

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 9.902, DE 2018

Apensado: PL nº 10.379/2018

Acresce o art. 10-A à Lei nº 10.826, de 22 de dezembro de 2003 e revoga o inciso XI do art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para instituir a possibilidade de embarque armado, em aeronaves civis, ao detentor de porte de arma de fogo na forma da lei, além de atribuir competência à Polícia Federal.

Autor: Deputado EDUARDO BOLSONARO

Relator: Deputado CORONEL TADEU

I - RELATÓRIO

Chegam a esta Comissão, para análise de mérito da matéria, os projetos de lei acima citados. O projeto de lei principal, nº 9.902, de 2018, de autoria do Deputado Eduardo Bolsonaro, pretende “instituir a possibilidade de embarque armado, em aeronaves civis, ao detentor de porte de arma de fogo na forma da lei, além de atribuir competência à Polícia Federal”. Para isso, altera a Lei nº 10.826, de 22 de dezembro de 2003, e revoga dispositivo da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, o qual atribui à Agência Nacional de Aviação Civil – Anac – competência para regular a matéria.

O projeto apensado, nº 10.379, de 2018, de autoria do Deputado Félix Mendonça Júnior, visa à alteração da Lei nº 10.826, de 2003, para dispor sobre as situações em que seja permitido o embarque armado em aeronaves comerciais.

As proposições foram distribuídas às Comissões de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado (CSPCCO), Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). Os projetos estão

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211401825900>



sujeitos à apreciação conclusiva pelas Comissões e seguem em regime de tramitação ordinária.

Na CSPCCO, os projetos foram aprovados na forma de substitutivo.

Durante o prazo regimental, não foi apresentada emenda nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei principal pretende alterar a Lei nº 10.826, de 22 de dezembro de 2003, para permitir aos detentores de porte de arma o embarque armado em aeronaves civis em voos domésticos. A proposição também revoga dispositivo da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, o qual atribui à Agência Nacional de Aviação Civil – Anac – competência para expedir regras sobre segurança a bordo de aeronaves civis, inclusive a respeito do porte ou transporte de armamento.

O projeto apensado intenta estabelecer as situações em que seja permitido o embarque portando arma de fogo, quais sejam: escolta de autoridade ou testemunha; escolta de passageiro custodiado; execução de técnica de vigilância; e participação em operação policial que possa ser prejudicada caso o passageiro despache a arma.

Destacamos que o parecer apreciado pela CSPCCO, embora tenha sido pela aprovação do PL apensado, não incorporou, em seu substitutivo, as situações específicas para que seja permitido o embarque portando arma de fogo. Ademais, transfere para a Polícia Federal as atribuições de “expedição de 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”, que atualmente são de competência da Anac.

A respeito do mérito das proposições, gostaríamos de expor o que se segue.

Inicialmente, cabe destacar que o porte de arma em áreas restritas de segurança dos aeroportos e em aeronaves é matéria relacionada à Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC). Tal tema tem ganhado relevância crescente no âmbito da regulação internacional sobre aviação civil, tendo em vista a incidência, nos últimos tempos, de atos ilícitos e atentados cometidos por pessoas com vistas a causar danos ou expor a perigo passageiros, pessoal da aviação civil, equipamentos e aeronaves. Em vista disso, a matéria passou a ser regulada internacionalmente pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), da qual o Brasil é Estado-Membro. O Anexo 17 da Convenção sobredita apresenta normas referentes à AVSEC e estabelece recomendações claras aos Estados sobre o tratamento a ser dado aos passageiros armados, no sentido de que o porte de arma a bordo de aeronave ocorra apenas em duas situações: agentes de segurança pública **no exercício de suas funções** e agentes de segurança de bordo.

É oportuno dizer que foi editada, após coordenação com a Polícia Federal, a Resolução da Anac nº 461, de 25 de janeiro de 2018, que “dispõe sobre os procedimentos de embarque e desembarque de passageiros armados, despacho de armas de fogo e de munição e transporte de passageiros sob custódia a bordo de aeronaves civis”. A norma, em conformidade com o supracitado Anexo 17, por criar exigência de comprovação da necessidade de portar a arma a bordo das aeronaves, torna mais restrito o embarque de passageiros armados e, conseqüentemente, propicia maior segurança de voo e segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Sobre o aspecto da competência regulatória da Anac, cabe salientar que a restrição ao transporte de armas de fogo em aeronaves é definida pelo art. 21 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA). A Lei nº 11.182/2005, que criou a ANAC, em seu art. 8º, atribuiu a esta



Agência a competência para regular tal restrição, de modo a garantir a segurança dos passageiros, tripulantes e aeronave. Dessa forma, quanto à restrição imposta pela referida Resolução da Agência, com base em lei específica sobre o tema, devemos dizer que eventual direito subjetivo do agente de segurança pública ao porte de arma estabelecido pelo Estatuto do Desarmamento não pode ser considerado direito absoluto, encontrando limitações em outros direitos, inclusive de caráter fundamental, previstos na Constituição.

A possibilidade de restrição ao porte de arma de fogo chegou a ser discutida no âmbito do Supremo Tribunal Federal. Em decisão de 2018, proferida no âmbito da Ação Originária nº 1.666, o Ministro Gilmar Mendes afastou o caráter de direito absoluto do porte de arma, tendo afirmado expressamente a regularidade da Resolução nº 461/2018 da Anac.

A restrição ao ingresso armado em determinados recintos e ambientes, aliás, não é algo exclusivo da aviação civil. Medidas de restrição são também adotadas no interior de tribunais e mesmo no interior desta Casa Parlamentar, conforme previsto no art. 271 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Cabe salientar que o objetivo da Anac ao regular o assunto é tão somente a garantia da segurança da aviação civil, sendo que, após análises das práticas adotadas internacionalmente e tendo em vista a ampla discussão ocorrida no processo de elaboração da Resolução nº 461/2018, inclusive com intensa participação da Polícia Federal, chegou-se à conclusão de que o porte de arma irrestrito em aeronaves é fator de grave risco para os usuários da aviação civil.

Portanto, embora reconheçamos a nobre intenção do Autor em desburocratizar o embarque dos portadores de arma de fogo, as razões supracitadas levam-nos ao posicionamento contrário tanto ao embarque armado em razão do cargo do passageiro como à transferência das referidas atribuições da Anac para a Polícia Federal. Entendemos que a prerrogativa do embarque armado deve se restringir àqueles que demonstrem necessidade. Além disso, desconhecemos qualquer fato que nos leve a crer que a Anac não



esteja desempenhando suas funções com primazia, no que diz respeito à segurança da aviação civil. O normativo estabelecido pela Agência, a Resolução nº 461/2018, está consonante com o anexo 17 da Convenção de Aviação Civil, do qual o Brasil é signatário. A resolução, seguindo as diretrizes internacionais, como já dito, prevê situações específicas para o embarque portando arma de fogo.

Feitas as considerações acerca do projeto principal, passemos à análise do projeto apensado. Sobre este, é importante discorrer sobre a necessidade de incorporação ao domínio mesmo da lei do que já está abrigado em ato infralegal. Veja que o disposto no PL apensado já se encontra contemplado na supracitada resolução da agência reguladora. Dessa forma, não obstante nosso posicionamento coincidente com o conteúdo do PL, entendemos que a manutenção da regulação da matéria por parte da Anac é mais apropriada, uma vez que dispõe de mecanismos mais ágeis para adequar seus atos em função de eventuais alterações das convenções internacionais de segurança do qual o Brasil é signatário.

Importante ainda dizer que, conforme explicitado na justificção, o PL apensado foi apresentado com o objetivo de assegurar “preventivamente” a segurança da aviação enquanto não entrasse em vigor o normativo da Anac. De fato, a proposição foi apresentada em 7 de junho de 2018, pouco antes de entrar em vigor a Resolução nº 461, em 28 de julho do mesmo ano. Portanto, quanto a esse aspecto, o PL perdeu sua finalidade.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela REJEIÇÃO dos Projetos de Lei nº 9.902, de 2018 e nº 10.379, de 2018, e do substitutivo da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado (CSPCCO).

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado CORONEL TADEU
Relator



2021-13532

6

Apresentação: 17/09/2021 15:12 - CVT
PRL 2 CVT => PL 9902/2018

PRL n.2



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Tadeu
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211401825900>



* CD 211401825900 *