

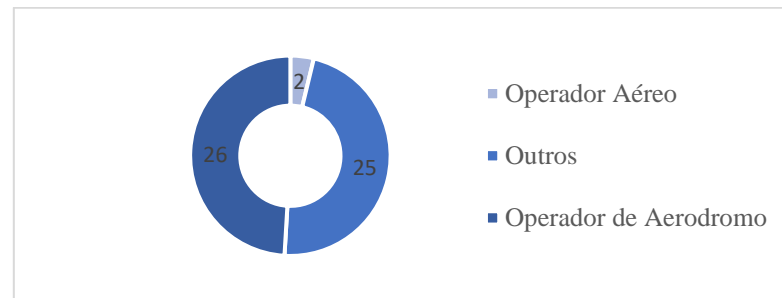


Contribuições referentes à Consulta Pública nº 014/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs n°s 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS n°s 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

(Versão Pública)

A Consulta Pública foi realizada no período de 24 de junho a 10 de agosto de 2020, durante o qual foram recebidas **53 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições de acordo com a categoria de contribuintes:



Processo nº 00058.004189/2019-62

Agosto/2020

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 13978	
Identificação	
Autor da Contribuição: Guilherme Takahashi Noro Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 107.143 (a)(1) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (a) O operador de aeródromo deve prover, instalar e manter equipamentos necessários	
Justificativa: A fim de esclarecer interpretações e adequar texto ao item XV do PNAVSEC	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14025	
Identificação	
Autor da Contribuição: André Marques Da Silva Categoria: Outros	Documento: Resolução nº 302 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Artigo 12-A Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: As cobranças devem ser feitas de forma justa. E tem que investir em capacitação profissional em todas as áreas, inclusive capacitar profissionais para a negociação e para a resolução de conflitos.	
Justificativa: Prestar serviços de excelência com ética e competência.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14059	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: DAVSEC nº 04-2020 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 6 - 6.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.1 Os operadores dos aeródromos listados no Apêndice A desta DAVSEC devem disponibilizar, em coordenação com aos operadores aéreos, os recursos físicos necessários para realização da inspeção de segurança das bagagens que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos.	
Justificativa: Melhorar a redação do item para evitar solicitação de demandas não correntes com a natureza da atividade de inspeção de bagagem despachada ou também, ao mencionar alguns itens, desconsiderar outros que em determinadas circunstâncias poderão ser necessárias.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14060	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: DAVSEC nº 04-2020 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 7 - 7.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 7.1 A disponibilização dos recursos físicos citados no item 6.1 pelos operadores de aeródromo deve ocorrer em até 1095 (mil e noventa e cinco) dias a contar da publicação desta DAVSEC.	
Justificativa: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14061	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 107-001E Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE D - F.29 - 107.125(a) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	
Justificativa: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14062	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p>Categoria: Operador de aeródromo</p>	<p>Documento: Instrução Suplementar nº 107-001E</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE D - F.34 - 107.143(a)</p> <p>Tipo de Contribuição: Alteração</p> <p>Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.</p>	
<p>Justificativa: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.</p>	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14063	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D) Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE B - B.9 - B.9.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	
Justificativa: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14064	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D) Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE B - B.9 - B.9.1 - B.9.1.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	
Justificativa: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14065	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: ANEXO I Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 107.41 Regimento Interno da CSA (a)... (4) Os membros permanentes devem formalizar, junto ao operador do aeródromo, a indicação de representantes, titular e suplentes, para compor as reuniões.	
Justificativa: Correção para compatibilizar com o RBAC 108, 108.13 (d) (1) e IS 108 - B.1.92	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14066	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: ANEXO I Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 107.95 Controle de Credenciais e Autorizações (f) O sistema de credenciamento e autorização deve ser submetido, no mínimo, a inspeções e auditorias, observando o programa de controle de qualidade AVSEC do aeródromo.	
Justificativa: Adequar o requisito conforme alterações das frequências das atividades de controle de qualidade estabelecidas no próprio RBAC nº 107.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14067	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 107.143 (b)(1) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Supressão do dispositivo.	
Justificativa: Entende-se como desnecessário a realização de mais uma comunicação, considerando que as informações já estão disponíveis por meio do projeto de inspeção de bagagem e na parte 13 dos Dados AVSEC do aeródromo, assim como na proposta da DAVSEC nº 04. Além disso, há também as tratativas realizadas em reuniões de CSA incluindo a aprovação de projetos voltadas para AVSEC. Quanto a possibilidade de sanção, esta já está prevista na Resolução nº 472, referente a pessoa jurídica.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14068	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: ANEXO I Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: APÊNDICE A DO RBAC 107 REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO - item 107.95(f): Auditoria do sistema de credenciamento conforme frequência definida no programa de controle de qualidade. Obrigatório.	
Justificativa: Indicar o item como obrigatório para aeroportos AP-1, para compatibilizar com os requisitos previstos no programa de controle de qualidade estabelecido pelo próprio RBAC nº 107.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14069	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: ANEXO I Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: APÊNDICE A DO RBAC 107 REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO* 107.165 - Inspeção da Carga e Mala Postal - Obrigatório, quando aeródromo opera voo internacional ou no caso de previsão em DAVSEC.	
Justificativa: Compatibilizar com a seção 108.127 (a)(1) do RBAC nº 108.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14070	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: ANEXO I Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: APÊNDICE A DO RBAC 107 REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO* 107.219 - Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA)	
Justificativa: Correção para compatibilizar com seção 108.1 (12) do RBAC nº 108.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14071	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: ANEXO I Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: APÊNDICE B DO RBAC 107 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO DISPOSTO NA SEÇÃO 107.143 (VALOR DAS MULTAS, EXPRESSO EM REAL) 107.143(a) Mínimo: R\$ 40.000,00 Intermediário: R\$ 70.000,00 Máximo: R\$ 100.000,00	
Justificativa: Para compatibilizar com o dispositivo já estabelecido na Resolução nº 472, referente a deixar de prover recursos humanos e materiais para a realização de inspeção de segurança	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14072	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 107.143 (b)(1) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: APÊNDICE B DO RBAC 107 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO DISPOSTO NA SEÇÃO 107.143 (VALOR DAS MULTAS, EXPRESSO EM REAL) 107.143(b) Mínimo: R\$ 40.000,00 Intermediário: R\$ 70.000,00 Máximo: R\$ 100.000,00 40.000,00 + N*720 onde N é o número de dias corridos de atraso no prazo estabelecido na DAVSEC. Limitado ao valor máximo de: R\$ 214.000,00 70.000,00 + N*1260 onde N é o número de dias corridos de atraso no prazo estabelecido na DAVSEC. Limitado ao valor máximo de: R\$ 376.000,00 100.000,00 + N*1800 onde N é o número de dias corridos de atraso no prazo estabelecido na DAVSEC. Limitado ao valor máximo de: R\$ 537.000,00	
Justificativa: Adequar de acordo com o item anterior previsto para o 107.143 (a).	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14073	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 107.143 (b)(1) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: APÊNDICE B DO RBAC 107 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO DISPOSTO NA SEÇÃO 107.143 (VALOR DAS MULTAS, EXPRESSO EM REAL) 107.143(b)(1) (EXCLUSÃO DOS VALORES)	
Justificativa: Considerando que já há previsão na Resolução nº 472.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14074	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 108 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 108.59 (c) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 108.59 Inspeção da bagagem despachada (c) A inspeção da bagagem despachada deve ser realizada pelo operador aéreo por meios disponibilizados pelo operador de aeródromo, conforme requisitos estabelecidos neste regulamento. (1) O operador aéreo poderá, se preferível, realizar a inspeção de bagagem despachada por meios próprios, desde que atenda aos requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria e, ainda, esteja em coordenação com o operador do aeródromo	
Justificativa: A alteração proposta visa garantir a previsibilidade do operador aéreo realizar a inspeção de bagagem despachada por meios próprios, mas garantindo também a primazia do operador do aeródromo, visando, inclusive, resguardar possíveis investimentos realizados pelo operador do aeródromo para atender a demanda de inspeção de bagagem despachada de todo o aeroporto. A inspeção de bagagem despachada realizada pelo operador aéreo com meios próprios deve ocorrer, sobretudo, quando o aeródromo não dispor dos recursos necessários para atender essa demanda.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14075	
Identificação	
Autor da Contribuição: Abear Categoria: Outros	Documento: Instrução Suplementar nº 107-001E Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE D - F.34 - 107.143(a) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	
Justificativa: A localização é fator restritivo para as empresas poderem realizar o serviço por conta própria.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14076	
Identificação	
Autor da Contribuição: Abear Categoria: Outros	Documento: Instrução Suplementar nº 107-001E Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE D - F.34 - 107.143(a) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	
Justificativa: Caso não haja capacidade instalada, será necessária a aplicação de waiver dado que a falta de capacidade para a realização das inspeções das bagagens pode ser fator impeditivo para o desenvolvimento do setor.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14077	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira De Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Instrução Suplementar nº 107-001E Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE D - F.34 - 107.143(a) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	
Justificativa: Considerando a quantidade de bags despachadas, a necessidade da presença de pax gerará um impacto operacional significativo, além de inserir um risco no acesso de pessoas não autorizadas em áreas restritas.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14078	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira De Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: RBAC nº 108 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 108.59 (a) (1) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alterar: (1) A bagagem despachada para seguir em voo internacional/Doméstico que tenha sido submetida a controle de segurança equivalente no aeródromo de origem não necessita ser novamente inspecionada no aeródromo de trânsito ou conexão (conforme DAVSEC específica), salvo no caso de suspeita em relação ao seu conteúdo.	
Justificativa: Dado que este marco legal tem como objetivo a inspeção de bagagem de voos domésticos, tal iniciativa relacionada a necessidade de retirar a bagagem de pax faltante deve ser ampliada para este tipo de bagagem também.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14079	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira De Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D) Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 7 - 7.5 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alterar: 7.5. Esta IS entra em vigor em xx de xx de 20xx, sendo que os requisitos que tratam da obrigatoriedade de inspeção de 100% da bagagem despachada doméstica ficam condicionado a aprovação do PNAVSEC que contempla a não retirada de bagagem despachada inspecionada de passageiro faltante.	
Justificativa: Dado que este marco legal tem como objetivo a inspeção de bagagem de voos domésticos, tal iniciativa relacionada a necessidade de retirar a bagagem de pax faltante deve ser ampliada para este tipo de bagagem também.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14080	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira De Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D) Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE B - B.9 - B.9.1 - B.9.1.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	
Justificativa: Os acordos operacionais e financeiros são instrumentos essenciais para a implantação deste tipo de serviço.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14081	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira De Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D) Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE B - B.9 - B.9.1 - B.9.1.7 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	
Justificativa: Inclusão do conceito de inspeção remota como principal sistemática.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14082	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira De Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D) Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE B - B.9 - B.9.1 - B.9.1.8 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	
Justificativa: Caso o operador aeroportuário realiza as inspeções, o mesmo deve assumir as responsabilidades correlata, conforme contrato entre as partes.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14083	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira De Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D) Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE B - B.9 - B.9.1 - B.9.1.9 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	
Justificativa: Caso o operador aeroportuário realiza as inspeções, o mesmo deve assumir as responsabilidades correlatas.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14084	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira De Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D) Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE B - B.9 - B.9.2 - B.9.2.1 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	
Justificativa: Inclusão do conceito de inspeção remota como principal sistemática.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14085	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira De Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D) Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: APÊNDICE B - B.9 - 108.59 (a) (b) (c) (d) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	
Justificativa: Inclusão do conceito da não necessidade de retirada de bagagem despachada inspecionada de pax faltante dos voos domésticos e internacionais a partir do cumprimento de arcabouço regulatório específico sobre o tema	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14086	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira De Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: DAVSEC nº 04-2020 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 7 - 7.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alterar: 7.2 Para cada base do operador aéreo, o início da realização das inspeções citadas no item 6.2 deve ocorrer em até 4 anos a contar da data em que o operador aéreo é formalmente comunicado pelo operador de aeródromo ou pela ANAC da disponibilização dos recursos físicos para realização do procedimento de segurança.	
Justificativa: O atual cenário, Pandemia COVID 19, impõe que o prazo para a implementação da sistemática obrigatória de inspeção de bagagem despachada de voos domésticos, seja prorrogada para, no mínimo, 4 anos a frente.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14087	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira De Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: DAVSEC nº 04-2020 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Apêndice A Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Conteúdo intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.	
Justificativa: A implantação deve ser atrelada a existência de BHS nos Aeroportos. Não faz sentido implementar inspeção de bagagem doméstica em grandes aeroportos que não possuam BHS.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14088	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira De Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Resolução nº 302 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Artigo 12-A Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alterar: “Art. 12-A. É cabível remuneração pela área de controle de imagens e inspeção manual das bagagens relacionadas com o BHS, , energia dos equipamentos de inspeção(HBS), seguro por mal uso e mão de obra necessária aos serviços destinados ao cumprimento dos requisitos de inspeção de segurança de bagagem despachada, aplicando-se as disposições do art. 11 desta Resolução. Parágrafo único. A definição dos meios de execução da inspeção e da remuneração deve resultar de processo de consulta entre o operador do aeródromo e os operadores aéreos, com compartilhamento de informações entre as partes.” (NR)	
Justificativa: A remuneração não deve contemplar os investimentos já contabilizados no processo de concessão dos aeroportos, como o equipamento em sí, os quais tinham como obrigação a instalação de BHS. (tal investimento já foi considerada na elaboração do BID). Além de ser uma responsabilidade do operador aeroportuário, de acordo com o PNAVSEC em vigor e na proposta de revisão, esta atribuição.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14089	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas Categoria: Outros	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: SUBPARTE E SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO A PESSOAS Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: SUBPARTE E SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO A PESSOAS E OBJETOS CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS ÀS PESSOAS, EXCETO AOS PASSAGEIROS, VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS (...) CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS AOS PASSAGEIROS (...)	
Justificativa: O SNA já realizou inúmeras propostas para melhorar e desburocratizar o acesso de tripulantes aos aeroportos, incluindo propostas de alteração do RBAC 107 e a criação/regulamentação da Credencial de Membro da Tripulação, apresentada à agência, em reuniões realizadas no início do ano. Tais propostas não foram submetidas à consulta pública. Em seguida, os aeronautas foram surpreendidos negativamente com a publicação da notícia da presente Consulta Pública nº 14/2020, com uma proposta de alteração do RBAC nº 107, que objetiva dar aos tripulantes o mesmo tratamento dado a passageiros, no que tange às inspeções de segurança, piorando o acesso dos aeronautas nos aeroportos. Entendemos ser inadmissível a proposta da ANAC de equiparar passageiros a tripulantes, tratando os tripulantes, que são parte fundamental do sistema de segurança operacional, conforme RBAC 108 e demais normativos, como potencial grave ameaça à segurança aeroportuária. Há claro vício de motivo do ato administrativo que porventura sobrevenha da consulta pública nº 14, bem como é patente a ausência de adequada Análise de Impacto Regulatório – AIR, conforme explicaremos a seguir. A ANAC alega no documento “Justificativa” que: Durante a fase de estudos sobre o tema foi feita uma avaliação das ameaças, das vulnerabilidades, dos riscos, dos custos financeiros, dos impactos operacionais e a proposição de alternativas para solução do problema identificado (...). Ocorre que a Anac não realizou qualquer avaliação das ameaças. A agência não apresentou quaisquer justificativas plausíveis, estudos científicos, ou argumentos de carácter técnicos a embasar a necessidade de equiparar tripulantes a passageiros. No próprio documento “Justificativa”, a ANAC alega que “o problema a ser tratado pelo ato normativo indicado refere-se ao risco associado a um ato de interferência ilícita a partir da inserção de dispositivos explosivos na bagagem despachada para seguir em voos domésticos realizados no Brasil”. Desta forma, desde o início do processo administrativo nº 00058.004189/2019-62 até os argumentos finais construídos pela agência referido documento, resta claro que o problema a ser tratado pelo ato normativo é relativo à questão da bagagem despachada, de maneira que todos os argumentos técnicos utilizados tiveram como foco tal problema. Nesse sentido, o objetivo inicial da consulta pública era tratar da bagagem despachada e não incluir os tripulantes em dispositivos relativos a passageiros, se furtando a agência em trazer qualquer argumento técnico que justificasse tal intenção, ao passo de atender aos anseios de um ou outro operador de aeródromo. Sequer foram os aeronautas	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

incluídos no “rol de interessados” e afetados pelas medidas, não havendo também participação do SNA na etapa de “Tomada de Subsídios”, mas tão somente de entidades que representam as empresas aéreas e os operadores de aeródromo.

Ademais, no item “2.4. Custos e benefícios da proposta” do documento Justificativa, a ANAC apenas assevera que haveriam custos de implementação das medidas de segurança de cerca de “R\$ 48,5 milhões de reais”, valor altíssimo considerando o atual cenário de pandemia e ausência de recursos, bem como alega como “principais benefícios da proposta podem ser citados os seguintes: melhoria do nível de segurança; possível redução de embarque de itens proibidos; redução do risco de transporte inadvertido de artigos perigosos”.

Tal alegação é totalmente descabida no que tange à tripulantes, não havendo qualquer comprovação técnica de que haveria uma melhoria do nível de segurança ao se equiparar passageiros a tripulantes. Ao contrário disso, no mundo todo, as avaliações de risco de segurança são realizadas com base no prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC).

Independente da terminologia adotada para denominar os aspectos principais de um ato administrativo, o que se consigna é que tais elementos são os pressupostos necessários e essenciais para a validade do ato. Por consequência, caso este seja praticado sem a observância de quaisquer um dos cinco elementos principais que o compõe, quais sejam competência, forma, objeto, motivo e finalidade, estará ele viciado.

Vale acrescentar que para a ilegalidade do ato basta que apenas um desses pressupostos não sejam observados quando da criação ou prática do mesmo.

Ademais, considerando os diversos ofícios enviados pelo SNA à ANAC relatando uma série de problemas havidos no acesso de tripulantes ao lado ar dos aeroportos e nas inspeções de segurança, em vários aeroportos do país, a proposta da agência vai claramente contra os interesses da categoria, impactando negativamente o ambiente trabalho dos tripulantes, com repercussões inclusive em eventuais atrasos nos voos e piora do estado emocional de tripulantes antes do voo, devido ao tratamento a ser dispensado a estes, com as alterações ora propostas pela agência. Isso sim é um risco e não foi avaliado pela agência.

Sequer consta uma análise de impacto regulatório (AIR), de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, bem como a Instrução Normativa nº 154/2020 da ANAC, evidenciando os eventuais prejuízos à categoria dos aeronautas, diretamente afetados por tais medidas, em total descumprimento da lei federal, o que por si só ensejaria a nulidade do ato administrativo decorrente desta consulta pública, por falta de motivo, ou seja, para a prática do ato administrativo, deve haver uma coincidência entre a situação prevista em lei como necessária à precipitação da conduta estatal e a circunstância fática. Para alguns doutrinadores, a congruência entre os motivos que deram ensejo à prática do ato e seu resultado recebe o nome de causa do ato administrativo, configurando-se pressuposto de validade da conduta.

Em resumo, o vício de motivo se implementa quando um ato é praticado com base em um motivo que é ilegítimo para dar causa àquele ato, ou ainda quando o motivo alegado é inexistente. Isso claramente ocorre in casu.

Apesar do decreto federal que regulamento a AIR entrar em vigor para a ANAC, apenas em 15 de abril 2021, não é dado à agência descumprir o disposto nas mencionadas leis federais acima, havendo, pois, evidente exigência de apresentação de tal documento, que deverá conter estudos técnicos suficientes para o que foi proposto.

A análise de Impacto Regulatório é um instrumento mundial de gestão e implementação de políticas públicas, criado inicialmente nos Estados Unidos e difundido posteriormente pelo mundo, sendo requisito de boas práticas para organizações como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

A proposta de alteração do RBAC 107 colocada em Consulta Pública pretende apenas burocratizar o ambiente de trabalho do aeronauta de maneira indevida, trazendo ainda maiores dificuldades para acesso às áreas restritas dos aeroportos e impondo inspeções de segurança sem a necessidade de prévia suspeita justificada, o que representa, além de tudo, disposição infralegal contrária ao disposto em lei federal.

Portando, entende-se que a proposta de alteração do RBAC 107, ora submetido à Consulta Pública, padece de adequada Análise de Impacto Regulatório, não sendo possível entender como tecnicamente suficiente as justificativas apresentadas no documento “Justificativa”.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

O que o SNA pretende nada mais é que a ANAC analise a situação com o prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC). Se o tripulante oferece baixo risco, não há razão para ser tratado da mesma forma que o passageiro.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14090	
Identificação	
Autor da Contribuição: Vinci Airports Categoria: Operador de aeródromo	Documento: DAVSEC nº 04-2020 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 7 - 7.1 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 7.3. Para os aeroportos constantes no Apêndice A deste DAVSEC e também integrantes da “6ª Rodada de Concessão de Aeroportos – MInfra”, a disponibilização dos recursos físicos citados no item 6.1 pelos operadores de aeródromo deve ocorrer até o final da Fase I-B, conforme definido no Anexo II (Plano de Exploração Aeroportuário) do contrato de concessão do referido aeroporto.	
Justificativa: Assumindo-se a publicação desta DAVSEC em 2020 ou início de 2021, poderia acarretar um estabelecimento de prazo de cumprimento das alterações de infraestrutura dentro do período da Fase I-B do próximo leilão de aeroportos promovido pelo MInfra, cujo leilão está previsto para março de 2021. Considerando que a Fase I-B definida para os aeroportos constantes no referido leilão tem duração de 36 meses a partir da Data de Eficácia do contrato de concessão, e considerando ainda, que esta fase, em geral, envolve grande número de intervenções de infraestrutura, podendo inclusive acarretar na construção de novos terminais e novos sistemas de bagagem e inspeção. Entende-se que seja razoável conceder aos futuros operadores de aeródromo vencedores da próxima rodada de leilão de aeroportos, tempo adequado para fornecimento da infraestrutura necessária ao cumprimento do proposto.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14091	
Identificação	
Autor da Contribuição: Vinci Airports Categoria: Operador de aeródromo	Documento: DAVSEC nº 04-2020 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 6 - 6.2 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.4 : “Quando se fizer necessário o compartilhamento de infraestrutura e serviço de inspeção de bagagens em razão da instalação de equipamentos de inspeção em linha pelos operadores aeroportuários e sendo impraticável a inspeção de bagagens por cada operador aéreo, deverá ser seguido o procedimento descrito na Resolução 208, de 22 de Novembro de 2011 bem como o disposto na Resolução 302, de 05 de fevereiro de 2014 com o objetivo de estabelecer acordo operacional e comercial entre o operador aeroportuário e os operadores aéreos com relação ao compartilhamento de infraestrutura e prestação de serviço de inspeção de bagagem despachada.”	
Justificativa: Clarificar o processo de acordo entre operadores aeroportuários e aéreos para casos onde haja necessidade técnica de compartilhamento de infraestrutura/serviço Aeroportos como GIG, SSA, GRU, BSB entre outros, possuem sistemas de inspeção de bagagem despachada “in-line”. Estes equipamentos podem inspecionar todas as bagagens que passam por eles ou funcionar em “modo túnel” sem inspecionar nenhuma bagagem. Nestes casos, para garantir capacidade de inspeção de todas as bagagens despachadas no aeroporto, faz-se necessário que um único “provedor”, realize a inspeção das bagagens nos níveis não automáticos, como serviço prestado a todas as cias aéreas. Ressalta-se que este é um procedimento comum e adotado amplamente nos aeroportos internacionais de escala comparável. A recomendação por este tipo de solução pode ser observada no “Planning Guidelines and Design Standards for Checked Baggage Inspection Systems”, documento referência produzido pelo TSA (Transportation Security Administration - USA)	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14092	
Identificação	
Autor da Contribuição: Vinci Airports Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 107.143 (b)(1) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 107.143 (b) (2) : “Quando se fizer necessário o compartilhamento de infraestrutura e serviço de inspeção de bagagens em razão da instalação de equipamentos de inspeção em linha pelos operadores aeroportuários e sendo impraticável a inspeção de bagagens por cada operador aéreo, deverá ser seguido o procedimento descrito na Resolução 208, de 22 de Novembro de 2011 bem como o disposto na Resolução 302, de 05 de fevereiro de 2014 com o objetivo de estabelecer acordo operacional e comercial entre o operador aeroportuário e os operadores aéreos com relação ao compartilhamento de infraestrutura e prestação de serviço de inspeção de bagagem despachada.” Alternativamente, Texto similar poderia ser adotado a seguir ao item 107.231 (a)	
Justificativa: Clarificar o processo de acordo entre operadores aeroportuários e aéreos para casos onde haja necessidade técnica de compartilhamento de infraestrutura/serviço Aeroportos como GIG, SSA, GRU, BSB entre outros, possuem sistemas de inspeção de bagagem despachada “in-line”. Estes equipamentos podem inspecionar todas as bagagens que passam por eles ou funcionar em “modo túnel” sem inspecionar nenhuma bagagem. Nestes casos, para garantir capacidade de inspeção de todas as bagagens despachadas no aeroporto, faz-se necessário que um único “provedor”, realize a inspeção das bagagens nos níveis não automáticos, como serviço prestado a todas as cias aéreas. Ressalta-se que este é um procedimento comum e adotado amplamente nos aeroportos internacionais de escala comparável. A recomendação por este tipo de solução pode ser observada no “Planning Guidelines and Design Standards for Checked Baggage Inspection Systems”, documento referência produzido pelo TSA (Transportation Security Administration - USA) Em caso de aeroportos menores, soluções manuais (conhecidas como standalones) são alternativas adotadas, e, em muitos casos, permitem a inspeção de bagagem pelo próprio operador aéreo, como ocorre hoje no caso de voos internacionais em alguns aeroportos (devido a pequena simultaneidade de voos que requeiram inspeção, e não sendo necessário inspecionar bagagens domésticas)	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14093	
Identificação	
Autor da Contribuição: Vinci Airports Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 108 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 108.59 (c) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 108.59 (c): “Quando se fizer necessário o compartilhamento de infraestrutura e serviço de inspeção de bagagens em razão da instalação de equipamentos de inspeção em linha pelos operadores aeroportuários e sendo impraticável a inspeção de bagagens por cada operador aéreo, deverá ser seguido o procedimento descrito na Resolução 208, de 22 de Novembro de 2011 bem como o disposto na Resolução 302, de 05 de fevereiro de 2014 com o objetivo de estabelecer acordo operacional e comercial entre o operador aeroportuário e os operadores aéreos com relação ao compartilhamento de infraestrutura e prestação de serviço de inspeção de bagagem despachada.”	
Justificativa: Clarificar o processo de acordo entre operadores aeroportuários e aéreos para casos onde haja necessidade técnica de compartilhamento de infraestrutura/serviço Aeroportos como GIG, SSA, GRU, BSB entre outros, possuem sistemas de inspeção de bagagem despachada “in-line”. Estes equipamentos podem inspecionar todas as bagagens que passam por eles ou funcionar em “modo túnel” sem inspecionar nenhuma bagagem. Nestes casos, para garantir capacidade de inspeção de todas as bagagens despachadas no aeroporto, faz-se necessário que um único “provedor”, realize a inspeção das bagagens nos níveis não automáticos, como serviço prestado a todas as cias aéreas. Ressalta-se que este é um procedimento comum e adotado amplamente nos aeroportos internacionais de escala comparável. A recomendação por este tipo de solução pode ser observada no “Planning Guidelines and Design Standards for Checked Baggage Inspection Systems”, documento referência produzido pelo TSA (Transportation Security Administration - USA) Em caso de aeroportos menores, soluções manuais (conhecidas como standalones) são alternativas adotadas, e, em muitos casos, permitem a inspeção de bagagem pelo próprio operador aéreo, como ocorre hoje no caso de voos internacionais em alguns aeroportos (devido a pequena simultaneidade de voos que requeiram inspeção, e não sendo necessário inspecionar bagagens domésticas)	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14094	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas Categoria: Outros	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 107.123 (a) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (a) O operador de aeródromo deve estabelecer o percurso a ser observado pelos operadores aéreos na condução dos passageiros da área de embarque à aeronave ou da aeronave à área de desembarque.	
Justificativa: O SNA já realizou inúmeras propostas para melhorar e desburocratizar o acesso de tripulantes aos aeroportos, incluindo propostas de alteração do RBAC 107 e a criação/regulamentação da Credencial de Membro da Tripulação, apresentada à agência, em reuniões realizadas no início do ano. Tais propostas não foram submetidas à consulta pública. Em seguida, os aeronautas foram surpreendidos negativamente com a publicação da notícia da presente Consulta Pública nº 14/2020, com uma proposta de alteração do RBAC nº 107, que objetiva dar aos tripulantes o mesmo tratamento dado a passageiros, no que tange às inspeções de segurança, piorando o acesso dos aeronautas nos aeroportos. Entendemos ser inadmissível a proposta da ANAC de equiparar passageiros a tripulantes, tratando os tripulantes, que são parte fundamental do sistema de segurança operacional, conforme RBAC 108 e demais normativos, como potencial grave ameaça à segurança aeroportuária. Há claro vício de motivo do ato administrativo que porventura sobrevenha da consulta pública nº 14, bem como é patente a ausência de adequada Análise de Impacto Regulatório – AIR, conforme explicaremos a seguir. A ANAC alega no documento “Justificativa” que: Durante a fase de estudos sobre o tema foi feita uma avaliação das ameaças, das vulnerabilidades, dos riscos, dos custos financeiros, dos impactos operacionais e a proposição de alternativas para solução do problema identificado (...). Ocorre que a Anac não realizou qualquer avaliação das ameaças. A agência não apresentou quaisquer justificativas plausíveis, estudos científicos, ou argumentos de carácter técnicos a embasar a necessidade de equiparar tripulantes a passageiros. No próprio documento “Justificativa”, a ANAC alega que “o problema a ser tratado pelo ato normativo indicado refere-se ao risco associado a um ato de interferência ilícita a partir da inserção de dispositivos explosivos na bagagem despachada para seguir em voos domésticos realizados no Brasil”. Desta forma, desde o início do processo administrativo nº 00058.004189/2019-62 até os argumentos finais construídos pela agência referido documento, resta claro que o problema a ser tratado pelo ato normativo é relativo à questão da bagagem despachada, de maneira que todos os argumentos técnicos utilizados tiveram como foco tal problema. Nesse sentido, o objetivo inicial da consulta pública era tratar da bagagem despachada e não incluir os tripulantes em dispositivos relativos a passageiros, se furtando a agência em trazer qualquer argumento técnico que justificasse tal intenção, ao passo de atender aos anseios de um ou outro operador de aeródromo. Sequer foram os aeronautas incluídos no “rol de interessados” e afetados pelas medidas, não havendo também participação do SNA na etapa de “Tomada de Subsídios”, mas tão somente de entidades que representam as empresas aéreas a os operadores de aeródromo.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

Ademais, no item “2.4. Custos e benefícios da proposta” do documento Justificativa, a ANAC apenas assevera que haveriam custos de implementação das medidas de segurança de cerca de “R\$ 48,5 milhões de reais”, valor altíssimo considerando o atual cenário de pandemia e ausência de recursos, bem como alega como “principais benefícios da proposta podem ser citados os seguintes: melhoria do nível de segurança; possível redução de embarque de itens proibidos; redução do risco de transporte inadvertido de artigos perigosos”.

Tal alegação é totalmente descabida no que tange à tripulantes, não havendo qualquer comprovação técnica de que haveria uma melhoria do nível de segurança ao se equiparar passageiros a tripulantes. Ao contrário disso, no mundo todo, as avaliações de risco de segurança são realizadas com base no prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC).

Independente da terminologia adotada para denominar os aspectos principais de um ato administrativo, o que se consigna é que tais elementos são os pressupostos necessários e essenciais para a validade do ato. Por consequência, caso este seja praticado sem a observância de quaisquer um dos cinco elementos principais que o compõe, quais sejam competência, forma, objeto, motivo e finalidade, estará ele viciado.

Vale acrescentar que para a ilegalidade do ato basta que apenas um desses pressupostos não sejam observados quando da criação ou prática do mesmo.

Ademais, considerando os diversos ofícios enviados pelo SNA à ANAC relatando uma série de problemas havidos no acesso de tripulantes ao lado ar dos aeroportos e nas inspeções de segurança, em vários aeroportos do país, a proposta da agência vai claramente contra os interesses da categoria, impactando negativamente o ambiente trabalho dos tripulantes, com repercussões inclusive em eventuais atrasos nos voos e piora do estado emocional de tripulantes antes do voo, devido ao tratamento a ser dispensado a estes, com as alterações ora propostas pela agência. Isso sim é um risco e não foi avaliado pela agência.

Sequer consta uma análise de impacto regulatório (AIR), de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, bem como a Instrução Normativa nº 154/2020 da ANAC, evidenciando os eventuais prejuízos à categoria dos aeronautas, diretamente afetados por tais medidas, em total descumprimento da lei federal, o que por si só ensejaria a nulidade do ato administrativo decorrente desta consulta pública, por falta de motivo, ou seja, para a prática do ato administrativo, deve haver uma coincidência entre a situação prevista em lei como necessária à precipitação da conduta estatal e a circunstância fática. Para alguns doutrinadores, a congruência entre os motivos que deram ensejo à prática do ato e seu resultado recebe o nome de causa do ato administrativo, configurando-se pressuposto de validade da conduta.

Em resumo, o vício de motivo se implementa quando um ato é praticado com base em um motivo que é ilegítimo para dar causa àquele ato, ou ainda quando o motivo alegado é inexistente. Isso claramente ocorre in casu.

Apesar do decreto federal que regulamento a AIR entrar em vigor para a ANAC, apenas em 15 de abril 2021, não é dado à agência descumprir o disposto nas mencionadas leis federais acima, havendo, pois, evidente exigência de apresentação de tal documento, que deverá conter estudos técnicos suficientes para o que foi proposto.

A AIR é um instrumento mundial de gestão e implementação de políticas públicas, criado inicialmente nos Estados Unidos e difundido posteriormente pelo mundo, sendo requisito de boas práticas para organizações como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

A proposta de alteração do RBAC 107 colocada em Consulta Pública pretende apenas burocratizar o ambiente de trabalho do aeronauta de maneira indevida, trazendo ainda maiores dificuldades para acesso às áreas restritas dos aeroportos e impondo inspeções de segurança sem a necessidade de prévia suspeita justificada, o que representa, além de tudo, disposição infralegal contrária ao disposto em lei federal.

Portando, entende-se que a proposta de alteração do RBAC 107, ora submetido à Consulta Pública, padece de adequada AIR, não sendo possível entender como tecnicamente suficiente as justificativas apresentadas no documento “Justificativa”.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

O que o SNA pretende nada mais é que a ANAC analise a situação com o prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC). Se o tripulante oferece baixo risco, não há razão para ser tratado da mesma forma que o passageiro.
Por fim, necessária a exclusão da palavra “tripulante(s)” deste parágrafo.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14095	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas Categoria: Outros	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 107.123 (c) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (c) O operador de aeródromo, no âmbito de sua competência no processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão, deve garantir a segregação física entre passageiros já inspecionados e outras pessoas não inspecionadas.	
Justificativa: O SNA já realizou inúmeras propostas para melhorar e desburocratizar o acesso de tripulantes aos aeroportos, incluindo propostas de alteração do RBAC 107 e a criação/regulamentação da Credencial de Membro da Tripulação, apresentada à agência, em reuniões realizadas no início do ano. Tais propostas não foram submetidas à consulta pública. Em seguida, os aeronautas foram surpreendidos negativamente com a publicação da notícia da presente Consulta Pública nº 14/2020, com uma proposta de alteração do RBAC nº 107, que objetiva dar aos tripulantes o mesmo tratamento dado a passageiros, no que tange às inspeções de segurança, piorando o acesso dos aeronautas nos aeroportos. Entendemos ser inadmissível a proposta da ANAC de equiparar passageiros a tripulantes, tratando os tripulantes, que são parte fundamental do sistema de segurança operacional, conforme RBAC 108 e demais normativos, como potencial grave ameaça à segurança aeroportuária. Há claro vício de motivo do ato administrativo que porventura sobrevenha da consulta pública nº 14, bem como é patente a ausência de adequada Análise de Impacto Regulatório – AIR, conforme explicaremos a seguir. A ANAC alega no documento “Justificativa” que: Durante a fase de estudos sobre o tema foi feita uma avaliação das ameaças, das vulnerabilidades, dos riscos, dos custos financeiros, dos impactos operacionais e a proposição de alternativas para solução do problema identificado (...). Ocorre que a Anac não realizou qualquer avaliação das ameaças. A agência não apresentou quaisquer justificativas plausíveis, estudos científicos, ou argumentos de carácter técnicos a embasar a necessidade de equiparar tripulantes a passageiros. No próprio documento “Justificativa”, a ANAC alega que “o problema a ser tratado pelo ato normativo indicado refere-se ao risco associado a um ato de interferência ilícita a partir da inserção de dispositivos explosivos na bagagem despachada para seguir em voos domésticos realizados no Brasil”. Desta forma, desde o início do processo administrativo nº 00058.004189/2019-62 até os argumentos finais construídos pela agência referido documento, resta claro que o problema a ser tratado pelo ato normativo é relativo à questão da bagagem despachada, de maneira que todos os argumentos técnicos utilizados tiveram como foco tal problema. Nesse sentido, o objetivo inicial da consulta pública era tratar da bagagem despachada e não incluir os tripulantes em dispositivos relativos a passageiros, se furtando a agência em trazer qualquer argumento técnico que justificasse tal intenção, ao passo de atender aos anseios de um ou outro operador de aeródromo. Sequer foram os aeronautas incluídos no “rol de interessados” e afetados pelas medidas, não havendo também participação do SNA na etapa de “Tomada de Subsídios”, mas tão somente de entidades que representam as empresas aéreas e os operadores de aeródromo.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

Ademais, no item “2.4. Custos e benefícios da proposta” do documento Justificativa, a ANAC apenas assevera que haveriam custos de implementação das medidas de segurança de cerca de “R\$ 48,5 milhões de reais”, valor altíssimo considerando o atual cenário de pandemia e ausência de recursos, bem como alega como “principais benefícios da proposta podem ser citados os seguintes: melhoria do nível de segurança; possível redução de embarque de itens proibidos; redução do risco de transporte inadvertido de artigos perigosos”.

Tal alegação é totalmente descabida no que tange à tripulantes, não havendo qualquer comprovação técnica de que haveria uma melhoria do nível de segurança ao se equiparar passageiros a tripulantes. Ao contrário disso, no mundo todo, as avaliações de risco de segurança são realizadas com base no prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC).

Independente da terminologia adotada para denominar os aspectos principais de um ato administrativo, o que se consigna é que tais elementos são os pressupostos necessários e essenciais para a validade do ato. Por consequência, caso este seja praticado sem a observância de quaisquer um dos cinco elementos principais que o compõe, quais sejam competência, forma, objeto, motivo e finalidade, estará ele viciado.

Vale acrescentar que para a ilegalidade do ato basta que apenas um desses pressupostos não sejam observados quando da criação ou prática do mesmo.

Ademais, considerando os diversos ofícios enviados pelo SNA à ANAC relatando uma série de problemas havidos no acesso de tripulantes ao lado ar dos aeroportos e nas inspeções de segurança, em vários aeroportos do país, a proposta da agência vai claramente contra os interesses da categoria, impactando negativamente o ambiente trabalho dos tripulantes, com repercussões inclusive em eventuais atrasos nos voos e piora do estado emocional de tripulantes antes do voo, devido ao tratamento a ser dispensado a estes, com as alterações ora propostas pela agência. Isso sim é um risco e não foi avaliado pela agência.

Sequer consta uma análise de impacto regulatório (AIR), de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, bem como a Instrução Normativa nº 154/2020 da ANAC, evidenciando os eventuais prejuízos à categoria dos aeronautas, diretamente afetados por tais medidas, em total descumprimento da lei federal, o que por si só ensejaria a nulidade do ato administrativo decorrente desta consulta pública, por falta de motivo, ou seja, para a prática do ato administrativo, deve haver uma coincidência entre a situação prevista em lei como necessária à precipitação da conduta estatal e a circunstância fática. Para alguns doutrinadores, a congruência entre os motivos que deram ensejo à prática do ato e seu resultado recebe o nome de causa do ato administrativo, configurando-se pressuposto de validade da conduta.

Em resumo, o vício de motivo se implementa quando um ato é praticado com base em um motivo que é ilegítimo para dar causa àquele ato, ou ainda quando o motivo alegado é inexistente. Isso claramente ocorre in casu.

Apesar do decreto federal que regulamento a AIR entrar em vigor para a ANAC, apenas em 15 de abril 2021, não é dado à agência descumprir o disposto nas mencionadas leis federais acima, havendo, pois, evidente exigência de apresentação de tal documento, que deverá conter estudos técnicos suficientes para o que foi proposto.

A AIR é um instrumento mundial de gestão e implementação de políticas públicas, criado inicialmente nos Estados Unidos e difundido posteriormente pelo mundo, sendo requisito de boas práticas para organizações como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

A proposta de alteração do RBAC 107 colocada em Consulta Pública pretende apenas burocratizar o ambiente de trabalho do aeronauta de maneira indevida, trazendo ainda maiores dificuldades para acesso às áreas restritas dos aeroportos e impondo inspeções de segurança sem a necessidade de prévia suspeita justificada, o que representa, além de tudo, disposição infralegal contrária ao disposto em lei federal.

Portando, entende-se que a proposta de alteração do RBAC 107, ora submetido à Consulta Pública, padece de adequada AIR, não sendo possível entender como tecnicamente suficiente as justificativas apresentadas no documento “Justificativa”.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

O que o SNA pretende nada mais é que a ANAC analise a situação com o prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC). Se o tripulante oferece baixo risco, não há razão para ser tratado da mesma forma que o passageiro.
Por fim, necessária a exclusão da palavra “tripulante(s)” deste parágrafo.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14096	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas Categoria: Outros	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 107.123 (d) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (d) No caso de falha na segregação e algum passageiro entrar em contato com outra pessoa não inspecionada, o operador do aeródromo, em coordenação com o(s) operador(es) aéreo(s), deve garantir que seja realizada outra inspeção antes do embarque na aeronave e a varredura da área contaminada.	
Justificativa: O SNA já realizou inúmeras propostas para melhorar e desburocratizar o acesso de tripulantes aos aeroportos, incluindo propostas de alteração do RBAC 107 e a criação/regulamentação da Credencial de Membro da Tripulação, apresentada à agência, em reuniões realizadas no início do ano. Tais propostas não foram submetidas à consulta pública. Em seguida, os aeronautas foram surpreendidos negativamente com a publicação da notícia da presente Consulta Pública nº 14/2020, com uma proposta de alteração do RBAC nº 107, que objetiva dar aos tripulantes o mesmo tratamento dado a passageiros, no que tange às inspeções de segurança, piorando o acesso dos aeronautas nos aeroportos. Entendemos ser inadmissível a proposta da ANAC de equiparar passageiros a tripulantes, tratando os tripulantes, que são parte fundamental do sistema de segurança operacional, conforme RBAC 108 e demais normativos, como potencial grave ameaça à segurança aeroportuária. Há claro vício de motivo do ato administrativo que porventura sobrevenha da consulta pública nº 14, bem como é patente a ausência de adequada Análise de Impacto Regulatório – AIR, conforme explicaremos a seguir. A ANAC alega no documento “Justificativa” que: Durante a fase de estudos sobre o tema foi feita uma avaliação das ameaças, das vulnerabilidades, dos riscos, dos custos financeiros, dos impactos operacionais e a proposição de alternativas para solução do problema identificado (...). Ocorre que a Anac não realizou qualquer avaliação das ameaças. A agência não apresentou quaisquer justificativas plausíveis, estudos científicos, ou argumentos de carácter técnicos a embasar a necessidade de equiparar tripulantes a passageiros. No próprio documento “Justificativa”, a ANAC alega que “o problema a ser tratado pelo ato normativo indicado refere-se ao risco associado a um ato de interferência ilícita a partir da inserção de dispositivos explosivos na bagagem despachada para seguir em voos domésticos realizados no Brasil”. Desta forma, desde o início do processo administrativo nº 00058.004189/2019-62 até os argumentos finais construídos pela agência referido documento, resta claro que o problema a ser tratado pelo ato normativo é relativo à questão da bagagem despachada, de maneira que todos os argumentos técnicos utilizados tiveram como foco tal problema. Nesse sentido, o objetivo inicial da consulta pública era tratar da bagagem despachada e não incluir os tripulantes em dispositivos relativos a passageiros, se furtando a agência em trazer qualquer argumento técnico que justificasse tal intenção, ao passo de atender aos anseios de um ou outro operador de aeródromo. Sequer foram os aeronautas incluídos no “rol de interessados” e afetados pelas medidas, não havendo também participação do SNA na etapa de “Tomada de Subsídios”, mas tão somente de entidades que representam as empresas aéreas e os operadores de aeródromo.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

Ademais, no item “2.4. Custos e benefícios da proposta” do documento Justificativa, a ANAC apenas assevera que haveriam custos de implementação das medidas de segurança de cerca de “R\$ 48,5 milhões de reais”, valor altíssimo considerando o atual cenário de pandemia e ausência de recursos, bem como alega como “principais benefícios da proposta podem ser citados os seguintes: melhoria do nível de segurança; possível redução de embarque de itens proibidos; redução do risco de transporte inadvertido de artigos perigosos”.

Tal alegação é totalmente descabida no que tange à tripulantes, não havendo qualquer comprovação técnica de que haveria uma melhoria do nível de segurança ao se equiparar passageiros a tripulantes. Ao contrário disso, no mundo todo, as avaliações de risco de segurança são realizadas com base no prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC).

Independente da terminologia adotada para denominar os aspectos principais de um ato administrativo, o que se consigna é que tais elementos são os pressupostos necessários e essenciais para a validade do ato. Por consequência, caso este seja praticado sem a observância de quaisquer um dos cinco elementos principais que o compõe, quais sejam competência, forma, objeto, motivo e finalidade, estará ele viciado.

Vale acrescentar que para a ilegalidade do ato basta que apenas um desses pressupostos não sejam observados quando da criação ou prática do mesmo.

Ademais, considerando os diversos ofícios enviados pelo SNA à ANAC relatando uma série de problemas havidos no acesso de tripulantes ao lado ar dos aeroportos e nas inspeções de segurança, em vários aeroportos do país, a proposta da agência vai claramente contra os interesses da categoria, impactando negativamente o ambiente trabalho dos tripulantes, com repercussões inclusive em eventuais atrasos nos voos e piora do estado emocional de tripulantes antes do voo, devido ao tratamento a ser dispensado a estes, com as alterações ora propostas pela agência. Isso sim é um risco e não foi avaliado pela agência.

Sequer consta uma análise de impacto regulatório (AIR), de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, bem como a Instrução Normativa nº 154/2020 da ANAC, evidenciando os eventuais prejuízos à categoria dos aeronautas, diretamente afetados por tais medidas, em total descumprimento da lei federal, o que por si só ensejaria a nulidade do ato administrativo decorrente desta consulta pública, por falta de motivo, ou seja, para a prática do ato administrativo, deve haver uma coincidência entre a situação prevista em lei como necessária à precipitação da conduta estatal e a circunstância fática. Para alguns doutrinadores, a congruência entre os motivos que deram ensejo à prática do ato e seu resultado recebe o nome de causa do ato administrativo, configurando-se pressuposto de validade da conduta.

Em resumo, o vício de motivo se implementa quando um ato é praticado com base em um motivo que é ilegítimo para dar causa àquele ato, ou ainda quando o motivo alegado é inexistente. Isso claramente ocorre in casu.

Apesar do decreto federal que regulamento a AIR entrar em vigor para a ANAC, apenas em 15 de abril 2021, não é dado à agência descumprir o disposto nas mencionadas leis federais acima, havendo, pois, evidente exigência de apresentação de tal documento, que deverá conter estudos técnicos suficientes para o que foi proposto.

A AIR é um instrumento mundial de gestão e implementação de políticas públicas, criado inicialmente nos Estados Unidos e difundido posteriormente pelo mundo, sendo requisito de boas práticas para organizações como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

A proposta de alteração do RBAC 107 colocada em Consulta Pública pretende apenas burocratizar o ambiente de trabalho do aeronauta de maneira indevida, trazendo ainda maiores dificuldades para acesso às áreas restritas dos aeroportos e impondo inspeções de segurança sem a necessidade de prévia suspeita justificada, o que representa, além de tudo, disposição infralegal contrária ao disposto em lei federal.

Portando, entende-se que a proposta de alteração do RBAC 107, ora submetido à Consulta Pública, padece de adequada AIR, não sendo possível entender como tecnicamente suficiente as justificativas apresentadas no documento “Justificativa”.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

O que o SNA pretende nada mais é que a ANAC analise a situação com o prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC). Se o tripulante oferece baixo risco, não há razão para ser tratado da mesma forma que o passageiro. Por fim, necessária a exclusão da palavra “tripulante(s)” deste parágrafo.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14097	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas Categoria: Outros	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 107.125 (a) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (a) O operador de aeródromo deve estabelecer as áreas e os corredores destinados à chegada, circulação e partida de passageiros em trânsito ou em conexão, indicando os percursos e pontos de inspeção a serem observados pelos operadores aéreos na atividade de supervisão do processamento desses passageiros e suas respectivas bagagens de mão.	
Justificativa: O SNA já realizou inúmeras propostas para melhorar e desburocratizar o acesso de tripulantes aos aeroportos, incluindo propostas de alteração do RBAC 107 e a criação/regulamentação da Credencial de Membro da Tripulação, apresentada à agência, em reuniões realizadas no início do ano. Tais propostas não foram submetidas à consulta pública. Em seguida, os aeronautas foram surpreendidos negativamente com a publicação da notícia da presente Consulta Pública nº 14/2020, com uma proposta de alteração do RBAC nº 107, que objetiva dar aos tripulantes o mesmo tratamento dado a passageiros, no que tange às inspeções de segurança, piorando o acesso dos aeronautas nos aeroportos. Entendemos ser inadmissível a proposta da ANAC de equiparar passageiros a tripulantes, tratando os tripulantes, que são parte fundamental do sistema de segurança operacional, conforme RBAC 108 e demais normativos, como potencial grave ameaça à segurança aeroportuária. Há claro vício de motivo do ato administrativo que porventura sobrevenha da consulta pública nº 14, bem como é patente a ausência de adequada Análise de Impacto Regulatório – AIR, conforme explicaremos a seguir. A ANAC alega no documento “Justificativa” que: Durante a fase de estudos sobre o tema foi feita uma avaliação das ameaças, das vulnerabilidades, dos riscos, dos custos financeiros, dos impactos operacionais e a proposição de alternativas para solução do problema identificado (...). Ocorre que a Anac não realizou qualquer avaliação das ameaças. A agência não apresentou quaisquer justificativas plausíveis, estudos científicos, ou argumentos de carácter técnicos a embasar a necessidade de equiparar tripulantes a passageiros. No próprio documento “Justificativa”, a ANAC alega que “o problema a ser tratado pelo ato normativo indicado refere-se ao risco associado a um ato de interferência ilícita a partir da inserção de dispositivos explosivos na bagagem despachada para seguir em voos domésticos realizados no Brasil”. Desta forma, desde o início do processo administrativo nº 00058.004189/2019-62 até os argumentos finais construídos pela agência referido documento, resta claro que o problema a ser tratado pelo ato normativo é relativo à questão da bagagem despachada, de maneira que todos os argumentos técnicos utilizados tiveram como foco tal problema. Nesse sentido, o objetivo inicial da consulta pública era tratar da bagagem despachada e não incluir os tripulantes em dispositivos relativos a passageiros, se furtando a agência em trazer qualquer argumento técnico que justificasse tal intenção, ao passo de atender aos anseios de um ou outro operador de aeródromo. Sequer foram os aeronautas	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

incluídos no “rol de interessados” e afetados pelas medidas, não havendo também participação do SNA na etapa de “Tomada de Subsídios”, mas tão somente de entidades que representam as empresas aéreas e os operadores de aeródromo.

Ademais, no item “2.4. Custos e benefícios da proposta” do documento Justificativa, a ANAC apenas assevera que haveriam custos de implementação das medidas de segurança de cerca de “R\$ 48,5 milhões de reais”, valor altíssimo considerando o atual cenário de pandemia e ausência de recursos, bem como alega como “principais benefícios da proposta podem ser citados os seguintes: melhoria do nível de segurança; possível redução de embarque de itens proibidos; redução do risco de transporte inadvertido de artigos perigosos”.

Tal alegação é totalmente descabida no que tange à tripulantes, não havendo qualquer comprovação técnica de que haveria uma melhoria do nível de segurança ao se equiparar passageiros a tripulantes. Ao contrário disso, no mundo todo, as avaliações de risco de segurança são realizadas com base no prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC).

Independente da terminologia adotada para denominar os aspectos principais de um ato administrativo, o que se consigna é que tais elementos são os pressupostos necessários e essenciais para a validade do ato. Por consequência, caso este seja praticado sem a observância de quaisquer um dos cinco elementos principais que o compõe, quais sejam competência, forma, objeto, motivo e finalidade, estará ele viciado.

Vale acrescentar que para a ilegalidade do ato basta que apenas um desses pressupostos não sejam observados quando da criação ou prática do mesmo.

Ademais, considerando os diversos ofícios enviados pelo SNA à ANAC relatando uma série de problemas havidos no acesso de tripulantes ao lado ar dos aeroportos e nas inspeções de segurança, em vários aeroportos do país, a proposta da agência vai claramente contra os interesses da categoria, impactando negativamente o ambiente trabalho dos tripulantes, com repercussões inclusive em eventuais atrasos nos voos e piora do estado emocional de tripulantes antes do voo, devido ao tratamento a ser dispensado a estes, com as alterações ora propostas pela agência. Isso sim é um risco e não foi avaliado pela agência.

Sequer consta uma análise de impacto regulatório (AIR), de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, bem como a Instrução Normativa nº 154/2020 da ANAC, evidenciando os eventuais prejuízos à categoria dos aeronautas, diretamente afetados por tais medidas, em total descumprimento da lei federal, o que por si só ensejaria a nulidade do ato administrativo decorrente desta consulta pública, por falta de motivo, ou seja, para a prática do ato administrativo, deve haver uma coincidência entre a situação prevista em lei como necessária à precipitação da conduta estatal e a circunstância fática. Para alguns doutrinadores, a congruência entre os motivos que deram ensejo à prática do ato e seu resultado recebe o nome de causa do ato administrativo, configurando-se pressuposto de validade da conduta.

Em resumo, o vício de motivo se implementa quando um ato é praticado com base em um motivo que é ilegítimo para dar causa àquele ato, ou ainda quando o motivo alegado é inexistente. Isso claramente ocorre in casu.

Apesar do decreto federal que regulamento a AIR entrar em vigor para a ANAC, apenas em 15 de abril 2021, não é dado à agência descumprir o disposto nas mencionadas leis federais acima, havendo, pois, evidente exigência de apresentação de tal documento, que deverá conter estudos técnicos suficientes para o que foi proposto.

A AIR é um instrumento mundial de gestão e implementação de políticas públicas, criado inicialmente nos Estados Unidos e difundido posteriormente pelo mundo, sendo requisito de boas práticas para organizações como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

A proposta de alteração do RBAC 107 colocada em Consulta Pública pretende apenas burocratizar o ambiente de trabalho do aeronauta de maneira indevida, trazendo ainda maiores dificuldades para acesso às áreas restritas dos aeroportos e impondo inspeções de segurança sem a necessidade de prévia suspeita justificada, o que representa, além de tudo, disposição infralegal contrária ao disposto em lei federal.

Portando, entende-se que a proposta de alteração do RBAC 107, ora submetido à Consulta Pública, padece de adequada AIR, não sendo possível entender como tecnicamente suficiente as justificativas apresentadas no documento “Justificativa”.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

O que o SNA pretende nada mais é que a ANAC analise a situação com o prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC). Se o tripulante oferece baixo risco, não há razão para ser tratado da mesma forma que o passageiro. Por fim, necessária a exclusão da palavra “tripulante(s)” deste parágrafo.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14098	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas Categoria: Outros	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 107.125 (b) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (b) O operador de aeródromo deve garantir, em coordenação com o operador aéreo, que o passageiro em conexão, proveniente de aeródromo cuja inspeção de segurança não é equivalente, seja direcionado ao ponto de inspeção de segurança do aeródromo, antes de acessar a área de embarque.	
Justificativa: O SNA já realizou inúmeras propostas para melhorar e desburocratizar o acesso de tripulantes aos aeroportos, incluindo propostas de alteração do RBAC 107 e a criação/regulamentação da Credencial de Membro da Tripulação, apresentada à agência, em reuniões realizadas no início do ano. Tais propostas não foram submetidas à consulta pública. Em seguida, os aeronautas foram surpreendidos negativamente com a publicação da notícia da presente Consulta Pública nº 14/2020, com uma proposta de alteração do RBAC nº 107, que objetiva dar aos tripulantes o mesmo tratamento dado a passageiros, no que tange às inspeções de segurança, piorando o acesso dos aeronautas nos aeroportos. Entendemos ser inadmissível a proposta da ANAC de equiparar passageiros a tripulantes, tratando os tripulantes, que são parte fundamental do sistema de segurança operacional, conforme RBAC 108 e demais normativos, como potencial grave ameaça à segurança aeroportuária. Há claro vício de motivo do ato administrativo que porventura sobrevenha da consulta pública nº 14, bem como é patente a ausência de adequada Análise de Impacto Regulatório – AIR, conforme explicaremos a seguir. A ANAC alega no documento “Justificativa” que: Durante a fase de estudos sobre o tema foi feita uma avaliação das ameaças, das vulnerabilidades, dos riscos, dos custos financeiros, dos impactos operacionais e a proposição de alternativas para solução do problema identificado (...). Ocorre que a Anac não realizou qualquer avaliação das ameaças. A agência não apresentou quaisquer justificativas plausíveis, estudos científicos, ou argumentos de carácter técnicos a embasar a necessidade de equiparar tripulantes a passageiros. No próprio documento “Justificativa”, a ANAC alega que “o problema a ser tratado pelo ato normativo indicado refere-se ao risco associado a um ato de interferência ilícita a partir da inserção de dispositivos explosivos na bagagem despachada para seguir em voos domésticos realizados no Brasil”. Desta forma, desde o início do processo administrativo nº 00058.004189/2019-62 até os argumentos finais construídos pela agência referido documento, resta claro que o problema a ser tratado pelo ato normativo é relativo à questão da bagagem despachada, de maneira que todos os argumentos técnicos utilizados tiveram como foco tal problema. Nesse sentido, o objetivo inicial da consulta pública era tratar da bagagem despachada e não incluir os tripulantes em dispositivos relativos a passageiros, se furtando a agência em trazer qualquer argumento técnico que justificasse tal intenção, ao passo de atender aos anseios de um ou outro operador de aeródromo. Sequer foram os aeronautas incluídos no “rol de interessados” e afetados pelas medidas, não havendo também participação do SNA na etapa de “Tomada de Subsídios”, mas tão somente de entidades que representam as empresas aéreas e os operadores de aeródromo.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

Ademais, no item “2.4. Custos e benefícios da proposta” do documento Justificativa, a ANAC apenas assevera que haveriam custos de implementação das medidas de segurança de cerca de “R\$ 48,5 milhões de reais”, valor altíssimo considerando o atual cenário de pandemia e ausência de recursos, bem como alega como “principais benefícios da proposta podem ser citados os seguintes: melhoria do nível de segurança; possível redução de embarque de itens proibidos; redução do risco de transporte inadvertido de artigos perigosos”.

Tal alegação é totalmente descabida no que tange à tripulantes, não havendo qualquer comprovação técnica de que haveria uma melhoria do nível de segurança ao se equiparar passageiros a tripulantes. Ao contrário disso, no mundo todo, as avaliações de risco de segurança são realizadas com base no prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC).

Independente da terminologia adotada para denominar os aspectos principais de um ato administrativo, o que se consigna é que tais elementos são os pressupostos necessários e essenciais para a validade do ato. Por consequência, caso este seja praticado sem a observância de quaisquer um dos cinco elementos principais que o compõe, quais sejam competência, forma, objeto, motivo e finalidade, estará ele viciado.

Vale acrescentar que para a ilegalidade do ato basta que apenas um desses pressupostos não sejam observados quando da criação ou prática do mesmo.

Ademais, considerando os diversos ofícios enviados pelo SNA à ANAC relatando uma série de problemas havidos no acesso de tripulantes ao lado ar dos aeroportos e nas inspeções de segurança, em vários aeroportos do país, a proposta da agência vai claramente contra os interesses da categoria, impactando negativamente o ambiente trabalho dos tripulantes, com repercussões inclusive em eventuais atrasos nos voos e piora do estado emocional de tripulantes antes do voo, devido ao tratamento a ser dispensado a estes, com as alterações ora propostas pela agência. Isso sim é um risco e não foi avaliado pela agência.

Sequer consta uma análise de impacto regulatório (AIR), de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, bem como a Instrução Normativa nº 154/2020 da ANAC, evidenciando os eventuais prejuízos à categoria dos aeronautas, diretamente afetados por tais medidas, em total descumprimento da lei federal, o que por si só ensejaria a nulidade do ato administrativo decorrente desta consulta pública, por falta de motivo, ou seja, para a prática do ato administrativo, deve haver uma coincidência entre a situação prevista em lei como necessária à precipitação da conduta estatal e a circunstância fática. Para alguns doutrinadores, a congruência entre os motivos que deram ensejo à prática do ato e seu resultado recebe o nome de causa do ato administrativo, configurando-se pressuposto de validade da conduta.

Em resumo, o vício de motivo se implementa quando um ato é praticado com base em um motivo que é ilegítimo para dar causa àquele ato, ou ainda quando o motivo alegado é inexistente. Isso claramente ocorre in casu.

Apesar do decreto federal que regulamento a AIR entrar em vigor para a ANAC, apenas em 15 de abril 2021, não é dado à agência descumprir o disposto nas mencionadas leis federais acima, havendo, pois, evidente exigência de apresentação de tal documento, que deverá conter estudos técnicos suficientes para o que foi proposto.

A AIR é um instrumento mundial de gestão e implementação de políticas públicas, criado inicialmente nos Estados Unidos e difundido posteriormente pelo mundo, sendo requisito de boas práticas para organizações como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

A proposta de alteração do RBAC 107 colocada em Consulta Pública pretende apenas burocratizar o ambiente de trabalho do aeronauta de maneira indevida, trazendo ainda maiores dificuldades para acesso às áreas restritas dos aeroportos e impondo inspeções de segurança sem a necessidade de prévia suspeita justificada, o que representa, além de tudo, disposição infralegal contrária ao disposto em lei federal.

Portando, entende-se que a proposta de alteração do RBAC 107, ora submetido à Consulta Pública, padece de adequada AIR, não sendo possível entender como tecnicamente suficiente as justificativas apresentadas no documento “Justificativa”.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

O que o SNA pretende nada mais é que a ANAC analise a situação com o prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC). Se o tripulante oferece baixo risco, não há razão para ser tratado da mesma forma que o passageiro. Por fim, necessária a exclusão da palavra “tripulante(s)” deste parágrafo.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14099	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas Categoria: Outros	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 107.125 (c) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (c) O operador de aeródromo deve garantir, em coordenação com o operador aéreo, que os passageiros em trânsito sejam submetidos às medidas de segurança, de acordo com as condições e nos casos previstos por DAVSEC.	
Justificativa: O SNA já realizou inúmeras propostas para melhorar e desburocratizar o acesso de tripulantes aos aeroportos, incluindo propostas de alteração do RBAC 107 e a criação/regulamentação da Credencial de Membro da Tripulação, apresentada à agência, em reuniões realizadas no início do ano. Tais propostas não foram submetidas à consulta pública. Em seguida, os aeronautas foram surpreendidos negativamente com a publicação da notícia da presente Consulta Pública nº 14/2020, com uma proposta de alteração do RBAC nº 107, que objetiva dar aos tripulantes o mesmo tratamento dado a passageiros, no que tange às inspeções de segurança, piorando o acesso dos aeronautas nos aeroportos. Entendemos ser inadmissível a proposta da ANAC de equiparar passageiros a tripulantes, tratando os tripulantes, que são parte fundamental do sistema de segurança operacional, conforme RBAC 108 e demais normativos, como potencial grave ameaça à segurança aeroportuária. Há claro vício de motivo do ato administrativo que porventura sobrevenha da consulta pública nº 14, bem como é patente a ausência de adequada Análise de Impacto Regulatório – AIR, conforme explicaremos a seguir. A ANAC alega no documento “Justificativa” que: Durante a fase de estudos sobre o tema foi feita uma avaliação das ameaças, das vulnerabilidades, dos riscos, dos custos financeiros, dos impactos operacionais e a proposição de alternativas para solução do problema identificado (...). Ocorre que a Anac não realizou qualquer avaliação das ameaças. A agência não apresentou quaisquer justificativas plausíveis, estudos científicos, ou argumentos de carácter técnicos a embasar a necessidade de equiparar tripulantes a passageiros. No próprio documento “Justificativa”, a ANAC alega que “o problema a ser tratado pelo ato normativo indicado refere-se ao risco associado a um ato de interferência ilícita a partir da inserção de dispositivos explosivos na bagagem despachada para seguir em voos domésticos realizados no Brasil”. Desta forma, desde o início do processo administrativo nº 00058.004189/2019-62 até os argumentos finais construídos pela agência referido documento, resta claro que o problema a ser tratado pelo ato normativo é relativo à questão da bagagem despachada, de maneira que todos os argumentos técnicos utilizados tiveram como foco tal problema. Nesse sentido, o objetivo inicial da consulta pública era tratar da bagagem despachada e não incluir os tripulantes em dispositivos relativos a passageiros, se furtando a agência em trazer qualquer argumento técnico que justificasse tal intenção, ao passo de atender aos anseios de um ou outro operador de aeródromo. Sequer foram os aeronautas incluídos no “rol de interessados” e afetados pelas medidas, não havendo também participação do SNA na etapa de “Tomada de Subsídios”, mas tão somente de entidades que representam as empresas aéreas e os operadores de aeródromo.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

Ademais, no item “2.4. Custos e benefícios da proposta” do documento Justificativa, a ANAC apenas assevera que haveriam custos de implementação das medidas de segurança de cerca de “R\$ 48,5 milhões de reais”, valor altíssimo considerando o atual cenário de pandemia e ausência de recursos, bem como alega como “principais benefícios da proposta podem ser citados os seguintes: melhoria do nível de segurança; possível redução de embarque de itens proibidos; redução do risco de transporte inadvertido de artigos perigosos”.

Tal alegação é totalmente descabida no que tange à tripulantes, não havendo qualquer comprovação técnica de que haveria uma melhoria do nível de segurança ao se equiparar passageiros a tripulantes. Ao contrário disso, no mundo todo, as avaliações de risco de segurança são realizadas com base no prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC).

Independente da terminologia adotada para denominar os aspectos principais de um ato administrativo, o que se consigna é que tais elementos são os pressupostos necessários e essenciais para a validade do ato. Por consequência, caso este seja praticado sem a observância de quaisquer um dos cinco elementos principais que o compõe, quais sejam competência, forma, objeto, motivo e finalidade, estará ele viciado.

Vale acrescentar que para a ilegalidade do ato basta que apenas um desses pressupostos não sejam observados quando da criação ou prática do mesmo.

Ademais, considerando os diversos ofícios enviados pelo SNA à ANAC relatando uma série de problemas havidos no acesso de tripulantes ao lado ar dos aeroportos e nas inspeções de segurança, em vários aeroportos do país, a proposta da agência vai claramente contra os interesses da categoria, impactando negativamente o ambiente trabalho dos tripulantes, com repercussões inclusive em eventuais atrasos nos voos e piora do estado emocional de tripulantes antes do voo, devido ao tratamento a ser dispensado a estes, com as alterações ora propostas pela agência. Isso sim é um risco e não foi avaliado pela agência.

Sequer consta uma análise de impacto regulatório (AIR), de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, bem como a Instrução Normativa nº 154/2020 da ANAC, evidenciando os eventuais prejuízos à categoria dos aeronautas, diretamente afetados por tais medidas, em total descumprimento da lei federal, o que por si só ensejaria a nulidade do ato administrativo decorrente desta consulta pública, por falta de motivo, ou seja, para a prática do ato administrativo, deve haver uma coincidência entre a situação prevista em lei como necessária à precipitação da conduta estatal e a circunstância fática. Para alguns doutrinadores, a congruência entre os motivos que deram ensejo à prática do ato e seu resultado recebe o nome de causa do ato administrativo, configurando-se pressuposto de validade da conduta.

Em resumo, o vício de motivo se implementa quando um ato é praticado com base em um motivo que é ilegítimo para dar causa àquele ato, ou ainda quando o motivo alegado é inexistente. Isso claramente ocorre in casu.

Apesar do decreto federal que regulamento a AIR entrar em vigor para a ANAC, apenas em 15 de abril 2021, não é dado à agência descumprir o disposto nas mencionadas leis federais acima, havendo, pois, evidente exigência de apresentação de tal documento, que deverá conter estudos técnicos suficientes para o que foi proposto.

A AIR é um instrumento mundial de gestão e implementação de políticas públicas, criado inicialmente nos Estados Unidos e difundido posteriormente pelo mundo, sendo requisito de boas práticas para organizações como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

A proposta de alteração do RBAC 107 colocada em Consulta Pública pretende apenas burocratizar o ambiente de trabalho do aeronauta de maneira indevida, trazendo ainda maiores dificuldades para acesso às áreas restritas dos aeroportos e impondo inspeções de segurança sem a necessidade de prévia suspeita justificada, o que representa, além de tudo, disposição infralegal contrária ao disposto em lei federal.

Portando, entende-se que a proposta de alteração do RBAC 107, ora submetido à Consulta Pública, padece de adequada AIR, não sendo possível entender como tecnicamente suficiente as justificativas apresentadas no documento “Justificativa”.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

O que o SNA pretende nada mais é que a ANAC analise a situação com o prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC). Se o tripulante oferece baixo risco, não há razão para ser tratado da mesma forma que o passageiro. Por fim, necessária a exclusão da palavra “tripulante(s)” deste parágrafo.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14100	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional Dos Aeronautas Categoria: Outros	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: ANEXO I Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: APÊNDICE A DO RBAC 107 CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS ÀS PESSOAS, EXCETO AOS PASSAGEIROS, VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS (...) CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS AOS PASSAGEIROS	
Justificativa: O SNA já realizou inúmeras propostas para melhorar e desburocratizar o acesso de tripulantes aos aeroportos, incluindo propostas de alteração do RBAC 107 e a criação/regulamentação da Credencial de Membro da Tripulação, apresentada à agência, em reuniões realizadas no início do ano. Tais propostas não foram submetidas à consulta pública. Em seguida, os aeronautas foram surpreendidos negativamente com a publicação da notícia da presente Consulta Pública nº 14/2020, com uma proposta de alteração do RBAC nº 107, que objetiva dar aos tripulantes o mesmo tratamento dado a passageiros, no que tange às inspeções de segurança, piorando o acesso dos aeronautas nos aeroportos. Entendemos ser inadmissível a proposta da ANAC de equiparar passageiros a tripulantes, tratando os tripulantes, que são parte fundamental do sistema de segurança operacional, conforme RBAC 108 e demais normativos, como potencial grave ameaça à segurança aeroportuária. Há claro vício de motivo do ato administrativo que porventura sobrevenha da consulta pública nº 14, bem como é patente a ausência de adequada Análise de Impacto Regulatório – AIR, conforme explicaremos a seguir. A ANAC alega no documento “Justificativa” que: Durante a fase de estudos sobre o tema foi feita uma avaliação das ameaças, das vulnerabilidades, dos riscos, dos custos financeiros, dos impactos operacionais e a proposição de alternativas para solução do problema identificado (...). Ocorre que a Anac não realizou qualquer avaliação das ameaças. A agência não apresentou quaisquer justificativas plausíveis, estudos científicos, ou argumentos de carácter técnicos a embasar a necessidade de equiparar tripulantes a passageiros. No próprio documento “Justificativa”, a ANAC alega que “o problema a ser tratado pelo ato normativo indicado refere-se ao risco associado a um ato de interferência ilícita a partir da inserção de dispositivos explosivos na bagagem despachada para seguir em voos domésticos realizados no Brasil”. Desta forma, desde o início do processo administrativo nº 00058.004189/2019-62 até os argumentos finais construídos pela agência referido documento, resta claro que o problema a ser tratado pelo ato normativo é relativo à questão da bagagem despachada, de maneira que todos os argumentos técnicos utilizados tiveram como foco tal problema. Nesse sentido, o objetivo inicial da consulta pública era tratar da bagagem despachada e não incluir os tripulantes em dispositivos relativos a passageiros, se furtando a agência em trazer qualquer argumento técnico que justificasse tal intenção, ao passo de atender aos anseios de um ou outro operador de aeródromo. Sequer foram os aeronautas	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

incluídos no “rol de interessados” e afetados pelas medidas, não havendo também participação do SNA na etapa de “Tomada de Subsídios”, mas tão somente de entidades que representam as empresas aéreas e os operadores de aeródromo.

Ademais, no item “2.4. Custos e benefícios da proposta” do documento Justificativa, a ANAC apenas assevera que haveriam custos de implementação das medidas de segurança de cerca de “R\$ 48,5 milhões de reais”, valor altíssimo considerando o atual cenário de pandemia e ausência de recursos, bem como alega como “principais benefícios da proposta podem ser citados os seguintes: melhoria do nível de segurança; possível redução de embarque de itens proibidos; redução do risco de transporte inadvertido de artigos perigosos”.

Tal alegação é totalmente descabida no que tange à tripulantes, não havendo qualquer comprovação técnica de que haveria uma melhoria do nível de segurança ao se equiparar passageiros a tripulantes. Ao contrário disso, no mundo todo, as avaliações de risco de segurança são realizadas com base no prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC).

Independente da terminologia adotada para denominar os aspectos principais de um ato administrativo, o que se consigna é que tais elementos são os pressupostos necessários e essenciais para a validade do ato. Por consequência, caso este seja praticado sem a observância de quaisquer um dos cinco elementos principais que o compõe, quais sejam competência, forma, objeto, motivo e finalidade, estará ele viciado.

Vale acrescentar que para a ilegalidade do ato basta que apenas um desses pressupostos não sejam observados quando da criação ou prática do mesmo.

Ademais, considerando os diversos ofícios enviados pelo SNA à ANAC relatando uma série de problemas havidos no acesso de tripulantes ao lado ar dos aeroportos e nas inspeções de segurança, em vários aeroportos do país, a proposta da agência vai claramente contra os interesses da categoria, impactando negativamente o ambiente trabalho dos tripulantes, com repercussões inclusive em eventuais atrasos nos voos e piora do estado emocional de tripulantes antes do voo, devido ao tratamento a ser dispensado a estes, com as alterações ora propostas pela agência. Isso sim é um risco e não foi avaliado pela agência.

Sequer consta uma análise de impacto regulatório (AIR), de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, bem como a Instrução Normativa nº 154/2020 da ANAC, evidenciando os eventuais prejuízos à categoria dos aeronautas, diretamente afetados por tais medidas, em total descumprimento da lei federal, o que por si só ensejaria a nulidade do ato administrativo decorrente desta consulta pública, por falta de motivo, ou seja, para a prática do ato administrativo, deve haver uma coincidência entre a situação prevista em lei como necessária à precipitação da conduta estatal e a circunstância fática. Para alguns doutrinadores, a congruência entre os motivos que deram ensejo à prática do ato e seu resultado recebe o nome de causa do ato administrativo, configurando-se pressuposto de validade da conduta.

Em resumo, o vício de motivo se implementa quando um ato é praticado com base em um motivo que é ilegítimo para dar causa àquele ato, ou ainda quando o motivo alegado é inexistente. Isso claramente ocorre in casu.

Apesar do decreto federal que regulamento a AIR entrar em vigor para a ANAC, apenas em 15 de abril 2021, não é dado à agência descumprir o disposto nas mencionadas leis federais acima, havendo, pois, evidente exigência de apresentação de tal documento, que deverá conter estudos técnicos suficientes para o que foi proposto.

A AIR é um instrumento mundial de gestão e implementação de políticas públicas, criado inicialmente nos Estados Unidos e difundido posteriormente pelo mundo, sendo requisito de boas práticas para organizações como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

A proposta de alteração do RBAC 107 colocada em Consulta Pública pretende apenas burocratizar o ambiente de trabalho do aeronauta de maneira indevida, trazendo ainda maiores dificuldades para acesso às áreas restritas dos aeroportos e impondo inspeções de segurança sem a necessidade de prévia suspeita justificada, o que representa, além de tudo, disposição infralegal contrária ao disposto em lei federal.

Portando, entende-se que a proposta de alteração do RBAC 107, ora submetido à Consulta Pública, padece de adequada AIR, não sendo possível entender como tecnicamente suficiente as justificativas apresentadas no documento “Justificativa”.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

O que o SNA pretende nada mais é que a ANAC analise a situação com o prisma na “facilitação x segurança”. Medidas restritivas devem ser razoáveis e necessárias, sempre levando em consideração que tais medidas de segurança devem ser baseadas em risco, segundo estabelece o art. 142 do Decreto nº 7.168/2010 (PNAVSEC). Se o tripulante oferece baixo risco, não há razão para ser tratado da mesma forma que o passageiro.
Por fim, necessária a readequação destes títulos.

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14101	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sabrina Verônica Dos Santos Categoria: Operador aéreo	Documento: DAVSEC nº 04-2020 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Apêndice A Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Em anexo segue o consolidado de proposta de alterações/ inclusões para os documentos em consulta pública.	
Justificativa: As justificativas para cada proposta estão contempladas no documento em anexo.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14102	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Sudeste Do Brasil S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 107.123 (a) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão dos voos domésticos: O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para que os operadores aéreos realizem a inspeção da bagagem despachada para seguir em voos domésticos e internacionais, incluindo as bagagens em conexão e trânsito, neste último caso somente se vierem a ser retiradas da aeronave durante a parada no aeródromo intermediário.	
Justificativa: A inclusão de voos domésticos se deve à necessidade de que seja realizada a inspeção em todas as bagagens, uma vez que, caso contrário, algum ilícito pode ser transportado sem que haja tal fiscalização no aeroporto de origem ou no de conexão.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14103	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Sudeste Do Brasil S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: RBAC nº 107 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 107.143 (a)(2) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Os aeródromos de classe AP-1, AP-2 e AP-3 deverão realizar os controles de segurança equivalentes à inspeção da bagagem doméstica.	
Justificativa: Entendemos que todos os aeroportos de classe AP-1, AP-2 e AP-3 devem ter como obrigação manter os mesmos níveis equivalentes quanto à inspeção de bagagem doméstica, uma vez que sendo por meio de DAVSEC, a qual pode ser distinta entre os aeroportos, prevalece o risco de embarque de bagagens contendo itens ilícitos contra a segurança da aviação civil. Além disso, somente por meio de DAVSEC, os aeródromos discricionariamente determinados a aplicar a inspeção equivalente terão que agir com extrema cautela e intensidade por receberem voos de diversos aeroportos, o que pode impactar as operações aeroportuárias, uma vez que terão de realizar a inspeção de bagagens, apesar de outros aeroportos não terem a mesma obrigação.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14104	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. Aeroporto De Porto Alegre Categoria: Operador de aeródromo	Documento: DAVSEC nº 04-2020 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 7 - 7.2 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Diretriz de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – DAVSEC nº 04-2020. Item 7 -> Esta Concessionária sugere a inclusão de um subitem para contemplar os aeroportos que já estão com os recursos físicos implementados para iniciar a inspeção da bagagem doméstica despachada. Desse modo, propõe a essa Agência o seguinte texto: “7.1 A disponibilização dos recursos físicos citados no item 6.1 pelos operadores de aeródromo deve ocorrer em até 730 (setecentos e trinta) dias a contar da publicação desta DAVSEC. 7.2 Para cada base do operador aéreo, o início da realização das inspeções citadas no item 6.2 deve ocorrer em até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data em que o operador aéreo é formalmente comunicado pelo operador de aeródromo ou pela ANAC da disponibilização dos recursos físicos para realização do procedimento de segurança. 7.2.1 Ficam dispensados de qualquer prazo, os operadores de aeródromo que já estiverem disponibilizado a infraestrutura e recursos físicos para a realização do procedimento de inspeção de segurança da bagagem doméstica, podendo entrar em vigor imediatamente após a publicação desta DAVSEC”.	
Justificativa: No Plano de Exploração Aeroportuária – PEA, dos contratos de concessão dos aeroportos de Porto Alegre e Fortaleza estabeleceu a obrigação da Fraport Brasil, até final da Fase I-B, de disponibilizar sistema automatizado de gerenciamento e inspeção de bagagem, capaz de inspecionar 100 % (cem por cento) das bagagens despachadas embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto. Neste sentido, e em cumprimento ao disposto nos contratos de concessão, a Fraport Brasil já implementou referido sistema, dispondo de toda a infraestrutura necessária e recursos físicos para a inspeção das bagagens despachadas seja para voo internacional quanto doméstico. Assim, ante a exigência dos contratos de concessão, os aeroportos de Porto Alegre e Fortaleza, já dispõem de toda infraestrutura e recursos físicos necessários para a realização do procedimento de inspeção da bagagem doméstica, não sendo razoável para aeroportos nesta condição aguardar prazo para implementação, visto que toda a infraestrutura já está disponível para início imediato.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14105	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. Aeroporto De Fortaleza Categoria: Operador de aeródromo	Documento: DAVSEC nº 04-2020 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 7 - 7.2 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Diretriz de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – DAVSEC nº 04-2020. Item 7 -> Esta Concessionária sugere a inclusão de um subitem para contemplar os aeroportos que já estão com os recursos físicos implementados para iniciar a inspeção da bagagem doméstica despachada. Desse modo, propõe a essa Agência o seguinte texto: “7.1 A disponibilização dos recursos físicos citados no item 6.1 pelos operadores de aeródromo deve ocorrer em até 730 (setecentos e trinta) dias a contar da publicação desta DAVSEC. 7.2 Para cada base do operador aéreo, o início da realização das inspeções citadas no item 6.2 deve ocorrer em até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data em que o operador aéreo é formalmente comunicado pelo operador de aeródromo ou pela ANAC da disponibilização dos recursos físicos para realização do procedimento de segurança. 7.2.1 Ficam dispensados de qualquer prazo, os operadores de aeródromo que já estiverem disponibilizado a infraestrutura e recursos físicos para a realização do procedimento de inspeção de segurança da bagagem doméstica, podendo entrar em vigor imediatamente após a publicação desta DAVSEC”.	
Justificativa: No Plano de Exploração Aeroportuária – PEA, dos contratos de concessão dos aeroportos de Porto Alegre e Fortaleza estabeleceu a obrigação da Fraport Brasil, até final da Fase I-B, de disponibilizar sistema automatizado de gerenciamento e inspeção de bagagem, capaz de inspecionar 100 % (cem por cento) das bagagens despachadas embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto. Neste sentido, e em cumprimento ao disposto nos contratos de concessão, a Fraport Brasil já implementou referido sistema, dispondo de toda a infraestrutura necessária e recursos físicos para a inspeção das bagagens despachadas seja para voo internacional quanto doméstico. Assim, ante a exigência dos contratos de concessão, os aeroportos de Porto Alegre e Fortaleza, já dispõem de toda infraestrutura e recursos físicos necessários para a realização do procedimento de inspeção da bagagem doméstica, não sendo razoável para aeroportos nesta condição aguardar prazo para implementação, visto que toda a infraestrutura já está disponível para início imediato.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14106	
Identificação	
Autor da Contribuição: Angelica Lucas Da Silva Categoria: Operador de aeródromo Instituição: Aeroporto de Guarulhos/SP	Documento: DAVSEC nº 04-2020 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 6 - 6.1 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Anexo Contribuições do Aeroporto de Guarulhos para a DVSEC nº04, RBAC nº107 e 108.	
Justificativa: Melhorias dos processos de Segurança da Aviação Civil.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14107	
Identificação	
Autor da Contribuição: ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos Categoria: Outros	Documento: DAVSEC nº 04-2020 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Apêndice A Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Contribuições consolidadas em anexo.	
Justificativa: Contribuições consolidadas em anexo.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº Sem número (SEI nº 4633393)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Azul - Linhas Aéreas Brasileiras Categoria: Operador aéreo	Documento: RBAC nº 108 - Emenda nº 03 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Contribuições consolidadas em anexo. Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Contribuições consolidadas em anexo.	
Justificativa: Contribuições consolidadas em anexo.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”, e 108-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”, e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

CONTRIBUIÇÃO Nº Sem número (SEI nº 00058.028665/2020-74)	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Secretaria Especial De Produtividade, Emprego E Competitividade - Ministério Da Economia</p> <p>Categoria: Outros</p>	<p>Documento: -</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Contribuições consolidadas em anexo.</p> <p>Tipo de Contribuição: Outros</p> <p>Arquivo anexo: Sim</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Contribuições consolidadas em anexo.</p>	
<p>Justificativa: Contribuições consolidadas em anexo.</p>	