVIDES

**Contribuição**

Descrever como ocorrerá o procedimento de aprovação.

**Justificativa**

"Como é que vai ser esse procedimento se hoje nós vamos poder aprovar, como é, a empresa aérea vai receber o procedimento de autorização vindo de quem?"

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada.

A definição exata e detalhada dos procedimentos para embarque de oficiais estrangeiros de segurança em voo não existe no momento, pois, depende do conteúdo de acordos entre os Estados envolvidos, conforme já dispõe o texto da Resolução

Número da contribuição: 191

Nome: BENEVIDES

**Contribuição**

Descrever como ocorrerá o desmuniamento.

**Justificativa**

"Como vai ser o desmuniamento, como vai ser essa operação? Não está claro na norma."

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada.

Os procedimentos para desmuniamento foram revisados para detalhar melhor a forma de realização, tornar claro que a responsabilidade pela correta execução dos procedimentos é do passageiro e que a fiscalização por parte da PF poderá ocorrer a qualquer momento da viagem.

Número da contribuição: 192

Nome: BENEVIDES

**Contribuição**

Descrever exatamente qual é a prioridade de embarque para o § 3º.

**Justificativa**

"A gente não consegue definir exatamente o que é essa prioridade de embarque. Se está armado eu tenho uma fila com 10 pessoas, eu vou passar na frente essa, é uma outra questão que nós temos que estudar."

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

A Resolução traz claramente que o passageiro deverá ter prioridade, salvo em relação ao PNAE.

Número da contribuição: 193

Nome: BENEVIDES

<b>Contribuição</b>
Tempo mínimo de 2 horas para garantia do embarque
<b>Justificativa</b>
". Esse era um item que estava na IAC antiga e que nós achamos que deve ser mantida. Porque? Porque é importante que, prioritariamente, não quer dizer que não chegue com 2 horas, chegue com 1 hora não vai embarcar, mas eu posso garantir com 2 horas. Então manter essas 2 horas é importante para facilitação de todo o processo."
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
Tendo em vista que em breve a PF adotará sistemas informatizados que tornarão mais agil o processo de embarque armado, entende-se mais adequado não estabelecer o prazo de antecedência mínima na Resolução, para evitar engessamento.
O mais adequado é o operador estabelecer um prazo aceitável no contrato de transporte aéreo e ir alterando para mais ou menos tempo conforme observações cotidianas do processo de embarque armado e despacho de arma de fogo.

Número da contribuição: 194
Nome: BENEVIDES
<b>Contribuição</b>
Incluir que deverá estar escrito e assinado pelo passageiro no formulário ou em qualquer lugar a responsabilidade do desmuniamento como responsabilidade do mesmo.
<b>Justificativa</b>
"A responsabilidade do desmuniamento, no formulário ou em qualquer lugar tem que estar escrito e assinado pelo passageiro que ele é responsável pelo desmuniamento. Porque nós não podemos garantir isso. Em muitos dos casos ele vai fazer o desmuniamento. "
<b>Resposta da ANAC</b>
A responsabilidade do desmuniamento é do passageiro, conforme estabelecido na Resolução. A fiscalização ficará a cargo da PF. Entende-se não ser necessário obrigar o passageiro a assinar um termo em que ele declare uma responsabilidade que já é dele por força da Resolução. Ainda, estabelecer tal tipo de medida (exigir assinaturas) torna o processo mais demorado sem a garantia de um maior nível de segurança, o que vai contra a busca pela facilitação do transporte aéreo.

Número da contribuição: 195
Nome: BENEVIDES
<b>Contribuição</b>
Incluir que os outros itens considerados proibidos para acesso às ARS deverão passar pela avaliação da ANAC e orientar a avaliação da ANAC junto com os órgãos de segurança pública.
<b>Justificativa</b>
"O que são esses outros itens para que a gente (operadores aéreos) possa inclusive fazer um estudo de avaliação de risco em que isso pode nos acarretar."
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
Primeiramente, destaca-se que o dispositivo normativo em discussão na presente contribuição foi criado tendo em vista a necessidade dos agentes públicos (policiais principalmente) transportarem itens operacionais, além das armas de fogo, que são considerados proibidos, tais como facas táticas e "cassetetes".
Na situação atual, os agentes públicos em serviço são autorizados a embarcar com arma de fogo e munições ao mesmo tempo em que são obrigados a despachar um cassetete, por exemplo. Tal cenário acaba acarretando prejuízos às operações de segurança, conforme relatado pela PF e outros órgãos de segurança pública.
Sobre a criação de uma lista exaustiva de itens que poderiam ter o embarque permitido, entende-se que a pretensão de criar uma lista exaustiva poderia resultar no esquecimento de algum item específico que possa fazer parte do equipamento operacional de agentes públicos. Desta forma, entende-se mais adequado que esse controle seja realizado pela PF quando da fiscalização das autorizações para embarque armado, que deverão listar todos os itens proibidos portados pelo passageiro armado.
Ainda, ressalta-se que a possibilidade do porte de itens proibidos não abarca itens considerados perigosos, tais como explosivos e gases incapacitantes.
Portando, conclui-se que a permissão incluída pela Resolução não representa uma "carta branca" para a entrada de itens proibidos nas aeronaves, pois, a PF irá fiscalizar e verificar a possibilidade de embarque de cada um dos itens proibidos, através da fiscalização do formulário de autorização de embarque armado.

Número da contribuição: 196
Nome: BENEVIDES
<b>Contribuição</b>
Considera-se inaplicável ao operador aéreo a responsabilidade de notificar a base de destino e o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo de destino sobre embarque de passageiro armado
<b>Justificativa</b>
"Como é que eu vou embarcar aqui em Santarém, estou indo para Manaus e eu de Santarém tenho que ligar para informar uma autoridade de segurança pública de Manaus que eu estou mandando alguém. Não dá liga. Esse item de informar o aeroporto e autoridade de destino. Tem um Artigo ali que eu não mencionei. É bem complexo a gente acha que não é aplicável."
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição incorporada.
Tendo em vista que em breve serão disponibilizados sistemas informatizados, a exigência de comunicar os órgãos de segurança no destino foi retirada da resolução.

Número da contribuição:	197
Nome:	BENEVIDES
<b>Contribuição</b>	
Informar que toda responsabilidade dos passageiros nos formulários deve estar assinado.	
<b>Justificativa</b>	
"Toda responsabilidade ele tem que estar ciente."	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à norma.	
As responsabilidades dos passageiros estão estabelecidas na Resolução. A fiscalização ficará a cargo dos operadores aéreos, operadores de aeródromo e da PF, sendo que esta última ficará encarregada de adotar as medidas cabíveis em caso de descumprimento de obrigações por parte do passageiro. Entende-se não ser necessário obrigar o passageiro a assinar um termo em que ele declare uma responsabilidade que já é dele por força da Resolução. Ainda, estabelecer tal tipo de medida (exigir assinaturas) torna o processo mais demorado sem a garantia de um maior nível de segurança, o que vai contra a busca pela facilitação do transporte aéreo.	

Número da contribuição:	198
Nome:	BENEVIDES
<b>Contribuição</b>	
Os operadores aéreos não possuem domínio sobre essa garantia.	
<b>Justificativa</b>	
" (...) esse item realmente tem que ser feito um ajuste, porque eu não consigo esse, sai fora de qualquer razoabilidade."	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição parcialmente incorporada à norma.	
A norma foi ajustada para tornar claro que a obrigação do operador aéreo é de comunicar a PF quando tomar ciência de descumprimento de obrigação por parte do passageiro armado.	
A norma não traz que é obrigação do operador aéreo garantir que o passageiro não tenha ingerido álcool nas oito horas prévias ao voo ou durante a viagem. No entanto, traz a obrigação (e essa entende-se razoável) de relatar a PF caso identifique um passageiro armado ingerindo bebida alcoólica em desconformidade com a Resolução.	

Número da contribuição:	199
Nome:	BENEVIDES
<b>Contribuição</b>	
Alterar a obrigatoriedade de desembarque prioritário das armas, tendo em vista outros procedimentos necessários antes do desembarque delas.	
<b>Justificativa</b>	
"Eu tenho um procedimento que na norma está escrito que eu tenho que dar a prioridade. Eu tenho um procedimento de desembarque que as vezes não é a primeira coisa que eu faço. É a segunda, é a terceira. Então tem que estar aí dentro de um contexto de razoabilidade de fazer o desembarque das armas tão logo quanto seja possível. Não precisa ser o primeiro item que eu vou desembarcar."	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição parcialmente incorporada à norma.	
Entende-se que a presença de armas de fogo e munições dentro das ARS aumentam o risco à segurança da aviação civil, mesmo com a Resolução estabelecendo a aplicação de diversas medidas de segurança antes e durante o transporte.	
A prioridade na retirada das armas e munições das aeronaves tinha o objetivo de agilizar a retirada das armas das ARS e devolução aos passageiros que as despacharam, passageiros estes que muitas vezes são agentes públicos que dependem da arma para proteção pessoal ou execução de operações de seus órgãos públicos.	
Nesse contexto, foi retirado o § 2º citado na contribuição acima tendo em vista os possíveis impactos operacionais relatados na justificativa. No entanto, foi criado dispositivo na Resolução para estabelecer o prazo máximo para restituição das armas e munições ao passageiro após o desembarque.	

Número da contribuição:	200
Nome:	BENEVIDES
<b>Contribuição</b>	
Alterar de 48 para 72 horas o processo de esclarecimento de extravio	
<b>Justificativa</b>	
"Durante os processos nossos de extravios, não só de armas como de qualquer outro item, 48 horas é um tempo muito curto. A gente durante nosso levantamento a gente vê que a gente não consegue responder em 48 horas. Botar 48, 24 ou 12 será muito fora de um contexto realístico."	
<b>Resposta da ANAC</b>	

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se que o prazo de 48 horas para esclarecimento de extravio é o mais adequado, em especial por se tratarem de casos em que existirão armas de fogo e munições circulando nas ARS e aeronaves sem os devidos controles.

Ainda, informa-se que o estabelecimento do prazo de 48h foi utilizado de forma similar na resolução ANAC nº 280/2013:

§ 3º A perda ou a inutilização são constatadas quando a ajuda técnica ou o equipamento médico não tenham sido restituídos ao PNAE nas mesmas condições em que foram apresentados ao operador aéreo após 48 (quarenta e oito) horas do desembarque.

Número da contribuição:	201
Nome:	BENEVIDES
<b>Contribuição</b>	
Os operadores aéreos não podem assumir tal responsabilidade.	
<b>Justificativa</b>	
"Com relação ao embarque armado passar a responsabilidade, autorização para as empresas aéreas onde não tiver efetivo policial. Nós não conseguimos assumir essa possibilidade. Além dos aspectos legais, o risco que a gente coloca a operação, (...) como solução, que você tenha um hotline autorizar embarque armado nós, empresa aérea, operador aéreo não consegue ver isso de uma forma adequada, porém se eu tiver um hotline..."	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição incorporada à norma.	
Em relação ao embarque armado e ao despacho de armas e munições em aeródromos que não possuem PF ou outro órgão de segurança pública autorizado a conceder a autorização para o embarque, foi retirada da Resolução a possibilidade da autorização ser emitida diretamente pelo operador aéreo.	
Assim, na situação em que não existir nenhum órgão público disponível para conceder a autorização, o transporte da arma e munições somente poderá ser realizado caso a autorização para embarque ou despacho seja emitida pela PF através de sistemas informatizados, em procedimento que dispense o comparecimento do passageiro em uma instalação da polícia para verificação da documentação exigida pela Resolução.	

Número da contribuição:	202
Nome:	KLAUS GOULART BRUM
<b>Contribuição</b>	
Que seja retirada a obrigatoriedade de avisar ao órgão de segurança pública	
<b>Justificativa</b>	
"Nós informamos sim as nossas equipes obviamente até para que falando um pouco mais no cunho operacional, pra que seja adotado os trâmites na base de destino, ou mesmo na base de trânsito (...) E a orientação, a sugestão para nós é que fosse retirada a questão da autoridade pública. Porque se hoje estamos falando de um procedimento que será muito provavelmente no futuro informatizado, onde a companhia aérea receberá essas informações e onde o próprio passageiro imputará os seus dados no sistema da Polícia Federal."	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição incorporada.	
Tendo em vista que em breve serão disponibilizados sistemas informatizados, a exigência de comunicar os órgãos de segurança no destino foi retirada da resolução.	

Número da contribuição:	203
Nome:	KLAUS GOULART BRUM
<b>Contribuição</b>	
Imputar responsabilidade ao operador aéreo pela verificação da documentação apresentada por passageiros em aeroportos que não há autoridade policial.	
<b>Justificativa</b>	
"Então realmente isso principalmente para os funcionários de empresas aéreas onde há um público um pouco mais humilde, passar para eles essa incumbência ela é um pouco temerosa além de trazer alguns impactos nos contratos de trabalho que essas pessoas exercem atualmente."	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição incorporada à norma. Idem a contribuição nº 201.	

Número da contribuição:	204
Nome:	DEMETRIUS DA SILVA OLIVEIRA
<b>Contribuição</b>	
Informar sobre o peso de munições.	
<b>Justificativa</b>	
" (...) sobre o peso da munição também que a gente precisa rever de acordo com o que é autorizado pelo Exército Brasileiro, o que está disposto na ITA 003 da Guia de Tráfego."	
<b>Resposta da ANAC</b>	

Contribuição não incorporada à norma.

Em relação ao peso máximo de munições que podem ser despachadas, informa-se que o limite de 5 kg é proveniente da regulamentação internacional, Instruções Técnicas - Doc 9284 AN/905 da OACI, destacando inclusive que a ANAC chegou a apresentar um working paper no Dangerous Goods Panel para solicitar a opinião dos diversos membros daquele painel. As opiniões foram contra a mudança dos limites estabelecidos. Por fim, há que se destacar que a munição em quantidade superior a 5 kg, embora não possa ser transportada com o passageiro como bagagem despachada ou de mão, pode, em diversos casos, ser transportada se expedida como carga por pessoa jurídica.

Número da contribuição: 205

Nome: EDUARDO PASSATUTO

#### Contribuição

Regulamentação da polícia legislativa e outros policiais na utilização de instalações ou operações disciplinadas pela minuta de Resolução.

#### Justificativa

"Porque na norma da Polícia Federal, apenas os policiais federais da ativa, ele não mencionou se o policial está ou não de serviço, ele pode embarcar armado, somente eles. Nós, os outros policiais, legislativos, PRFs, policiais civis, bombeiros militares, pessoal da ABIN, caçadores, colecionadores, atiradores, nós estamos no Inciso 2 do 10, que diz que, somente será autorizado em caso de escolta, isso aí é pacífico, não precisa mais delongas, e no caso também de ordem de serviço, então se o moço da PRF tem uma escala de serviço com o nome dele e está em deslocamento de trânsito, ele vai sim embarcar armado."

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Lendo a justificativa entendeu-se que a contribuição trata da IN 106-DG-PF de 9 de agosto de 2016, a qual sequer entrou em vigor, por força do seu art. 55.

Desta forma, ficou prejudicada a análise da presente contribuição.

De qualquer forma, informa-se que prever as hipóteses para o embarque armado é instrumento essencial para garantir que realmente está atendido o critério da necessidade (previsto no art. 152 do Decreto nº 7168/2010 - PNAVSEC) para o embarque com arma de fogo.

Número da contribuição: 206

Nome: EDUARDO PASSATUTO

#### Contribuição

Retirar o item IV da minuta que ele diz que o piloto pode indeferir o voo de algum integrante governamental.

#### Justificativa

"Sou de inteira reprovabilidade desse tipo de assunto, por quê? Assim como o colega falou da ATF nos Estados Unidos que você despacha a sua arma junto com a sua bagagem acompanhada, bagagem de porão, aqui deveria ter sido feito a mesma coisa, nos Estados Unidos é muito difícil você entrar com uma arma lá dentro, mas você sendo cidadão ou tendo porte lá dentro, você viaja do Alasca para a Flórida muito facilmente. Aqui tem um preconceito muito grande e generalizado com a tal da arma de fogo, principalmente em cima de nós policiais. Eu sofro duas vezes, uma porque sou atirador e outra porque sou policial militar e sempre ando com a minha arma."

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se que a avaliação de risco é necessária, tendo em vista que o passageiro que pretende embarcar armado tem noção apenas da sua situação particular, ao passo que o comandante da aeronave, por gerenciar o voo de forma completa possui uma visão ampla de todos os passageiros que irão embarcar e prováveis impactos pela presença da arma a bordo durante o voo.

Tal visão global das condições dos passageiros armados em um mesmo voo permite que o comandante perceba um risco que o passageiro armado, conhecendo somente a sua realidade, não seria capaz de identificar e mitigar oportunamente.

Ainda, destaca-se que no caso de uso inadequado dessa avaliação de risco por parte do comandante, ou seja, caso essa previsão legal seja utilizada como justificativa para negar o embarque de passageiro armado de forma imotivada, certamente a conduta do responsável pela negativa do embarque poderá ser alvo de questionamentos por via administrativa e/ou judicial.

Número da contribuição: 207

Nome: EDUARDO ÁGIL DE SÁ

#### Contribuição

Deixar claro que as 48 horas são para aviso do operador aéreo a ANAC sobre o extravio e incluir que antes das 48 deverá ser realizado, mesmo que para meio estatístico, o controle dos extravios

#### Justificativa

"E eu faço uma ressalva aqui, que as 48 horas não são para o retorno da arma, mas para que haja comunicação da empresa ou do operador aéreo à ANAC. Ou seja, todos os extravios que não chegarem a 48 horas, não há norma impondo que haja registro disso, ou seja, nem a estatística nós teríamos."

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

O prazo para envio da DSAC à ANAC foi mantido, pois, entende-se que a Agência deve concentrar seus recursos humanos e materiais na análise das ocorrências mais graves.

No entanto, como forma de mitigar os extravios, foi estabelecido que prazo máximo para devolução das armas despachadas aos passageiros, ficando o descumprimento por parte do operador aéreo sujeito à autuação.

Número da contribuição: 208

Nome: EDUARDO ÁGIL DE SÁ
<b>Contribuição</b>
Relativos à questão da vistoria no momento do raio-x e a outras documentações.
<b>Justificativa</b>
"A manutenção de alguns detalhes quanto ao embarque armado de agentes da autoridade, armados em voo nos preocupa. Em momento alguma foram tratados alguns problemas relativos à questão da vistoria no momento do raio-x e a outras documentações."
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição parcialmente incorporada à norma. Em relação à inspeção de segurança dos passageiros armados, a "arma de fogo" não se inclui na "bagagem de mão", uma vez que as armas devem ser portadas junto ao corpo do passageiro nas ARS e nas aeronaves, conforme disposto na Seção que trata das Condutas do Passageiro Armado. Desta forma, como somente a bagagem de mão será inspecionada, não caberá ao operador de aeródromo garantir que o passageiro armado respeite o limite de 02 armas curtas e de quantidade de jogos de munição. Nesse ponto destaca-se que a norma não traz a obrigação da realização desse controle por parte do operador de aeródromo. A adoção desse procedimento de inspecionar somente a bagagem de mão e não o passageiro em si, apesar de trazer uma vulnerabilidade, leva em conta que a quantidade de passageiros embarcando armados diminuirá, pois, terá que ser comprovada a necessidade de serviço de acordo com as hipóteses previstas na Resolução. Nesse cenário, estando o agente público em efetivo serviço e devidamente autorizado pela PF ou órgão de segurança pública por ela autorizado, forçar o agente público a se deslocar até uma área reservada do canal de inspeção e retirar suas armas para conferência por parte do APAC não seria um procedimento adequado, uma vez que acarretaria prejuízo ao deslocamento de escoltas e ainda dependeria do APAC ter que manusear as armas de fogo para verificar se os itens constantes do formulário de autorização são exatamente aqueles portados pelo passageiro, lembrando que os APAC não possuem treinamento para manuseio de armas de fogo, o que traria risco para o APAC e pessoas próximas. Conclui-se portanto que é aceitável o risco adicional do passageiro, já autorizado a embarcar com 2 armas, acabar se utilizando dessa isenção da inspeção para entrar nas ARS portando outros itens proibidos junto ao corpo. Entende-se que nessa situação, o risco já é mitigado pelos procedimentos para autorização do embarque armado. De qualquer forma, inseriu-se na Resolução um dispositivo para prever que os itens portados pelo passageiro armado e o efetivo desmuniamento da arma de fogo poderão ser objeto de conferência pela PF quando esta entender necessário, a qualquer tempo entre a solicitação de autorização e a saída do passageiro da ARS.

Número da contribuição: 209
Nome: EDUARDO ÁGIL DE SÁ
<b>Contribuição</b>
Restrição aos agentes federais, da polícia legislativa e outros policiais para embarque armado.
<b>Justificativa</b>
"Na nossa perspectiva a restrição aos agentes federais, sejam eles policiais rodoviários federais, agentes legislativos, policiais federais, vai na contramão do que ocorreu nos Estados Unidos pós 11 de Setembro. À explanação da norma foi trazida a questão da problemática que se começou a cogitar pós atos terroristas de 11 de Setembro. E os Estados Unidos, na contramão da restrição aos agentes de segurança pública, inaugurou junto com o departamento de segurança interna, com SAA, um curso disponibilizado a todos os oficiais que embarcam armados. O nome do curso: basicamente Law Enforcement Traveling Armed. E é um dos requisitos para embarque armado em aeronaves. A nossa proposta é que seja empregada internamente a integralidade da Seção 15.44/2.219 do título 49 do Código Federal de Regulamentações dos Estados Unidos, que prevê que todas as viagens oficiais onde exista a necessidade de se apresentar armado e pronto para o serviço, os oficiais aplicadores da lei terão garantido o direito ao porte de armas. E ainda todos os servidores federais aplicadores da lei têm essa prerrogativa conforme o regulamento americano já apresentado, que serviu de base, inclusive, para a confecção da norma apresentada."
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição parcialmente incorporada à norma. A Resolução da ANAC procurou referências em outros normativos além da norma americana citada na justificativa, além disso, a realidade brasileira em relação à ameaça de atos de interferência ilícita é bem diferente da encontrada nos EUA. De qualquer maneira, de forma a não prejudicar operações de órgãos públicos, foi também incluída a previsão de embarque armado nos casos em que o agente público em serviço tenha sido convocado a se apresentar no aeródromo de destino preparado para o serviço, em virtude de operação urgente que possa ser prejudicada se a arma e munições forem despachadas. Por fim, informa-se que foi inserido prazo máximo para devolução da arma despachada ao passageiro, dispositivo que não estava contemplado na minuta disponibilizada durante a Audiência Pública.

Número da contribuição: 210
Nome: EDUARDO ÁGIL DE SÁ
<b>Contribuição</b>
Possibilidade de ser regulado por operador aéreo a entrada de pessoas armadas em voo.
<b>Justificativa</b>
"Em relação às permissões ao operador aéreo acerca da possibilidade de ser regulado por ele a entrada de pessoas armadas em voo, para nós existe uma ampliação tremenda do risco."
<b>Resposta da ANAC</b>

Contribuição incorporada à norma.

A possibilidade da autorização de embarque armado ser concedida diretamente pelo operador aéreo foi excluída da Resolução com base nas contribuições da Audiência Pública.

Número da contribuição:	211
Nome:	EDUARDO ÁGIL DE SÁ
<b>Contribuição</b>	
Ver a necessidade de padronização dos documentos	
<b>Justificativa</b>	
"O outro detalhe que nos preocupa bastante é a questão da padronização dos documentos, ou seja, uma das críticas era que a Portaria 244 do DAC, que regula a IAC 107.1005, é reservado e, portanto, há descompasso, esse problema irá persistir."	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição incorporada à norma	
A ANAC e a PF que em conjunto elaboraram a presente Resolução se preocuparam em padronizar a documentação. Informa-se que a PF vem desenvolvendo sistemas informatizados que tornarão mais padronizada, ágil e segura a tramitação e arquivamento desses documentos.	

Número da contribuição:	212
Nome:	EDUARDO ÁGIL DE SÁ
<b>Contribuição</b>	
A conjuntura total das permissões de acesso a arma para fins de embarque conforme as normas americanas não foi trazida para a norma brasileira.	
<b>Justificativa</b>	
"Um outro detalhe interessante é que existe uma exceção dos deslocamentos no Parágrafo Primeiro do Art. 3º que não está dentro da pirâmide apresentada. E ela na verdade é trazida da norma americana, contudo, a conjuntura total das permissões americanas não foi trazida para a norma."	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição parcialmente incorporada à norma.	
De forma a não prejudicar operações de órgãos públicos, foi também incluída a previsão de embarque armado nos casos em que o agente público em serviço tenha sido convocado a se apresentar no aeródromo de destino preparado para o serviço, em virtude de operação urgente que possa ser prejudicada se a arma e munições forem despachadas.	

Número da contribuição:	213
Nome:	ANTÔNIO NOGUEIRA DOS SANTOS
<b>Contribuição</b>	
Há a necessidade de se incluir não só o embarque na área restrita, o trânsito e embarque.	
<b>Justificativa</b>	
"É fato, a norma está dirigindo para o embarque em área restrita, só que a maioria dos nossos aeroportos, para chegar a uma área controlada, se passa pela área restrita, então a palavra trânsito tem que ser incorporada aí a esse Artigo para ele ficar completo na sua plenitude".	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição incorporada à norma.	
O texto da Resolução foi alterado para inserir a presente contribuição.	

Número da contribuição:	214
Nome:	ANTÔNIO NOGUEIRA DOS SANTOS
<b>Contribuição</b>	
Alterar a obrigatoriedade do operador aéreo, antes do pouso, informar o operador do aeródromo de destino sobre a existência da arma de fogo e munições a bordo, utilizando os meios definidos pelo operador de aeródromo.	
<b>Justificativa</b>	

"Conhecendo um pouco as normas do controle de tráfego aéreo, esse tipo de informação não está no escopo das informações que devem ser tratados via fonia com o controle de tráfego aéreo. Depois disso que o operador do aeródromo estabelece o procedimento para isso, como que nós vamos estabelecer procedimento para uma atividade que é do órgão de controle do tráfego aéreo. E uma outra coisa interessante é que diz que esse operador aéreo, seja da versão geral do táxi aéreo, vai informar ao operador do aeródromo quando o desembarque vier a acontecer na área restrita. Como que esse operador vai conhecer segurança do aeroporto para dizer aqui onde ele vai ficar, onde vai estacionar, ali é uma área restrita de segurança. Então não me parece razoável esse tipo de colocação. O que acontece? Então geralmente esses operadores conhecem o quê? Se o aeroporto tem operação de voo regular de passageiro ou não, então se essa exigência tiver que ser feita como está colocada, se considera aí o fato, não de ser uma área restrita de segurança, mas se aquele aeroporto opera aviação comercial, aí sim, isso o operador seja da versão geral, seja táxi aéreo e ele vai conhecer, talvez seja esse termo, vamos dizer assim, conhecido por qualquer operador de avião geral.

Então, a minha sugestão nesse aspecto também, é que se tiver que ser feito, que ele comunique isso ao operador do aeródromo em solo, ou seja, quando ele pousou, no momento em que a aeronave foi parqueada, ele informe o operador do aeródromo, que certamente ele vai estar sendo parqueado pelo operador do aeródromo, "Olha, eu estou transportando isso, isso.", aí sim, daí para a frente eu tomei conhecimento e adoto os procedimentos de supervisão durante o desembarque dele."

#### Resposta da ANAC

Contribuição incorporada à norma conforme justificativa acima.

Número da contribuição: 215

Nome: WALTELMNER BEZERRA MENDONÇA

#### Contribuição

Incluir um parágrafo único. Primeiro para harmonizar, o acompanhamento pode se dar sob supervisão, substituir o termo acompanhamento por supervisão para harmonizar com o requisito lá do RBAC 107, que já fala como deve ocorrer o acesso dos tripulantes da aviação geral em ARS

#### Justificativa

"E o parágrafo único que a gente está sugerindo, que o acesso e trânsito para embarque de pessoa transportando arma e munição em ARS deve ser autorizado pelo operador do aeródromo sob o acompanhamento do comandante da aeronave em que ocorrerá o transporte. Ou seja, já se mata no momento no momento do acesso, já se verifica isso no momento do acesso e não a posterior que o operador do aeródromo deveria informar sobre a existência do embarque dessa arma ou não. Então, no momento do acesso só vai ser permitido, e isso é uma nossa proposta, com o acompanhamento do comandante porque aí no momento da inspeção já se identifica e já se fala para o comandante que aquele passageiro está armado e está transportando munição."

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se que em decorrência da presença da arma de fogo o operador de aeródromo necessitará designar funcionário para acompanhar a operação de embarque e desembarque, com objetivo de garantir a esterilidade das ARS. Ou seja, nessa situação, o mero acompanhamento das operações por meio do CFTV não se mostra suficiente para mitigar o risco decorrente da presença de armas na ARS.

Número da contribuição: 216

Nome: LINDEMBERG RODRIGUES MELO

#### Contribuição

Paragrafo 1º

#### Justificativa

"Nós entendemos, claro, e louvamos muito a atividade da Polícia Federal, entretanto nós entendemos que todas aquelas forças elencadas no Art. 144 da nossa Constituição, bem como as Forças Armadas, têm ali um nível de equilíbrio e de igualdade dentro desse arcabouço de segurança do nosso país. E também observamos, claro, é a preocupação da ANAC a respeito da segurança dos voos e somos parceiros da ANAC nesse sentido, toda a sua segurança. Mas é importante observar assim como o colega da PRF que me precedeu aqui, que preenchido os requisitos, não há o que se falar em avaliações, salvo se o agente de segurança pública se apresentar claramente embriagado, apresentar algumas características de descontrole, aí sim. E com certeza o policial federal do aeroporto vai conseguir justificar isso aí no papel. Então a gente precisa observar a distinção das forças, é preciso enxergar as forças de segurança como forças iguais."

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Conforme já apontado nesse Relatório, a Resolução não pretende criar uma polícia com mais direitos ou prerrogativas que os outros órgãos. No entanto, é necessário reconhecer que as atribuições dos órgãos diferem entre si, o que é natural.

Nesse sentido, a ANAC reconhece que a PF, em razão de sua atribuição de exercer as funções de polícia aeroportuária (art. 144 da CF/88), possui uma relação próxima e direta com a garantia da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC), situação que não se observa em relação aos outros órgãos policiais.

Até em razão do citado dispositivo constitucional, o Decreto 7.168/2010 (PNAVSEC), estabeleceu no inciso XVII do art. 12 que os atos normativos que tratam dos controles para o embarque de passageiro armado devem ser editados em conjunto pela ANAC e pela Polícia Federal.

Ainda, a previsão de hipóteses de atividades que acarretarão na autorização para o embarque armado é instrumento essencial para garantir que será atendido o critério da necessidade (previsto no art. 152 do Decreto nº 7168/2010 - PNAVSEC) para o embarque com arma de fogo.

Por fim, com o objetivo de flexibilizar um pouco mais as condições para o embarque armado e não prejudicar operações de órgãos públicos, foi inserida na Resolução a previsão de embarque armado nos casos em que o agente público em serviço tenha sido convocado a se apresentar no aeródromo de destino preparado para o serviço, em virtude de operação urgente que possa ser prejudicada se a arma e munições forem despachadas.

Número da contribuição: 217

Nome: LINDEMBERG RODRIGUES MELO

#### Contribuição

Os profissionais de aeroportos são profissionais de transporte e não profissionais com habilidade em arma de fogo

#### Justificativa

"Se nós vivêssemos em um país armamentista, que é um sonho de todos nós aqui atiradores e policiais, nós poderíamos contar com essa habilidade por parte dos servidores de aeroportos, mas infelizmente não se tem. Então é fundamental que esse desmuniamento de arma seja feito em um posto da Polícia Federal, como acontece aqui em Brasília e em vários outros aeroportos. Infelizmente, por falta de efetivo e isso não é um problema da Agência Nacional de Aviação Civil, é um problema do Ministério da Justiça. Tem que se prover os aeroportos com profissionais dessa área, para que eles possam ali fiscalizar."

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Os procedimentos para desmuniamento foram revisados para detalhar melhor a forma de realização, tornar claro que a responsabilidade pela correta execução dos procedimentos é do passageiro e que a fiscalização por parte da PF poderá ocorrer a qualquer momento da viagem.

Também foi inserida a possibilidade do desmuniamento ser realizado previamente à chegada do passageiro no aeródromo, o que certamente já ocorre em alguns casos.

Por fim, a norma é clara ao dispor que os funcionários do operador aéreo e do operador de aeródromo não poderão manusear a arma, devendo apenas transportá-las.

Número da contribuição: 218

Nome: LINDEMBERG RODRIGUES MELO

#### Contribuição

O desmuniamento de arma tende ser realizado em um posto da Polícia Federal.

#### Justificativa

"O profissional de aeroporto que vai transportar aquela arma, ele não tem nem autorização legal para transportar aquela arma, que vai estar lacrada em um invólucro de plástico, que é facilmente rompido, não é verdade? Então é fundamental que essa arma, se ela tiver que ser entregue, que ela seja entregue pela pessoa autorizada a ter aquela arma, seja entregue ali na cabine do comandante, para que lá ele guarde em um cofre e não que a arma fique transitando ali pelos aeroportos do país."

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

A Resolução traz que a arma despachada tem que ser transportada dentro das ARS por funcionários do operador aéreo. Desta forma, permitir que o passageiro porte a arma dentro das ARS e da aeronave para entregá-la diretamente ao comandante acarreta em um risco adicional que não se mostra necessário.

Sobre os funcionários que transportam as armas despachadas dentro das ARS, informa-se que esses profissionais são credenciados pelo operador de aeródromo, processo no qual são verificados diversos documentos de identificação, comprovante de endereço e antecedentes tanto na esfera estadual quanto na federal.

Sobre a alegação que um profissional do aeroporto não teria permissão legal para transportar a arma até a aeronave e posteriormente da aeronave até o passageiro no desembarque, entende-se que não haverá ocorrência de crime pelo que a própria Lei nº 10.862/03 dispõe ao capitular os crimes de posse irregular de arma de fogo de uso permitido, porte ilegal de arma de fogo de uso permitido e posse ou porte ilegal de arma de fogo de uso restrito. Os artigos 12, 14 e 16, ao preverem os mencionados crimes, incluem em seus textos, junto aos diversos núcleos do tipo penal, uma excludente de tipicidade, descrita como "em desacordo com determinação legal ou regulamentar". Significa que para a tipicidade formal é necessário que o agente delitivo esteja portando a arma e não esteja amparado por hipótese prevista em lei ou regulamentação. No presente caso, o transporte aéreo de arma de fogo, por óbvio estará previsto e amparado pela prescrição regulamentar em estudo que, ao entrar em vigor, será a previsão normativa válida mais recente e especial sobre os casos de aviação civil. Consequentemente, ao se aplicar os critérios de resolução de conflito aparente de normas, será a norma aplicável ao transporte de arma em operação de aviação civil e dará amparo ao fato dos colaboradores desempenharem suas funções nesse contexto.

Número da contribuição: 219

Nome: ITAIR LIMA

#### Contribuição

Implementar um procedimento padrão de desmuniamento e segurança nos aeroportos.

#### Justificativa

"Não existe um procedimento padrão de segurança em nenhum aeroporto. Eu acho que isso fragiliza a segurança como foi dito pelo representante de empresa aérea, não são especialistas nessa área, mas aqueles que o são mesmo assim nem eles têm esse padrão. Eu desde 2003 eu sou policial e todas as vezes que viajei armado, só apenas duas vezes eu tive por imposição da empresa aérea e para não perder o voo, encaminhar o no cofre da empresa e as duas vezes foram extraviadas. As duas vezes que a minha arma foi no cofre, foi extraviada. E não há um padrão... no incidente que foi citado aqui, mostra claramente que não há um padrão de desmuniamento, porque o padrão, quando nós chegamos no aeroporto, desmunica a arma, faz todo o procedimento de segurança possível para evitar incidentes como esse. Se esse padrão for estabelecido, não haverão incidentes. Nós precisamos ter não só como responsáveis pela segurança nossa e das pessoas que estão em trânsito, nós precisamos adequar isso e isso não pode ser uma situação que se vê de uma maneira... de aeroporto para aeroporto."

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada.

Os procedimentos para desmuniamento foram revisados para detalhar melhor a forma de realização, tornar claro que a responsabilidade pela correta execução dos procedimentos é do passageiro e que a fiscalização por parte da PF poderá ocorrer a qualquer momento da viagem.

Também foi inserida a possibilidade do desmuniamento ser realizado previamente à chegada do passageiro no aeródromo, o que certamente já ocorre em alguns casos.

Por fim, a norma é clara ao dispor que os funcionários do operador aéreo e do operador de aeródromo não poderão manusear a arma, devendo apenas transportá-las.

Em relação aos problemas relacionados ao despacho de arma de fogo, foi criado dispositivo na Resolução para estabelecer o prazo máximo para restituição das armas e munições ao passageiro após o desembarque, bem como a previsão de indenização ao passageiro no caso da arma não ser devolvida.

Número da contribuição: 220

Nome: ITAIR LIMA

**Contribuição**

Definir nessa normativa, algo que não diferencie os policiais como forçado por todos os representantes aqui de servidores policiais, não se pode colocar situações diferentes para profissionais que na prática tem os mesmos objetivos e tem os mesmo respaldos e prerrogativas.

**Justificativa**

"E outra coisa que deve ser considerada quando nós estamos falando de legislação é que um policial e eu posso falar da polícia civil, a qual sirvo, nós somos policiais em qualquer território nacional, em qualquer área do território nacional e nós somos obrigados a agir em caso de uma necessidade. E a nossa carteira de polícia já nos torna um alvo. Então, nós precisamos pensar em uma norma sim, que garanta a segurança daqueles que estão utilizando o transporte aéreo, mas sem prejuízo a aquilo que nós consideramos como sendo algo que é de direito nosso para transitar nos nossos trabalhos, no exercício das nossas funções com o armamento. Nós precisamos pontualmente definir nessa normativa que está sendo implementada, algo que não diferencie os policiais como forçado por todos os representantes aqui de servidores policiais, nós não podemos colocar situações diferentes para profissionais que na prática tem os mesmos objetivos e tem os mesmo respaldos e prerrogativas. E observar se há necessidade de uma regulação mais firme ou pelo menos que traga maior segurança para o uso de transporte aéreo, que ela seja feita com uma legislação federal e não apenas com uma resolução, com uma portaria, com algo tão frágil que muitas vezes vai de encontro com aquilo que está na legislação dizendo algo totalmente contrário."

**Resposta da ANAC**

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Conforme já apontado nesse Relatório, a Resolução não pretende criar uma polícia com mais direitos ou prerrogativas que os outros órgãos. No entanto, é necessário reconhecer que as atribuições dos órgãos diferem entre si, o que é natural.

Nesse sentido, a ANAC reconhece que a PF, em razão de sua atribuição de exercer as funções de polícia aeroportuária (art. 144 da CF/88), possui uma relação próxima e direta com a garantia da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC), situação que não se observa em relação aos outros órgãos policiais.

Até em razão do citado dispositivo constitucional, o Decreto 7.168/2010 (PNAVSEC), estabeleceu no inciso XVII do art. 12 que os atos normativos que tratam dos controles para o embarque de passageiro armado devem ser editados em conjunto pela ANAC e pela Polícia Federal.

Ainda, a previsão de hipóteses de atividades que acarretarão na autorização para o embarque armado é instrumento essencial para garantir que será atendido o critério da necessidade (previsto no art. 152 do Decreto nº 7168/2010 - PNAVSEC) para o embarque com arma de fogo.

Por fim, com o objetivo de flexibilizar um pouco mais as condições para o embarque armado e não prejudicar operações de órgãos públicos, foi inserida na Resolução a previsão de embarque armado nos casos em que o agente público em serviço tenha sido convocado a se apresentar no aeródromo de destino preparado para o serviço, em virtude de operação urgente que possa ser prejudicada se a arma e munições forem despachadas.

Número da contribuição: 241

Nome: ROGERIO CARLOS DIAS

**Contribuição**

1- Excluir a proibição contida no Parágrafo Primeiro do Artigo 2º da proposta de Resolução, diante dos seguintes argumentos:

**Justificativa**

a) a Lei 11.182/2005 não dá competência à ANAC a proibições de porte de arma nas áreas aeroportuárias restritas ou a bordo de aeronaves e sim a regulamentação, criação de regras, situações específicas, e estabelecer procedimentos.

b) A Lei 10.826/2003 autoriza o porte de armas a diversas categorias e não foi revogada em seu Artigo 6º, o qual dá o direito ao porte de Arma.

c)- Instruções Normativas, Portarias ou Decretos não tem poder de revogação de artigos legítimos explícitos em Leis Ordinárias válidas.

d) A Justificativa anexa ao processo da Audiência 7/2017 não tem coerência com os princípios da Administração Pública, uma vez que não se pode proibir ato autorizado por Lei com base em ineficiência administrativa ou operacional, como consta na alínea e) do item 2.2.1 onde a atuação de um órgão federal é questionado quanto a sua participação no processo de fiscalização e autorização de embarque com porte de arma; O item 2.3.10 parece-me discriminatório quanto a uma necessidade que somente policiais conhecem, o uso de arma reserva; Mais absurdo é o item 2.3.15 que justifica a falta de meios de fiscalização o que leva a medidas de restrições de embarque de pessoas armadas em voos comerciais, falta de policiais nos aeroportos.

e) mitigar conflitos de entendimento observados durante a aplicação da IAC 107-1005 não é restringir ou proibir o porte de arma em locais restritos aeroportuários ou a bordo de aeronaves e sim, padronizar procedimentos, informatizar, ter acesso ao SINARM, por exemplo, e não o que justificou-se no item 2.3.6;

Devemos trazer soluções para atender as Leis e não baixar normas para desautorizar o que esta legalmente aprovado.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Primeiramente, destaca-se que as restrições ao embarque armado também se aplica aos agentes públicos da ativa, os quais passarão a precisar comprovar estar a serviço numa das atividades elencadas nas hipóteses previstas na Resolução (exemplo: escolta de custodiados) para que tenham o embarque armado autorizado.

Entende-se que o nível risco a que está sujeito o agente público inativo dentro das salas de embarque (áreas restritas de segurança) e aeronaves não justifica o risco adicional do embarque como passageiro armado. Deve-se ter em mente que o risco ao agente público inativo ou ativo (fora das hipóteses previstas na Resolução) é considerado pequeno porque as áreas restritas de segurança e aeronaves são locais de acesso mediante inspeção de segurança prévia, o que previne a entrada de pessoas portando itens proibidos, tais como armas e facas. Ainda, as salas de embarque são locais monitorados e com presença constante de vigilantes. Por fim, o transporte de armas por agentes públicos inativos não está sendo proibido totalmente, uma vez que as armas poderão ser despachadas, ficando a disposição do passageiro no aeródromo de destino, oportunidade na qual o agente terá a arma restituída antes de retornar as áreas públicas.

Sobre as questões jurídicas apontadas na justificativa, o Decreto 7.168/2010 instituiu o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), sendo derivado de atos internacionais dos quais o Brasil é signatário e que foram internalizados, de forma que possuem status de lei ordinária no Brasil. Conforme dispõe o art. 5º do próprio PNAVSEC, o Brasil internalizou diretrizes e regras que estabelecem normas e métodos recomendados em relação à segurança e proteção da aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita.

A respeito do status dos atos internacionais incorporados ao ordenamento jurídico brasileiro, o Supremo Tribunal Federal (STF) já se pronunciou inúmeras vezes em seus julgados afirmando que após incorporados passam a integrar o ordenamento interno na mesma posição hierárquica das leis ordinárias. Para que não reste dúvida sobre o tema, confira-se trecho do Acórdão do Plenário do STF na ADI 1.480/DF.

O exame da Constituição Federal permite constatar que a execução dos tratados internacionais e a sua incorporação à ordem jurídica interna decorrem, no sistema adotado pelo Brasil, de um ato subjetivamente complexo, resultante da conjugação de duas vontades homogêneas: a do Congresso Nacional, que resolve, definitivamente, mediante decreto legislativo, sobre tratados, acordos ou atos internacionais (CF, art. 49, I) e a do Presidente da República, que, além de poder celebrar esses atos de direito internacional (CF, art. 84, VIII), também dispõe da competência para promulgá-los mediante decreto. O iter procedimental de incorporação dos tratados internacionais - superadas as fases prévias da celebração da convenção internacional, de sua aprovação congressional e da ratificação pelo Chefe de Estado - conclui-se com a expedição, pelo Presidente da República, de decreto, de cuja edição derivam três efeitos básicos que lhe são inerentes: (a) a promulgação do tratado internacional; (b) a publicação oficial de seu texto; e (c) a executoriedade do ato internacional, que passa, então, e somente então, a vincular e a obrigar no plano do direito positivo interno.

Também cabe destacar o conteúdo do art. 48 do Decreto nº 5123/2004 que regulamenta a Lei nº 10826/2003 (Estatuto do Desarmamento), lembrando que à época da edição do Decreto a aviação civil, hoje área tratada no âmbito o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, estava alocada no Ministério da Defesa.

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 [...]

Já o art. 152 do Decreto 7.168/2010 - PNAVSEC, assim como art. 8º, inciso XI, da Lei nº 11.182/05, expressamente atribuem à ANAC a competência para 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.

Conseqüentemente, por serem expedidas em cumprimento a delegações legais, os atos normativos expedidos pela ANAC devem tratar do embarque de passageiro armado, podendo estabelecer limitações de acesso à arma em determinadas áreas de aeródromo, durante o embarque e o voo.

Assim, entende-se que o estabelecimento de hipóteses e procedimentos pela ANAC para o embarque de passageiro armado é juridicamente válido e constitucional, por retirar seu fundamento de validade das mencionadas delegações legais.

Eventual antinomia visualizado no presente caso é mero conflito aparente de normas, pois a norma a ser editada pela ANAC será posterior e especial em relação às demais, atendendo aos casos de "conflitos aparentes de normas".

Número da contribuição: 242

Nome: ROGERIO CARLOS DIAS

#### Contribuição

2- Incluir alternativa para que qualquer agente público, com registro e porte de arma válidos, ativo ou aposentado, autorizados pelo Artigo 6º da Lei 10.826/2003, possam portar suas armas, desde que desmuniçadas e que as munições estejam separadas da arma; e quando em missão oficial, apenas apresente-se sem munição na câmara de disparo da arma que portar.

#### Justificativa

Estas são as considerações em nossa participação, para que se altere o texto da resolução referente a audiência pública 7/2017 em andamento, para que não tenhamos no futuro, mais burocracia com Mandados de Segurança impetrados, sendo assim que se cumpre o princípio da eficiência na Administração Pública.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma, conforme contribuição nº 242.

**RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES**

Número da contribuição: 243
Nome: RECEITA FEDERAL
<b>Contribuição</b>
"Art. 3º... IV - Ações de Fiscalização Tributária e Aduaneira. Ou IV - Deslocamento a serviço de agentes públicos que possuam porte de arma em razão de ofício.
<b>Justificativa</b>
Conforme informações já dispostas nos itens 1 a 16, do Ofício 2017/0001/COREP/SUARI/RFB/Mr-DF
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição parcialmente incorporada à norma.  Foi adicionada a previsão para embarque armado no caso de agentes públicos que tenham sido convocados para se apresentarem preparados para o serviço no aeródromo de destino.  Em relação à autorização do embarque armado em todos os deslocamentos a serviço de agentes públicos que possuam porte de arma em razão de ofício, entende-se que tal medida encontra barreira no art. 152 do PNAVSEC, uma vez que nessa situação não estaria sendo observado o critério da <u>necessidade</u> .  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.

Número da contribuição: 244
Nome: RECEITA FEDERAL
<b>Contribuição</b>
"Art. 10. ... § P A autorização de embarque armado poderá ser negada pela PF com base em avaliação de risco, ainda que tenham sido cumpridas todas as exigências dessa Resolução, devendo indicar por escrito, síntese dos motivos da negativa. "
<b>Justificativa</b>
Eventual negativa de embarque pode ocasionar custos adicionais a Administração Pública, em caso de negativa de embarque. Tais custos poderiam inclusive impactar o resultado de ações que deixariam de ser executadas. Vale destacar ainda a necessidade de motivação de atos que restrinjam direitos, conforme descrito na Lei 9.784/99.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição incorporada à norma, conforme justificativa acima.

Número da contribuição: 245
Nome: RECEITA FEDERAL
<b>Contribuição</b>
"Art. 80-A Os agentes públicos, que possuam porte de arma em razão do ofício e que estejam em situação de maior risco pessoal, poderão embarcar portando arma de fogo, mesmo em deslocamento fora de serviço, mediante apresentação de justificativa endossada pelo Chefe da Unidade a que estiver subordinado."
<b>Justificativa</b>
Existem alguns servidores na Receita Federal, que por atuarem diariamente em ações de combate ao Contrabando, Descaminho e Tráfico de Drogas, estão sujeitos a um risco inerente muito elevado. Nestes casos, o período compreendido entre a entrega do armamento institucional e o embarque/desembarque da aeronave e recebimento da arma já eleva sensivelmente o risco, considerando a periculosidade das ações de combate a esses ilícitos.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada ao texto da Resolução.  Entende-se que o nível risco a que está sujeito o agente público dentro das salas de embarque (áreas restritas de segurança) e aeronaves não justifica o risco adicional do embarque deste agente como passageiro armado. Deve-se ter em mente que o risco ao agente é considerado pequeno porque as áreas restritas de segurança e aeronaves são locais de acesso mediante inspeção de segurança prévia, o que previne a entrada de pessoas portando itens proibidos, tais como armas e facas. Ainda, as salas de embarque são locais monitorados e com presença constante de vigilantes.  Por fim, o transporte de armas por agentes públicos não está sendo proibido totalmente, uma vez que as armas poderão ser despachadas, ficando a disposição do passageiro no aeródromo de destino, oportunidade na qual o agente terá a arma restituída antes de retornar as áreas públicas.

Número da contribuição: 246
Nome: RECEITA FEDERAL
<b>Contribuição</b>
a) O extravio de armas, na maioria das vezes poderá causar dano ao erário, visto que tais equipamentos são propriedades da União. Assim, necessariamente, o responsável deverá suportar o custo da perda material a que o órgão público tiver. b) O extravio de armas, poderá impossibilitar a realização da operação/atividade para qual o deslocamento estiver sendo realizado. Neste caso, também poderá haver custos para a União relativos ao deslocamento dos agentes públicos, que embora deslocados não poderão realizar a atividade prevista. Quem arcará com esses custos? c) Se o deslocamento tiver ocorrido em função de fiscalização tributária e aduaneira, e ficar configurado, pelo menos em tese, a situação descrita no item 15 e a multa for aplicada ao agente de Segurança e/ou agente da companhia aérea, que em tese, cumpririam determinação superior, quem os reembolsaria desses custos, tendo em vista que nesse caso, a multa poderá ser pessoal?
<b>Justificativa</b>

Considerações
<b>Resposta da ANAC</b>
Em relação aos itens a) e b), a Seção da Resolução que trata dos procedimentos de despacho de arma e munições foi remodelado. Foi inserido um prazo máximo para devolução da arma e munições ao passageiro e maiores detalhes acerca das indenizações cabíveis nos casos de extravio e/ou perda.
Sobre o item c), em se tratando de multas aplicadas pela Receita Federal, entende-se que não cabe à ANAC dar solução a uma eventual autuação da Receita Federal que não seja endereçada ao responsável pela determinação que causa a infração.

Número da contribuição: 247
Nome: RECEITA FEDERAL
<b>Contribuição</b>
d) O art 79 parece indicar que a Polícia Federal não se submete as regras estabelecidas na IN em discussão.
<b>Justificativa</b>
Considerações
<b>Resposta da ANAC</b>
A Resolução é aplicável aos policias federais. O que traz o artigo em discussão é que a PF, se assim desejar, poderá estabelecer hipóteses e procedimentos diferentes para o embarque armado de policias federais.
Nesse sentido, a ANAC reconhece que a PF, em razão de sua atribuição de exercer as funções de polícia aeroportuária (art. 144 da CF/88), possui uma relação próxima e direta com a garantia da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC), situação que não se observa em relação aos outros órgãos policiais, podendo ela criar outros critérios internos para realizar seus próprios controles.
Até em razão do citado dispositivo constitucional, o Decreto 7.168/2010 (PNAVSEC), estabeleceu no inciso XVII do art. 12 que os atos normativos que tratam dos controles para o embarque de passageiro armado devem ser editados em conjunto pela ANAC e pela Polícia Federal.

**RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES**

Número da contribuição: 221

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

**Contribuição**

Art. 3º A necessidade de acesso a arma para fins de embarque limita-se às hipóteses em que o agente público realize qualquer das seguintes atividades:

- I - condução de escolta de autoridade ou testemunha;
- II - condução de operação de vigilância perigosa;
- III - escolta de passageiro custodiado;
- IV - viagem oficial para se apresentar em outra localidade pronto para o serviço; ou
- V - ser policial de uma das polícias federais, estando ou não em viagem oficial, de acordo com a regulamentação do órgão.

**Justificativa**

A restrição imposta por este dispositivo repercutem severamente nos deslocamentos realizados pela PRF. É necessário que sejam previstas hipóteses de deslocamento para missões e operações.

O despacho de arma de fogo dos policiais em missão pode comprometer as operações de grande relevância para a segurança pública nacional.

O eventual extravio de armamento gera danos irreparáveis e compromete operações policiais importantes, que muitas vezes demandaram meses de trabalho de inteligência e dezenas de policiais deslocados.

É necessário que se autorize o embarque armado de policiais que se deslocam em missão, assim como prescreve o Código Federal de Regulamentações (CFR) dos Estados Unidos da América (Anexo I) (usado como referência na construção da presente proposta) em seu Título 49, Seção 1544.219, parágrafo (a)(2):

"(2) In addition to the requirements of paragraph (a)(1) of this section, the armed LEO must have a need to have the weapon accessible from the time he or she would otherwise check the weapon until the time it would be claimed after deplaning. The need to have the weapon accessible must be determined by the

employing agency, department, or service and be based on one of the following:

(...)

(iii) On official travel required to report to another location, armed and reared for duty."

Igual entendimento segue o Regulamento de Segurança da Aviação Civil Canadense (Anexo II), Seção 531, parágrafo (a): "the peace officer, while acting in the course of their duties, requires access to the firearm immediately before, during or immediately after the MM;"

Ademais, as restrições impostas aos policiais federais, de forma geral, seguem na contramão do que ocorreu em outros países (após atentados terroristas de 11 de setembro) onde existe o entendimento de que os policiais federais são partes importantes do incremento da segurança em aeronaves.

Nesse sentido o CFR, Título 49, Seção 1544.219, parágrafo (a)(2), prevê o embarque armado em aeronaves de policiais dos órgãos federais, em viagens oficiais e não oficiais:

"(iv) Employed as a Federal LEO, whether or not on official travel, and armed in accordance with an agency-wide policy governin^ that type of travel established by the employing agency by directive or policy statement."

Outro aspecto importante que deve ser considerado é que o despacho de armas de fogo, além de muitas vezes danificar os equipamentos/armamentos, impacta necessariamente na

descalibração dos sensíveis instrumentos ópticos e eletrônicos acoplados a elas. Por conseguinte, arma despachada acaba por ter seu emprego inviabilizado, pois uma arma descalibrada coloca em risco à vida do policial e dos cidadãos.

**Resposta da ANAC**

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

A previsão de hipóteses de atividades que acarretarão na autorização para o embarque armado é instrumento essencial para garantir que será atendido o critério da necessidade (previsto no art. 152 do Decreto nº 7168/2010 - PNAVSEC) para o embarque com arma de fogo.

Tendo em vista diversas contribuições encaminhadas à ANAC durante a Audiência Pública, com o objetivo de flexibilizar um pouco mais as condições para o embarque armado e não prejudicar operações de órgãos públicos, foi inserida na Resolução a previsão de embarque armado nos casos em que o agente público em serviço tenha sido convocado a se apresentar no aeródromo de destino preparado para o serviço, em virtude de operação urgente que possa ser prejudicada se a arma e munições forem despachadas.

Acerca dos receios relacionados ao extravio de armas de fogo despachadas, assunto também abordado em diversas contribuições da presente Audiência Pública, informa-se que foi criado dispositivo na Resolução para estabelecer o prazo máximo para restituição das armas e munições ao passageiro após o desembarque, bem como a previsão de indenização ao passageiro no caso da arma não ser devolvida.

Por fim, em relação a possibilidade de embarque de armas longas, entendendo que o transporte na forma pode vir a danificar ou descalibrar arma longas de ajustes precisos, a Resolução passou a trazer previsão do transporte desse tipo de armamento junto ao passageiro armado.

Número da contribuição: 222

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

**Contribuição**

§ 2º A comprovação da necessidade de acesso a arma é realizada mediante a apresentação de documento específico da instituição com a qual o agente público possui vínculo contendo indicação das datas e trechos das viagens e a hipótese em que o agente se enquadra entre as listadas nos incisos I a IV do caput deste artigo.

**Justificativa**

0

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma.

Ajuste necessário tendo em vista a inclusão de mais uma possibilidade para o embarque de passageiro armado.

Número da contribuição: 223

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

**Contribuição**

§ 3º O documento de que trata o § 2º deste artigo será verificado pela Polícia Federal - PF no momento de verificação do formulário de autorização de embarque armado.

**Justificativa**

Existe um equívoco ao se referir ao § 1º, o documento é citado no § 2º.

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma conforme justificativa acima.

Número da contribuição: 224

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

**Contribuição**

§ 4º Na hipótese do inciso IV, o agente público deverá apresentar documento do órgão comprobatório do caráter oficial da viagem.

**Justificativa**

Inclusão de excepcionalidade que mantém a viabilidade da capacidade operacional da polícia. Vide §1º.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

A comprovação se dará mediante a apresentação de documento específico da instituição com a qual o agente público possui vínculo contendo indicação das datas e trechos das viagens e a hipótese em que o agente se enquadra entre as listadas na Resolução.

Número da contribuição: 225

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

**Contribuição**

Art. 4º O porte de armas de fogo a bordo de aeronaves será restrito a 2 (duas) armas curtas (pistola ou revólver) por passageiro autorizado, desmuniçadas e acompanhadas de munição limitada a 1 (uma) carga principal e 2 (duas) reservas para cada arma.

**Justificativa**

A restrição ao quantitativo de armamentos não deve ser feita pelo operador, mas pela Polícia Federal. Ademais, a restrição será imposta pela presente norma, que possui delegação do Decreto nº 7.168, que contudo fica adstrita ao que prevê o Decreto: "Art. 152. (...)

§ 4º As informações referentes ao embarque de passageiros armados deverão ser transmitidas pela empresa aérea ao comandante da aeronave de forma discreta, limitando-se ao nome do passageiro e número do seu assento, de forma a resguardar o sigilo da existência de arma a bordo e da condição de seu detentor."

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma.

Entende-se que a limitação no número de armas portadas pelo passageiro armado encontrará seu principal ponto de fiscalização no momento da concessão da autorização do embarque armado, pela PF ou órgão de segurança pública autorizado.

Assim, foi inserido na Resolução que para a concessão da autorização do embarque armado a PF deverá observar os limites do quantitativo de armas e munições portadas pelo passageiro.

Número da contribuição: 226

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

**Contribuição**

Art. 7º O embarque de passageiro armado deverá ser autorizado por unidade da PF presente no aeródromo ou responsável pela circunscrição do aeródromo.

**Justificativa**

Não se trata de uma liberalidade do órgão policial, mas de extrínseco cumprimento de regulamentação, que objetivamente regula os procedimentos, e que portanto não oportuniza discricionariedade

**Resposta da ANAC**

Contribuição incorporada à norma.

A possibilidade da autorização de embarque armado ser concedida diretamente pelo operador aéreo foi excluída da Resolução com base nas contribuições da Audiência Pública.

Número da contribuição: 227

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

**Contribuição**

§ 1º Com anuência formal da PF e previsão no Programa de Segurança Aeroportuária - PSA, a autorização prevista no caput deste artigo poderá ser concedida por órgão de segurança pública

**Justificativa**

O dispositivo inova para além do que prevê o art. 152, § r do Decreto 7.168: § 1º O controle de embarque de passageiro armado será realizado pela PF ou, na sua ausência, por órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto. A inovação está em descompasso com o teor geral da norma, pois insere risco desnecessário à segurança de voo. O operador aéreo não possui a expertise na identificação de documentos, os meios para a comprovação da veracidade da identidade de agentes públicos e, tampouco, competência para averiguar os procedimentos relativos ao desmuniamento das armas de fogo
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição incorporada à norma.
A possibilidade da autorização de embarque armado ser concedida diretamente pelo operador aéreo foi excluída da Resolução com base nas contribuições da Audiência Pública.

Número da contribuição: 228
Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL
<b>Contribuição</b>
§ 2º A autorização de embarque de passageiro armado fornecida por órgão de segurança pública somente terá validade para embarque em aeródromo situado na circunscrição do órgão expedidor.
<b>Justificativa</b>
Novamente, não se trata de liberalidade do órgão policial, mas de extrito cumprimento de norma regulamentar que objetivamente regula os procedimentos e requisitos.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição parcialmente incorporada à norma.
O termo foi alterado para "emitida", o qual parece mais adequado para a autorização.

Número da contribuição: 229
Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL
<b>Contribuição</b>
§ 3º A autorização de embarque de passageiro armado concedida pelo operador aéreo somente terá validade para embarque em aeródromos onde a PF tenha autorizado o operador a realizar a verificação dos formulários de autorização de embarque armado, observado o disposto na Seção IV deste Capítulo.
<b>Justificativa</b>
Novamente, entendemos que o dispositivo está em desconformidade com o art. 152, § 1º do Decreto nº 7.168. Pois na hipótese de ausência da PF, o controle será feito por "órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto."
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição incorporada à norma.
A possibilidade da autorização de embarque armado ser concedida diretamente pelo operador aéreo foi excluída da Resolução com base nas contribuições da Audiência Pública.

Número da contribuição: 230
Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL
<b>Contribuição</b>
Art. 8º A autorização de embarque de passageiro armado deve ser precedida do preenchimento de formulário de autorização de embarque armado, conforme Anexo I.
<b>Justificativa</b>
Conforme explanado nas Justificativas para a Resolução, a "falta de entendimento uniforme por parte dos órgãos públicos e entes regulados acerca de quais são as pessoas autorizadas a embarcar armadas" e a "dificuldade de disseminação das regras existentes aos passageiros e até mesmo aos entes regulados e órgãos públicos, pelo fato da IAC 107-1005 ser uma norma de conteúdo classificado como de acesso restrito" levaram as mudanças da norma em estudo. Destarte, é necessário que exista uniformidade e que o acesso aos modelos seja o mais transparente possível, sendo recomendável que o modelo seja definido na presente norma de forma nacional e prévia.
<b>Resposta da ANAC</b>
Contribuição não incorporada à norma.
Os meios e procedimentos serão definidos posteriormente pela PF, principalmente em decorrência dos sistemas informatizados que a PF está desenvolvendo para preenchimento e tramitação dos formulários e emissão das autorizações.

Número da contribuição: 231
Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL
<b>Contribuição</b>
Art. 10. Para autorização do embarque armado, a PF verificará a documentação listada no art. 9º desta resolução e policial acompanhará o processo de desmuniamento da arma de fogo.
<b>Justificativa</b>
O processo de acompanhamento do desmuniamento requer servidor capacitado e com prerrogativas para uma possível intervenção no manuseio do armamento de calibre restrito. Destarte, é necessário que o acompanhamento seja realizado por policial ou outro agente público autorizado nos termos da Lei nº 10.826 e Decreto nº 5.123.
<b>Resposta da ANAC</b>

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Os procedimentos para desmuniamento foram revisados para detalhar melhor a forma de realização, tornar claro que a responsabilidade pela correta execução dos procedimentos é do passageiro e que a fiscalização por parte da PF poderá ocorrer a qualquer momento da viagem.

Número da contribuição: 232

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

#### Contribuição

§ 1º A autorização de embarque armado poderá ser negada pela PF com base nos seguintes quesitos:

I-  
VIII

#### Justificativa

O parágrafo insere subjetividade ao texto da norma. Se o propósito era de se incluir hipóteses em que se vislumbra a possibilidade de negativa do embarque, que elas estejam expressas de forma clara e precisa

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se não ser possível criar uma lista exaustiva que estabeleça todas as hipóteses em que poderá ser caracterizado um risco que acarretará na negativa para o embarque armado.

Destaca-se que no caso de uso inadequado dessa avaliação de risco por parte da PF, ou seja, caso essa previsão seja utilizada como justificativa para negar o embarque de passageiro armado de forma imotivada, certamente a conduta do responsável pela negativa do embarque poderá ser alvo de questionamentos por via administrativa e/ou judicial.

Número da contribuição: 233

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

#### Contribuição

Art. 11. O passageiro deverá realizar o desmuniamento e muniamento da arma de fogo no local disponibilizado pelo operador de aeródromo, observando orientações da PF e do fabricante da arma e os seguintes procedimentos de segurança:

#### Justificativa

E necessário que se preveja um local adequado para o muniamento do armamento após o embarque armado ou despacho do armamento.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se que tornar a medida obrigatória poderia causar impactos aos terminais de passageiros em aeródromos que não foram dimensionados para receber essa instalação em salas de embarque ou desembarque.

De toda forma, a ANAC buscará trabalhar para que o conteúdo desta contribuição seja objeto de orientação aos operadores de aeródromo como forma de disseminação de boas práticas de segurança.

Número da contribuição: 234

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

#### Contribuição

V - após o desmuniamento, será inserido na câmara da arma lacre, fornecido pela polícia federal, que impeça o acondicionamento de munição na câmara;

#### Justificativa

Considerando a necessidade de real abordagem da questão de segurança, recomendamos que seja incluído procedimento que garanta a não inserção de munição na câmara do armamento durante o período do embarque ao desembarque. O uso de um lacre numerado poderia reduzir consideravelmente a exposição ao risco e poderia ser objeto de auditoria após os voos, no momento e local de muniamento.

#### Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se que a utilização de lacres nas armas portadas pelos passageiros pode vir a ser uma solução futura. No momento, ainda carace de maiores estudos, relacionados à efetividade, custos e impactos decorrentes.

Ainda, destaca-se que tal solução não foi encontrada de forma semelhante em normativos de outros países estudados ao longo do processo de normatização.

Número da contribuição: 235

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

#### Contribuição

Parágrafo único. O operador de aeródromo deve disponibilizar dentro da Área Controlada local reservado para a realização do desmuniamento e muniamento, que contenha caixa de areia ou dispositivo equivalente que garanta a segurança no caso de disparo acidental.

**Justificativa**

E necessário que o município e o desmuniamento ocorram em local controlado, para se resguardar a segurança dos agentes públicos com prerrogativa de porte.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma. Idem a contribuição nº 233.

Número da contribuição: 236

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

**Contribuição**

Parágrafo único. Uma via do formulário de autorização de embarque armado ficará retida pelo órgão responsável por sua verificação, uma deverá ser encaminhada pela Polícia Federal ao operador aéreo e a outra será entregue ao passageiro.

**Justificativa**

Nos termos do Art. 152, § 2º do Decreto 7.168, "a comunicação do embarque de passageiro armado à empresa aérea será realizada por meio de documento expedido pela PF ou, na sua ausência, por órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto." A comunicação ao operador aéreo deve ser feita diretamente pela Polícia Federal, pois o uso do passageiro como meio de comunicação fragiliza a segurança das informações, possibilitando uma possível falsificação e ou não comunicação

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

A princípio a via do operador aéreo será entregue pelo passageiro, como forma de agilizar o fluxo do passageiro armado no aeroporto. Caso o operador aéreo ou de aeródromo fique com dúvida quanto a autenticidade do documento a PF deverá ser consultada.

Ressalta-se que a PF vem desenvolvendo um sistema informatizado para gerir o preenchimento dos formulários pelos passageiros, a emissão das autorizações pela PF e o envio dos dados aos operadores aéreos e de aeródromos, de forma a atingir um cenário ideal de agilidade e segurança do processo de embarque de passageiro armado e despacho de armas e munições.

Número da contribuição: 237

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

**Contribuição**

Art. 23. O comandante da aeronave poderão negar o embarque de passageiro armado quando considerarem, de forma justificada e por escrito, que o embarque armado acarrete potencial ameaça à segurança operacional, à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita ou à segurança dos demais passageiros.

**Justificativa**

A avaliação das condições de ameaça à segurança operacional à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita ou à segurança dos demais passageiros é de competência do comandante da aeronave.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à norma.

Entende-se que outros funcionários do operador aéreo também podem vir a adotar medidas para negar o embarque de passageiros armados. Por exemplo, o responsável local ou nacional pela AVSEC (segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita) do operador aéreo são funcionários que podem receber informação a respeito de situações de ameaças ou vulnerabilidades de determinado voo que podem acarretar em restrições para o embarque armado.

Destaca-se que todas as negativas deverão ser justificadas por escrito.

Número da contribuição: 238

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

**Contribuição**

Art. 45. Em caso de extravio de arma de fogo e munições despachadas, o operador aéreo deverá comunicar a ocorrência, imediatamente, ao agente público, a sua instituição, à PF e aos operadores de aeródromo de origem e destino da arma.

**Justificativa**

Necessário que a comunicação seja feita ao agente público detentor do armamento e ao órgão do agente público, por causa dos impactos operacionais e administrativos advindos do extravio.

**Resposta da ANAC**

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Foi inserida a comunicação imediata ao passageiro no caso de extravio da arma despachada. Em relação à comunicação à instituição de atuação do passageiro que teve a arma extraviada, entende-se desnecessário, uma vez que tal procedimento poderá ser realizado pelo próprio passageiro, que saberá o canal mais adequado dentro de sua instituição para fazer o comunicado.

Número da contribuição: 239

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

**Contribuição**

§ 2º Em caso de extravios de arma de fogo e munições, o operador aéreo deverá elaborar Documento de Segurança de Aviação Civil - DSAC e encaminhá-lo à ANAC, em até 48 (quarenta e oito) horas, relatando as condições em que ocorreu o extravio e os procedimentos de contingência que foram adotados.

**Justificativa**

Nessa configuração, um armamento poderia ser extraviado, empregado na prática de crimes (homicídio) e devolvido dentro do prazo de 48 horas sem que houvesse qualquer registro do próprio extravio. Portanto, entendemos que todos os extravios de armamentos e munições devem ser devidamente registrados, em virtude do risco apresentado e da necessidade de futuras investigações e responsabilizações penais.

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Primeiramente, informa-se que a ANAC recebeu contribuições tanto no sentido de retirar o prazo de 48h quanto no sentido de aumentar o prazo para 72h.

Assim, entendeu-se ser razoável manter o prazo para envio da DSAC em 48h, para que a Agência possa concentrar seus recursos humanos e materiais na análise das ocorrências mais graves.

No entanto, como forma de mitigar os extravios, foi estabelecido que prazo máximo para devolução das armas despachadas aos passageiros, ficando o descumprimento por parte do operador aéreo sujeito à autuação.

Número da contribuição: 240

Nome: POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL

#### Contribuição

§ 4º O transportador deverá oferecer assistência material ao detentor do armamento extraviado, providenciando alimentação, hospedagem, traslado de ida e volta e acomodação em voo próprio do transportador a ser realizado em data e horário de conveniência do passageiro, conforme o caso, durante o período necessário até a efetiva restituição do armamento, sem prejuízo das demais sanções penais, administrativas e civis cabíveis.

#### Justificativa

Em razão do extravio do armamento, o passageiro pode ter prejuízos materiais em razão do prolongamento da estadia em local diverso de sua moradia ou trabalho, até a localização e restituição do armamento, sendo de responsabilidade do transportador arcar com as despesas decorrentes em razão do descumprimento de obrigação legal, nos termos do ordenamento jurídico nacional, e em consonância com o estabelecido na Resolução nº 400/2016, da ANAC, que trata das Condições Gerais de Transporte Aéreo, no que se refere à Assistência Material ao passageiro.

#### Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente incorporada à norma.

Foi incluído na Resolução que no caso de extravio de arma ou munição, o operador aéreo deverá ressarcir eventuais despesas ao passageiro, conforme regras estabelecidas na regulamentação que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo.