

**VOTO Nº 212/2024/SEI/DIRE5/ANVISA**

Processo nº 25351.916948/2023-24

RELATÓRIO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO. GERÊNCIA-GERAL DE PORTOS, AEROPORTOS, FRONTEIRAS E RECINTOS ALFANDEGADOS. CONTROLE SANITÁRIO DE AERONAVES E AEROPORTOS COM FOCO NO RISCO SANITÁRIO.

POSIÇÃO DO RELATOR: FAVORÁVEL.

Área responsável: GGPAF/DIRE5

Agenda Regulatória 2024-2025: Tema 10.2 - Controle Sanitário de Aeronaves e Aeroportos com Foco no Risco Sanitário.

Relator: Frederico Augusto de Abreu Fernandes

1. RELATÓRIO

Trata-se de apreciação do Relatório de Análise de Impacto sobre o “Controle Sanitário de Aeronaves e Aeroportos com Foco no Risco Sanitário”, previsto da Agenda Regulatória 2024-2025, sob tema 10.2.

A abertura do processo regulatório foi aprovada, por unanimidade, pela Diretoria Colegiada em Reunião Ordinária Pública realizada em 2/08/2023 e, em seguida, publicada, por meio do DESPACHO Nº 91, DE 3 DE AGOSTO DE 2023 (SEI 2516693).

Destaco que constam dos autos os seguintes documentos: Formulário de abertura de Processo Regulatório (SEI 2399799); Parecer nº 193/2023/SEI/GQRIS/GGPAF/DIRE5/ANVISA (SEI 2406281) e Termo de Abertura de Processo Administrativo de Regulação nº 52, de 7 de agosto de 2023 (SEI 2518602).

De acordo com o rito regulatório aprovado, haveria a realização de relatório de análise de impacto regulatório e de Consulta Pública. Na época, o tema não constava da Agenda Regulatória da área técnica, sendo posteriormente inserido na Agenda 2024-2025.

O presente processo regulatório visa atualizar a Resolução da Diretoria Colegiada - RDC nº 2, de 8 de janeiro de 2003, norma vigente que trata da fiscalização de controle sanitário em aeroportos e aeronaves. Para isso, em 2022, foram instituídos Grupos de Trabalho que propuseram melhorias nos procedimentos de fiscalização, com base em gerenciamento de risco, no âmbito de atuação da GGPAF. Dentre os grupos formados, havia o grupo “Infraestrutura de Portos e Aeroportos” e o grupo “Aeronaves”. Após extensa discussão foram apresentados Relatórios de Atividades dos GTs, que se encontram apensados ao processo (SEI 2694801 e SEI 2694812).

O GT de aeronaves destacou a necessidade de adoção de metodologia de inspeção focada no risco sanitário, por meio da avaliação dos processos de gestão das companhias aéreas, e a necessidade de alteração normativa. Já o GT de infraestrutura apontou a necessidade de definição sobre a atuação da Anvisa em aeroportos. Se ela deveria ocorrer em aeroportos internacionais ou mesmo somente nos designados como pontos de entrada pela Organização Mundial de Saúde.

Em Setembro de 2024, finalizado o Relatório Preliminar de AIR pela GGPAF (SEI 3203746), seguindo o disposto no Art. 24 da Portaria nº 162, de 12 de março de 2021, o documento foi submetido à apreciação da Assessoria de Melhoria da Qualidade Regulatória (ASREG), que emitiu o Relatório de Análise de Coerência e Conformidade (SEI 3248979).

No referido documento, a ASREG pontuou algumas recomendações, as quais foram apreciadas pela área técnica que realizou os ajustes necessários para o aprimoramento do instrumento, conforme detalhado no Despacho nº 1474/2024/SEI/GGPAF/DIRE5/ANVISA (SEI 3272609), resultando na versão final do Relatório de AIR sob apreciação. (SEI 3272778).

Adicionalmente, no intuito de captar a percepção externa e subsidiar a elaboração da AIR, a área técnica informou que foram realizadas reuniões com as companhias aéreas e administradoras aeroportuárias com aplicação de questionário. Também foi apresentada a proposta junto ao Grupo de Trabalho de Vigilância Sanitária (GT VISA), no dia 5 de setembro de 2023, realizada pela Secretaria Executiva da Comissão Intergestores Tripartite – SE CIT (SEI [2755242](#)). Nessa reunião, a GGPAF destacou a sua estrutura e a situação de perda de servidores ao longo dos anos, que impacta o controle sanitário dos pontos de entrada; foram levantadas as atuações das Visas municipais no controle sanitário em ambientes de PAF e relatou-se que essas atividades deveriam ser pactuadas e discutidas, no âmbito do processo regulatório da revisão da RDC nº 560/21.

É o relatório, passo à análise.

2. ANÁLISE

Inicialmente, faz-se importante lembrar a finalidade e aplicabilidade da Análise de Impacto Regulatório para orientar e subsidiar, com base em evidências e de maneira robusta e transparente, a tomada de decisão regulatória da Anvisa. Dito isso, a submissão do presente relatório a esta Colegiada está pautada no Art. 29 da Portaria nº 162, de 12 de março de 2021, que dispõe sobre as diretrizes e os procedimentos para a melhoria da qualidade regulatória na Agência Nacional de Vigilância Sanitária, a saber:

Art. 29. Caberá à Diretoria Colegiada deliberar acerca:

I - da dispensa da AIR, manifestando-se em relação à motivação, nos termos dos dispositivos previstos nos artigos 18 e 19 desta Portaria; e

II - do relatório de AIR, manifestando-se quanto à sua adequação formal e aos objetivos pretendidos, de modo a demonstrar se a adoção das alternativas sugeridas, considerados os seus impactos estimados, é a mais adequada ao enfrentamento do problema regulatório identificado. (grifo nosso)

Parágrafo único. As deliberações relativas à AIR indicadas nos incisos I e II devem ser realizadas em Reuniões Públicas da Diretoria Colegiada.

No que tange ao aspecto formal, o presente relatório cumpre com os requisitos determinados pelo Art.22 da referida portaria, a saber: o sumário executivo objetivo e em linguagem acessível ao público; a identificação do problema regulatório a ser solucionado com apresentação das causas e sua extensão; a identificação dos agentes afetados; identificação da fundamentação legal que ampara a atuação da Agência quanto ao problema identificado; a definição dos objetivos regulatórios que se pretende alcançar; a descrição das alternativas possíveis para o enfrentamento do problema; a exposição dos impactos; o mapeamento da experiência internacional adotada para a resolução do problema identificado; a identificação dos riscos para a alternativa regulatória sugerida; a descrição da participação social; as condições para o monitoramento; bem como, a descrição da alternativa sugerida, considerada a mais adequada à resolução do problema regulatório e ao alcance dos objetivos pretendido

Destaca-se que a atuação da Anvisa, no âmbito dos aeroportos, abrange o controle sanitário da infraestrutura aeroportuária, das aeronaves, do comércio internacional de cargas de produtos sujeitos à vigilância sanitária, dos viajantes e das suas bagagens. As ações de controle sanitário nos ambientes aeroportuários devem ser direcionadas ao atendimento do que preconiza o Regulamento Sanitário Internacional - RSI (2005), vigente desde 15 de junho de 2007, que tem como propósito e abrangência, segundo o seu Artigo 2º, prevenir, proteger, controlar e dar uma resposta de saúde pública

contra a propagação internacional de doenças, de maneiras proporcionais e restritas aos riscos para a saúde pública, e que evitem interferências desnecessárias com o tráfego e o comércio internacional.

Outro segmento que se encontra sob fiscalização da Anvisa é o das empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo (Esatas). São empresas especializadas que fornecem serviços de suporte e assistência em solo para companhias aéreas e aeroportos, como, por exemplo, o manuseio de bagagens, o abastecimento de água e esgotamento sanitário de efluentes de aeronaves, o carregamento e descarregamento de cargas, o serviço de catering, a limpeza e desinfecção de aeronaves.

O fenômeno da globalização, acelerado pelo avanço tecnológico, a diminuição de custos e, conseqüentemente, a ampliação do acesso e do trânsito internacional de pessoas e mercadorias, reduz o tempo de viagem entre os continentes, contribuindo para a mudança contínua da situação epidemiológica mundial, o que torna a execução das ações de controle sanitário cada vez mais desafiadoras. Esse cenário, aliado à redução gradual e contínua do quadro de servidores da GGPAF, imprime a necessidade de adaptação ou até mesmo, de um novo direcionamento à vigilância sanitária nos ambientes aeroportuários, incluindo formas mais céleres de atualização de regulamentos e incentivos ao uso de ferramentas tecnológicas que permitam a realização do trabalho a partir de evidências científicas atualizadas, ou seja, uma vigilância sanitária mais flexível, ágil e que acompanhe a evolução tecnológica e a simbiose dos perfis epidemiológicos entre os distintos continentes

Para atender à proposta do RSI (2005), os pontos de entrada no país devem estabelecer suas capacidades básicas conforme o Anexo 1B do Regulamento. Para tanto, é necessário que as empresas responsáveis pela administração dos aeroportos e pelos meios de transporte que por ali circulam adotem ferramentas e estratégias de controle voltadas às boas práticas sanitárias, como meio de garantir a segurança sanitária necessária para mitigar, minimizar ou mesmo eliminar potenciais perigos que possam constituir riscos à saúde pública, garantindo a segurança do tráfego e comércio nacional ou internacional, desta forma, incorporando a cultura sanitária.

Segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac, 2023), encontram-se cadastrados cerca de 500 (quinhentos) aeródromos públicos no país com homologação pela Anac, além de aeródromos privados, helidecks e helipontos. Com relação a empresas aéreas, operam no Brasil, somente com transporte aéreo regular, 42 empresas estrangeiras e 13 empresas nacionais (Anac, 2023a). De acordo com o Boletim Conjuntura do Setor Aéreo, do Ministério de Portos e Aeroportos (2023), até março de 2023 haviam 109 aeroportos a operar voos comerciais, considerando a movimentação mínima mensal de 500 passageiros processados.

De acordo com a GGPAF, atualmente, há 79 (setenta e nove) aeroportos em que há atuação da Anvisa, distribuídos nas diferentes regiões brasileiras.

Conforme os dados do sistema Hórus, sistema da Secretaria Nacional de Aviação Civil, sobre a aviação civil brasileira, a movimentação de passageiros de janeiro a julho de 2024, que considera o embarque e desembarque de voos regulares e não regulares, foi de 122 milhões de pessoas nos aeródromos das capitais e regionais, sendo 88,21% em voos domésticos e 11,79% em voos internacionais, o que representa um aumento de 2,58% em relação ao ano anterior (Ministério de Portos e Aeroportos, 2024). A movimentação de cargas no mesmo período foi de 978,15 milhões (Kg), sendo que 49,71% no âmbito doméstico e 50,29%, internacional. Essa movimentação foi 9,88% maior do que a ocorrida no mesmo período de 2023.

Desde o início da década passada, foi iniciado no Brasil um movimento de concessão de aeroportos, com o objetivo de atrair investimentos para ampliar, aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira e, conseqüentemente, promover melhorias no atendimento aos usuários do transporte aéreo no Brasil. Os níveis de qualidade dos serviços determinados para esses aeroportos, baseados em padrões internacionais, estão previstos nos contratos de concessão, que são geridos e fiscalizados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). O processo de concessão aeroportuária levou a uma mudança expressiva do perfil dos aeroportos brasileiros, com destaque para a ampliação do setor de serviços como por exemplo, de alimentação, hotelaria, serviços de saúde e centros comerciais. Sob o ponto de vista sanitário, o processo de concessão trouxe impactos, tendo em vista tratar-se de empresas originárias de outros países, muitas vezes sem o conhecimento da legislação sanitária nacional e dos

procedimentos para resposta a emergência de saúde pública, o que exigiu esforços tanto da Agência quanto do segmento regulado para que a gestão aeroportuária ocorresse com segurança sanitária.

Importante destacar que, apesar do amplo desenvolvimento do setor aeroportuário, a Gerência-Geral de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados (GGPAF) tem sofrido uma redução gradativa e significativa do seu quadro de pessoal. No ano de 2013, a GGPAF contava com 954 servidores que atuavam nos portos, aeroportos e fronteiras distribuídos em todas as unidades da federação, em setembro de 2024, esse número era de 454 servidores. Acrescente-se o fato de que de 30% dos servidores em PAF estão aptos a requerer aposentadoria a qualquer momento. Nesse cenário, a otimização da força de trabalho mediante melhoria dos processos de trabalho torna-se imprescindível.

Além disso, a norma que rege o tema foi editada há, aproximadamente, vinte anos. Esse decurso de tempo foi notadamente marcado por mudanças no mercado e avanços tecnológicos, com impacto também nos procedimentos empregados no controle sanitário dessas atividades.

Finalizada essa breve contextualização, destaco, a seguir, os principais pontos do presente Relatório de AIR.

Identificou-se como o **problema regulatório** a ser trabalhado que "*O atual modelo regulatório da Anvisa, incluindo o escopo, processos e métodos de inspeção, não atende as necessidades impostas às práticas de vigilância sanitária em aeroportos e aeronaves, frente às mudanças de cenários epidemiológicos e socioeconômicos.*"

Nesse sentido, a GGPAF destaca que as fiscalizações em empresas de transporte aéreo, atualmente, são realizadas por voo, o que pode gerar que uma mesma aeronave seja objeto de múltiplas inspeções em diferentes aeroportos, em detrimento de outras, que podem não ser submetidas ao controle da Anvisa. É possível que uma mesma aeronave venha a ser submetida à inspeção mais de uma vez no mesmo dia, considerando que há mudança do número dos voos em diferentes trechos. Este processo de trabalho tem se mostrado ineficiente no controle do risco sanitário e implica em retrabalho, para uma equipe já reduzida e sobrecarregada. O modelo atual não avalia a atuação das empresas aéreas de forma abrangente quanto ao atendimento dos regulamentos sanitários, mas de forma bastante pulverizada.

Já no caso da infraestrutura aeroportuária as atividades que são fiscalizadas são o gerenciamento de resíduos sólidos, a oferta de água para consumo humano, a climatização, o tratamento e esgotamento de efluentes sanitários, a limpeza e desinfecção, o controle de vetores, dentre outros, além dos estabelecimentos instalados nos aeroportos, tais como comissarias, lanchonetes, restaurantes, quiosques, postos médicos, ambulâncias, hotéis, salas VIP, drogarias, salões de beleza. Para cada atividade ou estabelecimento sob vigilância sanitária instalado foram definidas diferentes periodicidades de inspeção, o que remete a uma lógica em que haveria atuação permanente da Anvisa em todos os pontos em que ela atua, o que não corresponde à realidade.

O Relatório do GT de Infraestrutura de Portos e Aeroportos enfatizou a necessidade do estabelecimento de um novo modelo de atuação na área de portos, aeroportos, a partir de critérios para a definição das localidades e da periodicidade das inspeções sanitárias, com base na articulação da GGPAF com os interlocutores do Sistema Nacional de Vigilância Sanitária (SNVS), para definir estratégias e novos processos de trabalho, sobretudo o alinhamento das ações. Esse GT defendeu a possibilidade de complementação e colaboração das Vigilâncias Sanitárias das esferas subnacionais no controle sanitário dos estabelecimentos localizados nos portos e aeroportos, sob a coordenação da Anvisa.

Também foram sugeridas como premissas para atuação da Anvisa em aeroportos, que eles tivessem circulação internacional regular de meios de transporte, viajantes e produtos; que fossem alfandegados com demanda de produtos sujeitos a Vigilância Sanitária e que tivessem a presença de outras autoridades federais aduaneiras ou de imigração.

De acordo com o Relatório de AIR, os registros de janeiro a meados de setembro de 2022 apontam que as atividades de inspeção de aeronaves (por voo) e os serviços de alimentação e similares (comissaria, restaurante, lanchonete, quiosque e loja) são responsáveis por 51% dos ativos cadastrados no sistema *Risk manager*. Verifica-se que uma grande parcela dos esforços dos servidores de PAF se concentra na fiscalização de aeronaves, seguida pela avaliação de serviços de alimentação, o que

corroborar com as informações levantadas durante as discussões realizadas, como por exemplo, a indicação sobre gestão de risco ineficiente frente ao cenário atual e ausência de estratégia de fiscalização em âmbito nacional.

A área ressalta que, caso nenhuma medida seja adotada, considerando a gradativa redução do quadro de servidores e a forma atual de atuação na fiscalização, que é pulverizada, os riscos sanitários podem ser ampliados tendo em vista que não se avalia e não se exige o atendimento das normas sanitárias pelas empresas aéreas e administradoras de aeroportos de uma forma mais ampliada e ainda, sem que seja exigido delas um comprometimento maior com a qualidade dos serviços prestados pelas empresas que são contratadas.

Em relação aos **agentes afetados**, observa-se que os mais impactados seriam os administradores aeroportuários, empresas aéreas e os servidores da Anvisa, considerando que a abrangência da norma está diretamente relacionada com as atividades que esses agentes executam. Em seguida, seriam as Vigilâncias Sanitárias Estaduais e Municipais (VISAS) e as empresas prestadoras de serviços para as administradoras e companhias aéreas. Em menor grau, encontram-se a Agência Nacional de Transporte Aéreo (Anac), as empresas prestadoras de serviços sujeitas à vigilância sanitária (não instaladas ambiente aeroportuário) e empresas sujeitas à vigilância sanitária instaladas em aeroportos. Também foram apontados os órgãos intervenientes (Receita Federal, Polícia Federal e Vigiagro), considerando que o problema regulatório não os afeta diretamente. Por fim, os menos afetados seriam os viajantes e a comunidade aeroportuária, que embora sintam os efeitos da ação regulatória da Anvisa, não são diretamente afetados pelo problema ou alternativas regulatórias.

Ressalta-se que o Relatório apresenta como **objetivo geral**: *Definir novo modelo para o controle sanitário de companhias aéreas, administradoras aeroportuárias, empresas instaladas e prestadoras de serviços em aeroportos, com foco em gerenciamento de risco.* Enquanto os **Objetivos Específicos** são: *1. Revisar e simplificar procedimentos de fiscalização em aeroportos; 2. Definir os pontos de atuação a partir dos indicadores de risco; Definir novo modelo para o controle sanitário de companhias aéreas, administradoras aeroportuárias, empresas instaladas e prestadoras de serviços em aeroportos, com foco em gerenciamento de risco. 3. Implantar o conceito de boas práticas sanitárias em aeroportos; 4. Aperfeiçoar a comunicação com setor regulado; 5. Criar modelo de pactuação que permita adaptações conforme perfis locais; 6. Harmonizar conceitos com normas internacionais e da aviação.*

De acordo com a GGPAF, os resultados esperados com o alcance desses objetivos estão relacionados, entre outros, à: padronização das ações de fiscalização; otimização da força de trabalho da Anvisa; planejamento estratégico nacional de fiscalização; melhoria do índice de risco regulatório das empresas; clareza e assimilação das responsabilidades do setor regulado, Redução de falhas sanitárias recorrentes e ao Alinhamento da norma brasileira com as internacionais de modo a facilitar a aplicação por operadores estrangeiros.

No que concerne ao mapeamento da experiência internacional, a GGPAF informa que foi realizada consulta às Autoridades de Saúde do Reino Unido, Estados Unidos, Alemanha, Canadá, Argentina, Japão e México. Contudo, somente houve resposta do o Centro de Controle e Prevenção de Doenças (CDC) dos Estados Unidos da América. De acordo a GGPAF, apesar de apenas um país encaminhar resposta à consulta internacional, as informações prestadas pelo CDC contribuíram para fornecer subsídios para resolução do problema regulatório brasileiro.

Após a profunda avaliação do problema regulatório, suas causas, consequências e demais aspectos para a adequada elaboração do Relatório de AIR, como o estudo das possíveis alternativas para o enfrentamento do problema regulatório, a comparação de alternativas foi realizada utilizando-se a metodologia Análise Multicritério (AMC), descrita como uma das metodologias específicas para a aferição da razoabilidade do impacto econômico prevista no Decreto 10.411/2020, utilizando como método compensatório o método AHP (*Analytic 70 Hierarchy Process*). A comparação entre as alternativas regulatórias foi dividida em 2 grupos uma contemplando o tema "Controle Sanitário de Aeronaves" e a outra sobre o "Controle Sanitário de Aeroportos". Para cada um dos critérios utilizados, o RAIR apresenta descritivo contendo o motivo pelo qual foi escolhido.

Desse modo, o documento conclui que a **alternativa regulatória** mais apropriada para o tema "**Controle Sanitário de Aeronaves**" seria a **Inspeção do sistema de gestão da qualidade sanitária**

das companhias aéreas e a avaliação de requisitos de manutenção e operação. As empresas deverão implantar sistemas de gestão da qualidade (SGQ) que permitam o monitoramento e mitigação do risco sanitário. A Anvisa irá fiscalizar o SGQ das empresas, ao invés de monitorar os voos, como no modelo atual. A avaliação de requisitos de manutenção e operação demandará atualizar e complementar a norma atual com requisitos ainda não normatizados ou conflitantes.

Ademais, **para o tema "Controle Sanitário de Aeroportos"**, a opção mais adequada apontada no Relatório foi a **Inspeção do sistema de gestão da qualidade sanitária do aeroporto e a avaliação de requisitos de infraestrutura de aeroportos, de acordo com a classificação de risco dos aeroportos.** As administradoras aeroportuárias devem implantar SGQ que permitam o monitoramento e mitigação do risco sanitário. A Anvisa irá fiscalizar o SGQ das administradoras dos aeroportos, ao invés de realizar inspeção física em diversos ativos do terminal, como no modelo atual. A classificação de risco permitirá aos aeroportos menores, flexibilidade quanto às exigências sanitárias. Os requisitos de infraestrutura de aeroportos serão atualizados, considerando o novo cenário de regulação da aviação.

Cabe destacar que foi oportunizada a participação do setor regulado durante a elaboração do Relatório de AIR. Conforme informado pela GGPAF, a área realizou duas reuniões com o setor, a primeira em abril de 2023 que contou com representantes das empresas aéreas e administradoras aeroportuárias com o objetivo de "Iniciar discussão sobre possíveis alterações normativas e de processos de trabalho da GGPAF relacionados ao setor aéreo." Nessa reunião foi abordado sobre o modelo atual de inspeções, a necessidade de mudanças e os possíveis aspectos que poderiam vir a ser considerados em processo regulatório de revisão da RDC nº 02, de 2003. Posteriormente, no dia 1º de dezembro de 2023, foi realizada uma segunda reunião com representantes das empresas aéreas nacionais e internacionais, das administradoras aeroportuárias, das empresas de suporte ao transporte aéreo, além de servidores da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e do Ministério de Portos e Aeroportos. No encontro, do qual participam gestores e servidores da Gerência-Geral de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados (GGPAF) da Agência, foram apresentados os resultados da primeira etapa da Avaliação de Impacto Regulatório (AIR), a de identificação e análise do problema regulatório.

As diversas associações e o setor identificaram que a ideia de partir para a gestão da qualidade sanitária nas empresas seria o caminho correto visto que as empresas já dispõem de ferramentas internas para a gestão do assunto. As empresas entendem que têm a obrigação de ter garantia da qualidade e realizam auditorias e treinamento dos prestadores de serviço. As companhias aéreas também expressaram suas percepções quanto à desarmonia das normas atuais em relação a normas internacionais, sua desatualização e mesmo desconfiguração após pequenas revisões ao longo do tempo.

No primeiro de semestre de 2024 foram realizadas reuniões e visitas técnicas em três companhias aéreas nacionais e seis internacionais, buscando-se uma melhor compreensão da estrutura existente e dos processos de trabalho das companhias aéreas quanto ao controle sanitário das aeronaves. De modo geral, foi constatado que as empresas de aviação para operar já devem atender a um arcabouço de normas e certificações que contribuem para a implantação de Boas Práticas Sanitárias no transporte aéreo tanto de passageiros como de cargas.

O relatório também informa que a proposta de revisão da RDC 2/2023 foi apresentada no GT VISA, em 05 de setembro de 2023, com foco na discussão da suplementação das ações em PAF por estados e municípios. A atuação das Visa municipais no controle sanitário em ambientes de PAF devem ser pactuadas e discutidas, definindo as atividades que seriam exercidas pelos estados e municípios, e que esta atuação deve ser feita com base no risco sanitário.

Portanto, em apertada síntese, o presente relatório cumpre com os aspectos formais necessários e, no que tange às constatações técnicas, ficou evidente que há necessidade de alterar o modelo de atuação da Anvisa em aeroportos e aeronaves para uma abordagem mais profunda e efetiva no controle sanitário desses ambientes e meios de transporte. Frente a isso, a propositura das alternativas regulatórias apontadas no referido Relatório de AIR parecem adequadas ao enfrentamento do problema regulatório identificado.

Por fim, cumprimento a GGPAF pelo trabalho realizado e agradeço a colaboração da ASREG, especialmente da equipe da COAIR, pelo apoio na elaboração do RAIR e pelas sugestões que

aprimoraram o documento final.

3. VOTO

Por todo o exposto, entendo que as alternativas sugeridas, considerados os seus impactos estimados, são adequadas ao enfrentamento do problema regulatório identificado e, portanto, VOTO pela APROVAÇÃO do Relatório de Análise de Impacto Regulatório sobre o “Controle Sanitário de Aeronaves e Aeroportos com Foco no Risco Sanitário” (SEI 3272778).

Este é o Voto que submeto à decisão por esta Diretoria Colegiada.



Documento assinado eletronicamente por **Frederico Augusto de Abreu Fernandes, Diretor(a) Substituto(a)**, em 13/11/2024, às 20:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10543.htm.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anvisa.gov.br/autenticidade>, informando o código verificador **3270544** e o código CRC **3CCE494C**.