



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.031257/2019-66	Unidade Responsável (Sigla):	GTNO/SIA
Assunto do normativo:	Disponibilização de acesso a dados de passageiros		
Tipo de ato normativo:	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	<input type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input checked="" type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

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

Em abril de 2019, a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC foi instada pela Polícia Federal – PF a regulamentar a disponibilização de dados de passageiros de serviços aéreos domésticos. Cabe observar que o acesso direto e permanente aos bancos de dados de reservas e registros de viagens de passageiros é prerrogativa prevista na Lei nº 12.850/2013, para o exercício da função da polícia aeroportuária.

Segundo a manifestação da PF, a ausência de informações fidedignas, padronizadas e antecipadas dos passageiros prejudica a identificação dos viajantes a bordo de aeronaves e, conseqüentemente, impõe prejuízos à segurança da aviação civil, com relação à prevenção e à repressão de atos de interferência ilícita e de outras ilicitudes (processo nº 00058.013377/2019-81).

Deste modo a Agência, dentro das atribuições que lhe compete, objetivou registrar – nas Notas Técnicas nºs 9/2020/GTNO-SIA/GNAD/SIA e 10/2020/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI 3986679 e 3986740) – os resultados da Análise de Impacto Regulatório – AIR sobre o tema, o qual foi incluído pela Diretoria Colegiada da ANAC, em agosto de 2019, na Agenda Regulatória para o biênio 2019-2020 (Portaria nº 2.589, de 23/08/2019, que revisou a Portaria nº 3.834, de 13/12/2018 – processo nº 00058.023159/2018-74).

Portanto, o pilar do problema regulatório, consiste na **limitação da análise de risco da Segurança Contra Atos de Interferência Ilícita – AVSEC relacionada ao passageiro aéreo doméstico, complementada pela** limitação dessa análise de risco pode ter como conseqüências:

- Danos físicos (lesões ou mortes) ou ao patrimônio, derivados de atos de interferência ilícita ocorridos na aviação; e
- Impossibilidade de adoção de procedimentos diferenciados de inspeção de segurança, causando prejuízos à facilitação do fluxo de passageiros domésticos nos aeroportos.

Ainda, em outubro de 2019, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa solicitou à ANAC o acesso a dados de passageiros de voos domésticos, para a promoção da vigilância epidemiológica (processo nº 00058.040221/2019-73).

Assim, após apresentação da AIR do tema à Diretoria, assessorias e representantes da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA e da Superintendência de Planejamento Institucional - SPI, decidiu-se por considerar a questão apontada pela Anvisa entre os problemas regulatórios a serem atacados por esta Agência, na medida em que o assunto se relaciona à segurança da aviação civil, em conceito amplo, e está relacionado a aspectos de facilitação do transporte aéreo.

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

ALTERNATIVA 1 - NÃO AÇÃO (MANUTENÇÃO DO *STATUS QUO*)

A opção “não ação” é a linha de base da análise de impacto e é obrigatória para todos os estudos de AIR. A alternativa significa a adoção pela ANAC de nenhuma medida regulatória, o que não exclui as ações já realizadas pelo setor.

Deste modo, com o cenário atual mantido, é esperado que todo o potencial embutido no conhecimento das informações antecipadas de passageiros domésticos seja desperdiçado. A Polícia Federal, por sua vez, poderia tentar outras esferas para fazer jus à sua atribuição (SAC ou legislativo), assim como a Anvisa (por força da Resolução RDC Anvisa nº 21/2008).

ALTERNATIVA 2 - REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA ASSOCIADA A INCENTIVOS ECONÔMICOS

Nesta alternativa, a ANAC regulamentaria que o número de inscrição no CPF poderia ser inserido de forma opcional e complementar ao número do documento de identidade, no momento da comercialização da passagem aérea. Para o caso, o operador aéreo também voluntariamente encaminharia à PF os dados pessoais de seus passageiros. Os operadores aeroportuários também se voluntariariam para ter procedimentos diferenciados de inspeção de segurança de passageiros.

Para o passageiro, vislumbra-se, a partir de uma análise de risco realizada no meio do fornecimento voluntário do CPF e naqueles casos em que essa análise aponte riscos baixos à segurança da aviação civil, a adoção de procedimentos de segurança menos rigorosos em seu processo de embarque. Os benefícios em matéria de AVSEC como essa regulamentação seguiriam o conceito “TSA Pre✓®”, (programa do governo dos Estados Unidos que permite que viajantes qualificados como de baixo risco pelo *Transportation Security Administration* – TSA passem, em determinados aeroportos americanos, por uma triagem de segurança rápida: dispensa de remover sapatos, cintos ou jaquetas de sua pessoa ou laptops e líquidos de suas malas).

A alternativa, no entanto, envolve a necessidade de emissão de documento/número de identificação biométrica para a aplicação efetiva do processo. Como exposto exhaustivamente na Nota Técnica nº 9/2020/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI 3986679), as alternativas que contemplem edição de documentos extrapolam as competências legais da ANAC e não foram estudadas nesta ocasião.

ALTERNATIVA 3 - REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA, DENTRO DA ESFERA AVSEC

Nesta situação, vislumbra-se a edição de um ato normativo que estabeleça a obrigação de os operadores aéreos requererem dados específicos, incluindo o número de inscrição no CPF, dos passageiros aéreos domésticos no momento da comercialização da passagem aérea, bem como repassarem esses dados à PF.

Tal alternativa, que engloba exclusivamente o âmbito AVSEC, não envolve alteração de dispositivos normativos nem manifestações com diretrizes políticas.

Caberia à ANAC, nesta opção, regulamentar a forma e a condição para obtenção e disponibilização aos órgãos de segurança de informações de passageiros em voos domésticos. Seria utilizada como modelo, a Resolução ANAC nº 255/2012, contudo com as necessárias adequações para o mercado doméstico. Observa-se que a Resolução nº 255/2012 segue os padrões estabelecidos pela OACI para a disponibilização

do API e do PNR internacional, deste modo, entende-se pertinente editar um novo ato normativo sobre a apresentação de dados passageiros domésticos (para uma maior flexibilidade dos padrões a serem definidos), e não alterar a referenciada resolução. Sobre a exigência do CPF como dado complementar ao processo de identificação do passageiro, admitiu-se que a informação poderia constar do PNR.

ALTERNATIVA 4 - REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA, DENTRO DA ESFERA AVSEC + COMUNICAÇÃO À CONAERO

A determinação da CONAERO demarcaria os pontos em que a ANAC estaria autorizada a abordar na norma, balizando a atuação regulatória da Agência (função de tutela). Desde modo, espera-se, com esta alternativa, que uma norma da ANAC venha a abarcar, não somente a solicitação da PF, mas também a requisição apresentada pela Anvisa (processo nº 00058.040221/2019-73).

A Lei nº 12.850/2013, que dispõe sobre investigação criminal, e a Resolução RDC Anvisa nº 21/2008 apontam que devem ser disponibilizados aos órgãos públicos responsáveis os dados de reservas, passagens, cargas, bagagens, identificação, procedência e destino de passageiros e tripulantes, registrados pelos operadores aéreos. As normas não entram no mérito de quais seriam as informações mínimas obrigatórias. Uma determinação da Conaero viria a informar quais desses dados a ANAC está autorizada a regular a obrigação de envio (entre os dados mínimos obrigatórios, poderia constar o telefone e o *e-mail* dos passageiros, além do CPF).

Para tanto, e com base na legislação em vigor, uma regulamentação técnica da Agência seria editada para que fossem estabelecidas as regras sobre a disponibilização de dados de passageiros em voos domésticos. A situação seria levada à Conaero, para que demandas de outras entidades também possam estar contempladas no ato normativo da ANAC. Há, portanto, a expectativa de que o novo regulamento promova aos órgãos públicos competentes a efetiva avaliação do grau de risco de cada passageiro proveniente de voos domésticos, o que, por conseguinte, propiciará uma aviação civil brasileira mais segura.

ALTERNATIVA 5 - REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA, DENTRO DA ESFERA AVSEC + INCLUSÃO DOS DADOS SOLICITADOS PELA ANVISA

Nesta situação, vislumbra-se a edição de um ato normativo que estabeleça a obrigação de os operadores aéreos requererem dados específicos, incluindo o número de inscrição no CPF e os dados de contato, dos passageiros aéreos domésticos no momento da comercialização da passagem aérea, bem como repassarem esses dados à PF.

Tal alternativa engloba aspectos ligados à AVSEC, bem como aspectos relacionados à segurança sanitária (epidemiológica) e à facilitação do transporte aéreo.

Caberia à ANAC, nesta opção, regulamentar a forma e a condição para obtenção e disponibilização aos órgãos de segurança de informações de passageiros em voos domésticos.

Assim, propõe-se a revisão da Resolução ANAC nº 255/2012, incluindo as necessárias adequações para o mercado doméstico, de modo a considerar o atendimento ao Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, que dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto; especialmente em relação à revisão da Resolução Anac nº 255/2012, bem como em relação à possibilidade de consolidação, em uma única norma, da obrigação quanto ao envio de dados de passageiros, bem como do uso da mesma estrutura normativa, definições e anexos já adotados. Nesse sentido, foi adotada a “**Alternativa 5 - regulamentação técnica, dentro da esfera AVSEC + inclusão dos dados solicitados pela Anvisa**”.

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

Espera-se, com a edição de norma que estabeleça regras sobre a disponibilização de dados de passageiros em voos domésticos, que seja proporcionado aos órgãos de segurança a efetiva avaliação do grau de risco do passageiro doméstico para a aviação civil (em virtude da ampliação do acesso a dados confiáveis de passageiros domésticos, de forma antecipada e padronizada). Por conseguinte, espera-se propiciar a redução

do risco de ocorrências que afetem à segurança da aviação civil e, assim sendo, dos riscos de danos físicos ou patrimoniais à sociedade brasileira. Ainda, espera-se que se possa contribuir para que o controle epidemiológico seja realizado de forma mais eficiente pelas autoridades competentes, bem como, contribuir para que não haja impacto na facilitação do transporte aéreo para o passageiro doméstico.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elaborar os instrumentos de <i>enforcement</i> necessários para que os operadores aéreos efetivamente encaminhem os dados às entidades responsáveis; 2. Publicar e divulgar o novo arcabouço regulatório; 3. Capacitar os servidores sobre as alterações nos regulamentos; 4. Ajustar procedimentos internos da ANAC de forma que fiquem alinhados à nova regulamentação; 5. Acompanhar o cumprimento da regulamentação por parte dos regulados. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Até a entrada em vigor da regulamentação; 2. A partir da publicação; 3. Até a entrada em vigor da regulamentação; 4. Até a entrada em vigor da regulamentação; 5. A partir da entrada em vigor. 	Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária
Regulados	<ol style="list-style-type: none"> 1. Os operadores aéreos deverão rever seus procedimentos e sistemas, para se adequarem à nova regulamentação. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Até a entrada em vigor da nova regulamentação. 	Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária
Outros Órgãos	<ol style="list-style-type: none"> 1. As entidades que receberam os dados deverão rever seus procedimentos e sistemas, para se adequarem à nova regulamentação; 2. A apuração e a fiscalização da transmissão de dados ficarão a cargo dessas entidades, que deverão informar a ANAC quanto à ocorrência de descumprimento. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Até a entrada em vigor da nova regulamentação; 2. A partir da entrada em vigor da nova regulamentação. 	Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária

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

De acordo com a Lei nº 11.182/2005 (art. 8º, X), a ANAC é competente, entre outras atribuições, para regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a **segurança da aviação civil**, a **facilitação do transporte aéreo**, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil.

Especificadamente em relação à *security*, o Decreto nº 7.168/2010 (art. 7º, parágrafo único; e art. 10, XVI) designa à ANAC responsabilidade por editar atos normativos que tratam sobre a prestação e a disponibilização de informações necessárias à prevenção e à repressão de atos de interferência ilícita:

CAPÍTULO IV

DA ATRIBUIÇÃO DE RESPONSABILIDADES

Seção I

Da ANAC

Art. 7º Constituem responsabilidades da ANAC:

Parágrafo único. No exercício da competência de regular e fiscalizar a segurança da aviação civil, a ANAC **estabelecerá normas para a prestação de informações** pelas empresas aéreas, que serão centralizadas pela Polícia Federal, necessárias à prevenção e à repressão aos atos de interferência ilícita.

Seção IV

Da Empresa Aérea

Art. 10. Constituem responsabilidades das empresas aéreas nacionais e estrangeiras:

(...)

XVI - prestar informações necessárias à prevenção e à repressão aos atos de interferência ilícita e disponibilizar os dados de reservas, passagens, cargas, bagagens, identificação, procedência e destino de passageiros e tripulantes, **conforme atos normativos da ANAC**. (grifo nosso)

Deste modo, entende-se como correta a motivação utilizada pela PF no requerimento a esta Agência, uma vez que a ANAC tem competência para emitir norma dispondo tanto sobre a prestação de informações quanto sobre a disponibilização de dados de passageiros aéreos domésticos, bem como para regular a facilitação do transporte aéreo.

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

Vislumbrou-se que a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos – SAS/ANAC poderia ser afetada pelo novo regulamento. Neste sentido, essa Superintendência foi convidada a participar de reunião realizada no dia 08/10/2019 com representantes dos operadores aéreos. No encontro, a SIA expôs os levantamentos e os entendimentos firmados até o momento sobre o tema, bem como coletou as percepções e as informações junto ao público-alvo, especialmente sobre os custos e os impactos de uma possível regulamentação sobre o assunto, com o intuito de melhor embasar a AIR. Na ocasião, a SAS não apresentou questionamentos ou óbices ao apresentado (SEI 3882414).

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

(X)	ANVISA	()	COMAER	(X)	Polícia Federal	()	Receita Federal
(X)	Outros	SAC/Ministério da Infraestrutura; Ministério do Turismo					

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

A Polícia Federal alega necessitar dos dados de passageiros domésticos – similares aos requeridos de passageiros internacionais, pela Resolução ANAC nº 255/2012 (API e PNR), com a inclusão ainda do

número de inscrição no CPF – para incrementar a segurança da aviação civil (SEI 2883224).

Assim como a PF, a Anvisa/Ministério da Saúde solicitou à ANAC (SEI 3639036) o acesso a dados de passageiros de voos domésticos, com o intuito de promover a vigilância epidemiológica. No requerimento, alegou impossibilidade de rastreamento do passageiro doméstico com os dados atualmente constantes da reserva.

Por sua vez, a SAC estuda iniciar projeto, em parceria com o Serviço Federal de Processamento de Dados – SERPRO, para desenvolver um sistema que possibilite o processamento e o uso eficaz dos dados do API/PNR internacional pelos órgãos de fronteira (“Sistema Brasileiro de Informações Antecipadas de Passageiros – SISBRAP”). A ideia da SAC é aproveitar a estrutura que o Serpro já desenvolveu para a Receita Federal para que os demais órgãos de fronteira (PF, Anvisa e Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional – Vigiagro) também possam – a partir das informações antecipadas de passageiros aéreos internacionais – fazer suas análises de risco dos passageiros, por meio de um sistema nacional único. Dados de passageiros domésticos também poderiam compor o projeto.

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

(X) SIM	Quais?	<p>A Nota Técnica nº 9/2020/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI 3986679) discorre sobre o caso europeu e americano.</p> <p>Em suma, os países da União Europeia já obtêm cópias de informações comerciais sobre viajantes aéreos antes de embarcarem em seus voos: esses sistemas de vigilância e controle de viagens contam com sistemas de identificação de viajantes, que estão sendo desenvolvidos e obrigados em paralelo (implementação da aplicação do PNR em voos intra União Europeia).</p> <p>Programa americano “<i>Secure Flight</i>” da <i>Transportation Security Administration</i> – TSA: lançado em 2008 e implementado em 2010 em todos os voos comerciais domésticos. De acordo com o Programa, os operadores aéreos têm que cobrar dados dos viajantes e enviar com 72 horas de antecedência do horário de partida dos voos domésticos.</p>
() NÃO	-	

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

(X) SIM	Quais?	<p>Em relação à proteção da aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita, o Anexo 17 (<i>security</i>) à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (promulgada por meio do Decreto nº 21.713/1946) apresenta aos países signatários as seguintes recomendações atinentes à matéria ora estudada:</p> <p><i>2.5.1 Recommendation.— Each Contracting State should promote research and development of new security equipment, processes and procedures which will better achieve civil aviation security objectives and should cooperate with other Contracting States in this matter.</i></p> <p><i>2.5.3 Recommendation.— Each Contracting State should consider implementing innovative processes and procedures to allow operational differentiation of screening and security controls based on clearly defined criteria.</i></p> <p>A Constituição Federal (art. 144, § 1º, III) e a Lei nº 13.445/2017 (art. 38), que institui a Lei de Migração, designam a Polícia Federal como o órgão responsável pela atividade de polícia aeroportuária:</p>
---------	--------	---

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

CAPÍTULO III

DA SEGURANÇA PÚBLICA

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

(...)

§ 1º **A polícia federal**, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, **destina-se a:**

(...)

II - **exercer as funções de polícia** marítima, aeroportuária e de fronteiras; (grifo nosso)

LEI Nº 13.445, DE 24 DE MAIO DE 2017

CAPÍTULO IV

DA ENTRADA E DA SAÍDA DO TERRITÓRIO NACIONAL

Seção I

Da Fiscalização Marítima, Aeroportuária e de Fronteira

Art. 38. As funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteira serão realizadas pela Polícia Federal nos pontos de entrada e de saída do território nacional.

No que toca à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita no exercício da atividade de polícia aeroportuária, o Decreto nº 7.168/2010 (artigos 12 e 294) estabelece as seguintes responsabilidades à PF:

DECRETO Nº 7.168, DE 5 DE MAIO DE 2010

Seção VI

Dos Órgãos de Segurança Pública

Art. 12. Constituem responsabilidades da Polícia Federal:

(...)

V - inspecionar documentos de viagem dos passageiros e tripulantes no embarque e desembarque de voos internacionais e, **quando julgar necessário, de voos domésticos, como parte dos procedimentos de controle de acesso de pessoas às ARS;**

(...)

XIX - **centralizar informações prestadas pelas empresas aéreas, necessárias à prevenção e à repressão aos atos de interferência ilícita.**

(...)

Art. 294. A PF deve **realizar atividades de inteligência** voltadas para a segurança da aviação civil e buscar os conhecimentos necessários à repressão aos atos de interferência ilícita contra a aviação civil, no **âmbito nacional** e internacional. (grifo nosso)

Por sua vez, cabe ainda apontar que o art. 16 da Lei nº 12.850/2013 – que define organização criminosa e dispõe sobre a investigação criminal, os meios de obtenção da prova, infrações penais correlatas e o procedimento criminal – estipula:

Art. 16. As empresas de transporte possibilitarão, pelo prazo de 5 (cinco) anos, acesso direto e permanente do juiz, do Ministério Público ou do delegado de polícia aos bancos de dados de reservas e registro de viagens.

Já a Anvisa solicitou à ANAC (SEI 3639036) o acesso a dados de passageiros de voos domésticos, com o intuito de promover a vigilância epidemiológica, conforme previsão

contida nos artigos 12 e 17 da Resolução da Diretoria Colegiada – RDC Anvisa nº 21/2008:

Seção V

Da Busca Ativa de Casos e Contatos, Investigação, Observação e Acompanhamento

Art.12. Em caso de evento que possa representar uma emergência de saúde pública de importância internacional serão solicitadas informações sanitárias dos viajantes para a investigação de casos e contatos.

(...)

Art.17. Será de responsabilidade dos afretadores, agentes consignatários, corretores de navios, agências de navegação, empresas de transporte aéreo, terrestre e aquaviário, de propriedade pública ou privada, ou seus representantes legais:

(...)

VII - garantir, à autoridade sanitária, o livre acesso a registro documental, inclusive de imagens, no desempenho das ações de controle sanitário;

A Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais – LGPD (Lei nº 13.709), que foi sancionada em agosto de 2018 e entrará em vigor em agosto de 2020, regulamenta o tratamento de dados pessoais em território nacional. Conforme prescrito no art. 4º, inciso III, a lei não se aplica à coleta, ao processamento, à transferência, bem como a outras ações relacionadas ao tratamento de dados pessoais, realizados para fins exclusivos de segurança pública, de defesa nacional, de segurança do Estado ou de atividades de investigação e repressão de infrações penais:

Art. 4º Esta Lei não se aplica ao tratamento de dados pessoais:

(...)

III - realizado para fins exclusivos de:

- a) segurança pública;
- b) defesa nacional;
- c) segurança do Estado; ou
- d) atividades de investigação e repressão de infrações penais;

(...)

§ 1º O tratamento de dados pessoais previsto no inciso III será regido por legislação específica, que deverá prever medidas proporcionais e estritamente necessárias ao atendimento do interesse público, observados o devido processo legal, os princípios gerais de proteção e os direitos do titular previstos nesta Lei.

§ 2º É vedado o tratamento dos dados a que se refere o inciso III do caput deste artigo por pessoa de direito privado, exceto em procedimentos sob tutela de pessoa jurídica de direito público, que serão objeto de informe específico à autoridade nacional e que deverão observar a limitação imposta no § 4º deste artigo.

§ 3º A autoridade nacional emitirá opiniões técnicas ou recomendações referentes às exceções previstas no inciso III do caput deste artigo e deverá solicitar aos responsáveis relatórios de impacto à proteção de dados pessoais.

Por fim, a relação dos normativos relacionados à exigência de fornecimento do número do CPF do passageiro no momento da contratação do serviço de transporte aéreo doméstico, como dado complementar ao processo de identificação pessoal, pode ser verificada na Nota Técnica nº 10/2020/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI 3986740), que compõe o presente processo.

() NÃO

-

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

Em relação aos **custos**, de forma qualitativa lista-se:

- custos administrativos de implementação de procedimentos e sistemas, de tratamento das informações e de fiscalização do envio dos dados pela Polícia Federal;
- custo de adaptação de sistemas, implementação e de envio das mensagens eletrônicas por parte dos operadores aéreos e de agências de viagem;
- maior previsibilidade, porém, não garantirá sobre a real identidade do passageiro (problema relacionado à inexistência no Brasil de um documento de identificação com critério de segurança);
- possibilidade de preterição indevida do passageiro doméstico por motivo de segurança;
- necessidade de articulações e tratativas com as agências de viagem (possível relutância de agentes de turismo para se manter barreiras comerciais);
- assim como ocorre com dados requisitados pela Resolução ANAC nº 255/2012, há a possibilidade de questionamento do respaldo que as empresas aéreas brasileiras têm para solicitar e transmitir os dados de passageiros (invasão do direito à privacidade de passageiros); e
- custos administrativos para a ANAC de monitoramento e de implementação da norma (ações que visam a retroalimentar o processo normativo e que buscam melhorar os índices de conformidade e desempenho das medidas de segurança), bem como custos referentes ao tratamento de processos administrativos sancionadores.
- necessidade de articulações e tratativas com os membros da CONAERO.

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

Em relação aos benefícios decorrentes do regulamento proposto, destacam-se:

- incremento da capacidade operacional de órgãos de segurança pública, o que possibilitará no auxílio à identificação e à análise de risco de cada passageiro em voo doméstico e subsequente redução do risco de perda de vidas e danos ao patrimônio, ao se evitar incidentes e acidentes vinculados à AVSEC;
- busca pela uniformidade/alinhamento de tratamento tanto de requisitos internacionais quanto domésticos;
- possibilidade de aprimoramento da facilitação nos aeroportos brasileiros. Atualmente, no Brasil, todos os passageiros de voos domésticos passam por inspeções de segurança que utilizam a aleatoriedade, em especial a imprevisibilidade, com o objetivo de identificar itens portados por passageiros que possam ser utilizados para cometer um ato de interferência ilícita (busca pessoal ou escâner corporal e inspeção manual nos pertences de mão do passageiro). Com a proposta, os passageiros domésticos podem ser previamente checados, o que possibilita a utilização mais eficiente de recursos disponíveis nos aeroportos e a implementação de inspeções de segurança diferenciadas, dependendo da avaliação de risco do passageiro;
- possibilidade de flexibilidade da reconciliação de bagagens despachadas com avaliação do passageiro;
- maior coordenação dentre os diversos órgãos que necessitam de dados de passageiros;
- o conceito *janela única* pregado pela OACI para o envio de informações seria atendido, o que evitaria o custo de as empresas encaminharem os dados de passageiros mais de uma vez para diferentes autoridades;
- subsídio à efetiva vigilância epidemiológica pela Anvisa; e
- a solicitação de dados de contatos de viajantes (conforme requerido pela Anvisa) poderia auxiliar os operadores aéreos a localizar os passageiros e a cumprir a comunicação estabelecida na Resolução nº 400/2016 (as empresas aéreas relatam dificuldades de obtenção de dados de passageiros que adquiriram passagens por meio de agências de viagem).

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

Efeitos positivos

Efeitos negativos

Empresas de transporte aéreo regular	<p>Identificação do passageiro, no momento da aquisição da passagem aérea, se mostra como ferramenta auxiliar à prevenção e à detecção do terrorismo (aviação civil mais segura);</p> <p>Possibilidade de redução de demandas pontuais das Polícias, e até do Poder Judiciário e do Ministério Público, às empresas aéreas sobre dados de reservas e registros de viagens dos passageiros, para fins de investigações criminais.</p>	<p>Uma possível baixa receptividade das agências de viagem em relação a uma norma sobre a matéria, pois poderia haver resistências para o repasse de informações aos entes regulados, no caso, os operadores aéreos;</p> <p>Custo de encaminhar aos órgãos de segurança os dados de reserva e os registros de viagens de passageiros domésticos, bem como de adaptar as estruturas tecnológicas e de infraestrutura para a implementação das novas medidas;</p> <p>Recusa quanto a disponibilização e/ou transmissão de dados pessoais (risco à privacidade e à proteção dos dados).</p>
Empresas de transporte aéreo não regular	-	-
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	<p>Identificação do passageiro, no momento da aquisição da passagem aérea, se mostra como ferramenta auxiliar à prevenção e à detecção do terrorismo (aviação civil mais segura);</p> <p>Possibilidade de adotar controles de segurança mais ágeis (<i>fast track</i>) aos usuários de serviços aéreos de potencial baixo risco.</p>	<p>Possível dificuldade de abordar e impedir, nos aeroportos com baixo efetivo de autoridades de segurança pública, o embarque de passageiros previamente identificados como uma ameaça à segurança da aviação.</p>
Fabricantes de Aeronaves	N/A	N/A
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	N/A	N/A
Proprietários de aeronaves	N/A	N/A
Empresas de manutenção aeronáutica	N/A	N/A
Mecânicos	N/A	N/A
Escolas e Centros de Treinamento		
Tripulantes	<p>Identificação do passageiro, no momento da aquisição da passagem aérea, se mostra como ferramenta auxiliar à prevenção e à detecção do terrorismo (aviação civil mais segura).</p>	<p>Recusa quanto a disponibilização e/ou transmissão de dados pessoais (risco à privacidade e à proteção dos dados).</p>
Passageiros		Recusa quanto a disponibilização

	Identificação do passageiro, no momento da aquisição da passagem aérea, se mostra como ferramenta auxiliar à prevenção e à detecção do terrorismo (aviação civil mais segura).	e/ou transmissão de dados pessoais (risco à privacidade e à proteção dos dados).
Comunidades	Identificação do passageiro, no momento da aquisição da passagem aérea, se mostra como ferramenta auxiliar à prevenção e à detecção do terrorismo (aviação civil mais segura).	Recusa quanto a disponibilização e/ou transmissão de dados pessoais (risco à privacidade e à proteção dos dados).
Meio ambiente	N/A	N/A
Outros (identificar)	N/A	N/A

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

A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA, por meio de ações de vigilância, monitorará a aplicação do novo regulamento. Deste modo, a Gerência Técnica de Norma – GTNO/SIA, atualmente o setor responsável pela gestão do estoque regulatório da Superintendência, será responsável por fazer o monitoramento, que poderá ocorrer por meio do uso de:

- indicadores do problema regulatório (p.e.: percentual de interação com os operadores aéreos depois de iniciado o novo processo; e quantidade de autuação). Com estes indicadores, pretende-se avaliar a efetividade do novo normativo em prover, de forma correta, as informações necessárias ao processo;
- indicadores da intervenção regulatória (p.e.: percepção do valor público da medida a ser implementada); e
- levantamentos de dados e informações (p.e.: os dados gerados pelos órgãos que utilizarão as informações do novo normativo). Com a informação, pretende-se avaliar se a norma está sendo efetivamente utilizada para os fins propostos.

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, DA CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Vagner de Menezes Neto, Gerente Técnico de Normas, Substituto**, em 20/03/2020, às 17:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Barbara Carvalho de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 20/03/2020, às 17:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Humberto Terra Calcagno, Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas**, em 20/03/2020, às 17:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4162896** e o código



CRC E6794FAD.
