



VOTO

PROCESSO: 00058.034495/2021-48

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - SIA

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. Nos termos do artigo 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, cabe 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, competindo-lhe, entre outras competências, 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. À Diretoria da ANAC, conforme artigo 11, inciso V do mesmo diploma legal, compete exercer o poder normativo da Agência.

1.2. Por seu turno, o Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, através de seu artigo 33, inciso I, alínea “c”, prevê que compete à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre proteção das operações de aviação civil contra atos de interferência ilícita.

1.3. Consta-se, portanto, que a matéria em discussão é de competência da Diretoria Colegiada da ANAC e foi corretamente encaminhada pela área técnica competente.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no relatório, apresento à deliberação as duas tranches desenvolvidas pela SIA para tratar do Tema 10 da Agenda Regulatória para o biênio 2023/2024, intitulado "Revisão do RBAC nº 107 e do RBAC nº 108, baseada em avaliação de risco frente aos cenários de ameaça aplicáveis às operações".

2.2. As tranches endereçam problemas regulatórios complementares e foram desenvolvidas de forma paralela, encontrando-se em etapas diferentes no curso do processo normativo. Enquanto a tranche 1 está apta para a deliberação final e, por conseguinte, entrada em vigência, a tranche final exige ainda a sua submissão à consulta pública. Feitas essas considerações, passo à análise do que importa às razões de decidir para cada uma delas.

DA TRANCHE 1

2.3. A busca pela edição do RBAC nº 109 é fruto de um longo trabalho da Agência, que visa concretizar a idealização da cadeia segura da carga no contexto da aviação civil brasileira e que proporcionará maior agilidade e previsibilidade nos fluxos das cargas aéreas internacionais. O processo de construção dos requisitos e dos benefícios do *Programa OEA-ANAC* contou com a realização do projeto-piloto ao longo do ano de 2021 e teve a participação ativa da indústria, especialmente da *Latam*, *Stihl*, *Siemens*, *Volkswagen*, *Flex*, *Azul*, *General Motors*, *GE Aviation* e *Embraer*.

2.4. Como a adesão ao *Programa OEA-Anac* possui caráter voluntário, os requisitos deverão ser observados por aqueles interessados em buscar a certificação em espécie. Em contrapartida, após

certificado, o operador de carga estará apto a usufruir de benefícios de caráter geral - operacionalizados pela ANAC, e de benefícios específicos - operacionalizados pelos aeroportos e pelas empresas aéreas.

2.5. Este Programa será implementado via integração ao *Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado*, da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil - RFB, cuja formalização deverá se dar por meio de ato conjunto entre a ANAC e a RFB, conforme diretrizes estabelecidas pela Portaria RFB nº 435, de 2 de julho de 2024. A minuta do ato normativo conjunto encontra-se disponível no documento SEI 9750350.

2.6. Ainda neste contexto, importante salientar que os procedimentos de segurança que tendem a elevar o nível de segurança dos aeroportos brasileiros, e que promoveram alterações normativas referentes à regulamentação do acesso de forças policiais em área operacional de aeródromo, advieram de manifestações encaminhadas pela Polícia Federal. Tais requisitos visam positivar e aperfeiçoar padrões já realizados nos aeroportos, mas que não estão previstos na norma atual, como operação de escolta de cargas ou pessoas sem que haja o embarque do agente público nas aeronaves.

2.7. Ademais, a área técnica identificou oportunidade para reduzir a carga burocrática aos regulados e a consequente desoneração de sua força de trabalho, mantendo o elevado patamar de segurança da aviação, propondo alterações relevantes para o Programa de Segurança Aeroportuária (PSA), que simplificarão seu processo de apresentação e de aprovação.

2.8. Todas essas proposições foram submetidas à consulta pública, tendo sido apresentadas 98 (noventa e oito) contribuições, das quais 26% geraram algum tipo de aprimoramento e 37% demandaram apenas esclarecimentos. A Procuradoria Federal opinou pela regularidade jurídica da aprovação e recomendou aperfeiçoamentos, os quais foram atendidos pela SIA.

2.9. No tocante ao mérito, conforme já destaquei, o projeto normativo foi construído com ampla participação do setor que utiliza e operacionaliza o transporte aéreo de cargas, de forma que os requisitos e benefícios refletem os principais anseios da indústria e dos usuários. Isso, a meu ver, é um ótimo ponto de partida para o sucesso da implementação do *Programa OEA-ANAC*.

2.10. Portanto, manifesto concordância com a proposta de edição do RBAC nº 109 e com a aprovação das emendas aos RBAC nº 107 e RBAC nº 108, conforme as Propostas de Atos Normativos SEI n.ºs 11012702, 11088842 e 11012854, encaminhados pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.

DA TRANCHE FINAL

2.11. Em síntese, foi realizada análise particularizada de cada requisito dos regulamentos em conjunto com a avaliação de risco das medidas de segurança, mensurando-se a relevância de cada um deles para a garantia da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícitas, frente os cenários de ameaça mapeados, conforme a metodologia descrita na Análise de Impacto Relatório, AIR nº 3/2022/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI 7366158).

2.12. Assim, a partir do grau de relevância apurado nessa avaliação, a área técnica propôs na revisão normativa, para cada requisito: manter na forma vigente, ou excluir, ou alterar sua aplicabilidade, ou promover ajustes de redação ou, ainda, movimentá-lo do RBAC para Instrução Suplementar – IS ou para manuais. Com essa revisão, os regulados poderão propor meios alternativos para atender a um princípio de segurança, resultando em uma sistemática muito mais ágil e acessível do que por meio de atual pedido de isenção de cumprimento de requisito, sem que isso implique em prejuízo para a segurança das operações.

2.13. Por meio da Nota Técnica nº 14/2024/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI 10945147), a SIA encartou as minutas dos normativos e justificou as alterações propostas, as quais estão detalhadas nos documentos SEI 10961244 e 10968889.

2.14. No que diz respeito à classificação dos operadores de aeródromos para fins de aplicação dos requisitos do RBAC nº 107, a SIA propõe 5 (cinco) classes que se distinguem por fatores como a movimentação de passageiros, características das operações aéreas e com relação à possibilidade ou não de conectividade (possibilidade ou não de isenção de inspeção de segurança para realização de conexão).

2.15. Já para os operadores aéreos e a respectiva escalabilidade de aplicação dos requisitos do RBAC nº 108, são propostas 6 (seis) classes, que buscam compatibilizar a norma AVSEC com outros regulamentos da Agência, no que se refere às características e terminologias das operações aéreas, bem como agrupar numa mesma classe os operadores cujos requisitos aplicáveis são semelhantes, simplificando a compreensão da norma.

2.16. Além disso, ao finalizar as propostas, após a consulta pública, proponho que a SIA considere, conforme sugerido no relatório da AIR, a adição de um dispositivo normativo que determine que a implementação voluntária de um Sistema de Gestão da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (SGSE) poderia atuar como um catalisador para a definição de incentivos regulatórios.

2.17. Portanto, ao tempo que os ajustes propostos nos RBACs reduzirão a prescritividade normativa, eles proporcionarão maior racionalidade à carga regulatória, conforme os riscos específicos de cada operador aeroportuário. Assim, a meu ver, julgo que as proposições encaminhadas pela SIA estão maduras e preparadas para serem apresentadas à revisão pública.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação da edição do Regulamento Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) nº 109 e das emendas aos RBAC nº 107 e RBAC nº 108**, nos termos das Propostas de Atos Normativos SEI nºs 11012702, 11088842 e 11012854.

3.2. Ainda, **VOTO FAVORAVELMENTE à instauração de consulta pública pelo prazo de 45 (quarenta e cinco) dias** a respeito das propostas de regulamentação apresentadas pela SIA na Nota Técnica nº 14/2024/GTNO-SIA/GNAD/SIA, conforme rol de minutas de normativos elencados no item 15 do Despacho SEI 11015164, destacando a necessidade de observar as regras para acesso às informações restritas de AVSEC para o conteúdo normativo classificado como tal.

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor-Relator



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 04/02/2025, às 10:10, 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 **11075975** e o código CRC **9B17A710**.