



## VOTO

**PROCESSO: 00058.073098/2022-72**

**INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA**

**RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA**

### 1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu competência à ANAC para regular e fiscalizar a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a movimentação de passageiros e carga e expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis (art. 8º, incisos X e XI).

1.2. Nos termos do art. 8º, combinado com o art. 11, da Lei n.º 11.182/2005, compete à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, bem como, compete à Diretoria Colegiada exercer o poder normativo da Agência.

1.3. O Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução n.º 381, de 14 de junho de 2016, incluindo alterações posteriores, prevê que compete à Superintendência Infraestrutura Aeroportuária (SIA) submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre proteção das operações de aviação civil contra atos de interferência ilícita (art. 33, inciso I, "c").

1.4. Desta forma, evidencia-se a competência deste Colegiado para deliberação e edição dos atos normativos propostos.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Considerando as mudanças promovidas pela área técnica após o retorno da proposta da Consulta Pública, julgo que, no mérito, a opção adotada pela SIA permite a mais adequada adaptação dos atores envolvidos às mudanças trazidas pela norma. Inicialmente, cabe lembrar que os menores desacompanhados atualmente perfazem cerca de 22 mil passageiros/ano nos aeroportos brasileiros, enquanto que os passageiros identificados como PNAE somam mais de 1 milhão de passageiros/ano.

2.2. Ante tais fatos, julgo que a implementação de regras operacionais de acesso dos acompanhantes de passageiros às ARS por parte dos operadores aéreos, em sinergia com os operadores aeroportuários, deve se iniciar a partir de uma amostra menor de passageiros, uma vez que deverá ser estabelecido por parte dos operadores mencionados um programa de gestão de mudanças que possa incorporar as novas alternativas trazidas pela área técnica, como por exemplo: protocolos de acesso, eventual adaptação de sistemas informacionais, treinamento de profissionais, publicidade das mudanças normativas, definição de critérios para escolha das rotas em que há viabilidade de acesso de acompanhantes à ARS, entre outros. Perante o exposto, limitar, por ora, a abrangência da proposta aos acompanhantes de menores visa a incentivar os operadores aéreos e aeroportuários a implementarem, da forma mais ampla possível, tal alternativa ao público, em alinhamento às melhores práticas internacionais já abordadas na Análise de Impacto Regulatório (AIR).

2.3. Importante ressaltar, para uma ampla compreensão de toda a sociedade a respeito do tema, que tal alternativa é uma **possibilidade de oferta de serviço** por parte dos operadores aéreos, não constituindo qualquer obrigação a este setor. Desta maneira, um operador pode limitar a apenas alguns aeroportos e rotas o acesso de acompanhantes de menores à ARS, criar critérios próprios para permiti-lo em apenas alguns casos ou mesmo optar, no limite, por não permiti-lo ou oferecê-lo, analogamente ao que já ocorre com o serviço de acompanhamento de passageiro menor de idade.

2.4. Quanto à possibilidade de inclusão futura dos acompanhantes dos PNAE à proposta, determino que a área técnica inclua este problema regulatório na Agenda Regulatória 2023-2024, em aproveitamento do atual Tema 18 da Agenda 2021-2022 (revisão dos RBAC 107 e 108), de forma a avaliar o andamento da iniciativa com os acompanhantes de menores, aprofundar os estudos relacionados a aplicabilidade da proposta aos grupos de PNAE, ou extensão da possibilidade a outros grupos não contemplados na proposta atual.

2.5. Julgo que a inclusão do tema na Agenda Regulatória cumpre com a recomendação do parecer da Procuradoria de permitir ampla participação social em consultas e audiências públicas, tomadas de subsídios, entre outros mecanismos de participação social presentes no processo normativo da Agência que visem a aprimorar a presente proposta, sem a necessidade, portanto, de se reabrir o prazo da consulta pública já realizada. Complementarmente, é importante lembrar que as alterações nos RBACs são pontuais, sendo a maioria das contribuições dos participantes relativas à necessidade de aprimoramento do conteúdo de Instruções Suplementares (IS) que detalham os procedimentos relativos às mudanças propostas, o que propicia à área técnica o pronto atendimento de eventuais alterações nas IS sem necessidade de reencaminhar o processo a este Colegiado.

2.6. Considerando a vigência da proposta, julgo que, para uma melhor adaptação dos operadores aéreos e aeroportuários às mudanças apresentadas, bem como eventuais ajustes à Instrução Suplementar e realização de "operações piloto", deva haver um período de vacância da norma (*vacatio legis*) de 60 (sessenta) dias, já considerados todos os aspectos mencionados no item 2.2.

2.7. Por fim, cabe ressaltar que a proposta mantém todos os padrões de segurança contra atos de interferência ilícita tão caros a esta Agência, como a identificação e a autorização dos acompanhantes, além de sua inspeção obrigatória e de seus pertences, em estrito cumprimento ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC.

### 3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à APROVAÇÃO** da Emenda 08 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 107, intitulado “*Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo*”, e da Emenda 06 ao RBAC n.º 108, intitulado “*Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – Operador Aéreo*”, nos termos das minutas de Ato Normativo (SEI 8130422 e 8133909) apresentadas pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA).

3.2. Por fim, determino:

- I - um período de vacância (*vacatio legis*) de 60 (sessenta) dias, nos termos do item 2.6 do Voto;
- II - que, durante o *vacatio legis*, a SIA monitore e coordene junto com os operadores aéreos e aeroportuários, bem como com os demais *players* envolvidos, o acompanhamento da implementação dos procedimentos, além de submeter a proposta de Instrução Suplementar por mais, pelo menos, 15 (quinze) dias à participação social;
- III - a inclusão do tema na Agenda Regulatória 2023-2024, conforme os itens 2.4 e 2.5 do Voto.

3.3. Encaminhem-se os autos à SIA e à ASTEC para as providências cabíveis.

É como voto.

**TIAGO SOUSA PEREIRA**

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 26/01/2023, às 20:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **8165326** e o código CRC **B641E82B**.

---