

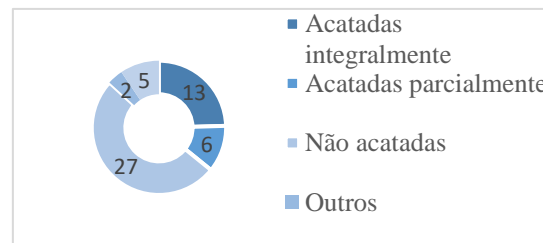


## Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 14/2020

Propostas de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2020, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001 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 não acatadas, acatadas parcialmente, acatadas integralmente, fora do escopo e outros:



Processo 00058.004189/2019-62

**Julho/2021**

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13.978</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Guilherme Takahashi Noro  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.143 (a)(1)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      (a) O operador de aeródromo deve prover, instalar e manter equipamentos necessários</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      A fim de esclarecer interpretações e adequar texto ao item XV do PNAVSEC</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os parágrafos 107.19, 107.21 e 107.23 do RBAC 107 já apresentam disposições relativas à aquisição, calibração, operação e manutenção de equipamentos de segurança, de modo que a alteração proposta não se faz necessária.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.025</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> André Marques Da Silva  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Resolução nº 302  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Artigo 12-A  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Prestar serviços de excelência com ética e competência.</p>	
<b>Resultado da análise:</b> Outros	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece contato e esclarece que, a partir das informações apresentadas, não foi identificada sugestão/contribuição em relação ao projeto normativo em questão, nem às minutas dos normativos disponibilizadas para Consulta Pública.</p> <p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.059</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.1</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>6.1 Os operadores dos aeródromos listados no Apêndice A desta DAVSEC devem disponibilizar, em coordenação com os 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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 6.1 da DAVSEC proposta foi escrito em adequação ao previsto pelo parágrafo 107.143(a) do RBAC 107. Ainda, esclarece-se que os itens previstos entre parênteses são exemplificativos, como indicado pelo termo "entre outros".</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b></p> <p>N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.060</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 7 - 7.1</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>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><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a definição do prazo para implementação das medidas propostas levou em consideração o estudo realizado por esta Agência sobre o tema e a bibliografia da área. Ressalta-se ainda, que foi realizada tomada de subsídios junto aos operadores de aeródromo, de modo que o prazo em questão foi validado pelos operadores participantes.</p> <p>Além do exposto acima, a justificativa apresentada não traz argumentos suficientes que comprovem a necessidade do prazo adicional e, ainda, o prazo contido na minuta elaborada pela ANAC já foi proposto tendo em vista que em alguns aeroportos haverá a necessidade de instalação de sistema BHS.</p> <p>Destaca-se ainda, que o item em questão foi alterado de modo a contemplar especificidades de aeroportos incluídos nas 6ª e 7ª rodadas de concessão.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b></p> <p>7.1 da DAVSEC nº 04-2021A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.061</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 107-001E</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE D - F.29 - 107.125(a)</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 107.95 (c) Modelos de Credenciais e Autorizações - Para a Classe de Aeródromo AP-1, excluir a expressão (recomendação) do percentual de credenciais ou autorizações não devolvidas, extraviadas, furtadas ou roubadas.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> 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><b>Resultado da análise:</b> Contribuição fora do escopo da proposta</p>	
<p><b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a contribuição apresentada foge ao escopo do tema estudado e apresentado para a consulta pública em questão, de modo que a alteração proposta demanda estudo da área técnica desta Agência. Esclarece-se que sugestões de alteração normativas podem ser encaminhadas por meio de formulário disponível em: <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa">https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa</a>.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.062</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 107-001E</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE D - F.34 - 107.143(a)</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      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><b>Justificativa:</b>                      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><b>Resultado da análise:</b> Contribuição parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      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><b>Itens alterados na proposta:</b>                      F.34.1.1 a) da IS 107-001E</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.063</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D)</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE B - B.9 - B.9.2</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      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><b>Justificativa:</b>                      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><b>Resultado da análise:</b> Contribuição fora do escopo da proposta</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a contribuição apresentada foge ao escopo do tema estudado e apresentado para a consulta pública em questão, de modo que a alteração proposta demanda estudo da área técnica desta Agência.                      Esclarece-se que sugestões de alteração normativas podem ser encaminhadas por meio de formulário disponível em: <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa">https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa</a>.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.064</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D)</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE B - B.9 - B.9.1 - B.9.1.2</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      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><b>Justificativa:</b>                      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><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      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><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.065</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO I</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>107.41 Regimento Interno da CSA</p> <p>(a)...</p> <p>(4) Os membros permanentes devem formalizar, junto ao operador do aeródromo, a indicação de representantes, titular e suplentes, para compor as reuniões.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Correção para compatibilizar com o RBAC 108, 108.13 (d) (1) e IS 108 - B.1.92</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição fora do escopo da proposta</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a contribuição apresentada foge ao escopo do tema estudado e apresentado para a consulta pública em questão, de modo que a alteração proposta demanda estudo da área técnica desta Agência.</p> <p>Esclarece-se que sugestões de alteração normativas podem ser encaminhadas por meio de formulário disponível em: <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa">https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa</a>.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b></p> <p>N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.066</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO I</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Adequar o requisito conforme alterações das frequências das atividades de controle de qualidade estabelecidas no próprio RBAC nº 107.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição fora do escopo da proposta</p>	
<p><b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a contribuição apresentada foge ao escopo do tema estudado e apresentado para a consulta pública em questão. Esclarece-se, no entanto, que a aplicabilidade de cada requisito apresentado pelo RBAC 107 está apresentada no Apêndice A do regulamento, de modo que os requisitos e suas respectivas aplicabilidades devem ser lidos de forma combinada. Assim, não identifica-se necessidade de alteração ao parágrafo apresentado. Esclarece-se ainda que sugestões de alteração normativas podem ser encaminhadas por meio de formulário disponível em: <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa">https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa</a>.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.067</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.143 (b)(1)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Supressão do dispositivo.	
<b>Justificativa:</b> 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.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que optou-se por excluir o parágrafo 107.143(b)(1) por entender que a obrigação apresentada pelo parágrafo não deve mais ser exigida, ao considerar que o prazo proposto para os operadores aéreos está desvinculado da obrigação prevista aos operadores de aeródromo.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> 107.143(b)(1) da minuta de RBAC nº 107 proposto para Consulta Pública	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.068</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO I</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição fora do escopo da proposta</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a contribuição apresentada foge ao escopo do tema estudado e apresentado para a consulta pública em questão. Esclarece-se, no entanto, que a aplicabilidade de cada requisito apresentado pelo RBAC 107 está apresentada no Apêndice A do regulamento, de modo que os requisitos e suas respectivas aplicabilidades devem ser lidos de forma combinada. Assim, não identifica-se necessidade de realização da alteração apresentada. Esclarece-se ainda que sugestões de alteração normativas podem ser encaminhadas por meio de formulário disponível em: <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa">https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa</a>.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.069</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO I</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Compatibilizar com a seção 108.127 (a)(1) do RBAC nº 108.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, apesar de a contribuição apresentada fugir ao escopo do tema estudado e apresentado para a consulta pública em questão, entende-se que a alteração proposta não demanda estudo da área técnica desta Agência, na medida em que trata-se de erro na indicação da aplicabilidade do parágrafo 107.165, Apêndice A do RBAC 107. Ainda, conforme verificado nas atividades de controle de qualidade AVSEC realizadas por esta Agência, não identifica-se a existência de impacto aos operadores. Assim, faz-se necessária sua compatibilização ao previsto pelo parágrafo 108.127(a)(1) do RBAC 108.                      Esclarece-se que sugestões de alteração normativas podem ser encaminhadas por meio de formulário disponível em: <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa">https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa</a>.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      Apêndice A do RBAC 107, parágrafo 107.165</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.070</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO I</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      APÊNDICE A DO RBAC 107 REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO*                      107.219 - Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA)</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Correção para compatibilizar com seção 108.1 (12) do RBAC nº 108.</p>	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição acatada	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, apesar de a contribuição apresentada fugir ao escopo do tema estudado e apresentado para a consulta pública em questão, entende-se que a alteração proposta trata de ajuste textual, de modo que não gera impacto aos operadores e está alinhada ao previsto pelo parágrafo 108.1(12) do RBAC 108.                      Esclarece-se ainda que sugestões de alteração normativas podem ser encaminhadas por meio de formulário disponível em: <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa">https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa</a>.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      107.219, Sumário e Apêndice A do RBAC 107 EMD nº 03.</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.071</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO I</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      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</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      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</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e esclarece que optou-se pela inclusão do parágrafo 107.231(e) no RBAC 107 com o objetivo de prever que as violações ao previsto na Seção 107.143 do referido regulamento sujeitam o infrator às sanções de multa previstas no Apêndice B proposto. Observa-se que, para a definição dos valores propostos, foram utilizados os dados e informações da fase de estudos do grupo de aeroportos que serão atingidos pela medida, bem como os valores de infrações contidos na Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.072</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.143 (b)(1)</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      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</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Adequar de acordo com o item anterior previsto para o 107.143 (a).</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e esclarece que optou-se pela inclusão do parágrafo 107.231(e) no RBAC 107 com o objetivo de prever que as violações ao previsto na Seção 107.143 do referido regulamento sujeitam o infrator às sanções de multa previstas no Apêndice B proposto. Observa-se que, para a definição dos valores propostos, foram utilizados os dados e informações da fase de estudos do grupo de aeroportos que serão atingidos pela medida, bem como os valores de infrações contidos na Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018.                      Ainda, considerando a contribuição apresentada, optou-se por incluir previsão de sanção aplicável à infração ao parágrafo 107.143(b) do RBAC 107 relacionada a não operacionalidade do equipamento de inspeção disponibilizado, além do não atendimento aos prazos de provimento do equipamento, já previsto na proposta disponibilizada durante a Consulta Pública.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      Apêndice B do RBAC 107, parágrafo 107.143(b)</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.073</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.143 (b)(1)</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      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)</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Considerando que já há previsão na Resolução nº 472.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      Ver resposta dada à contribuição 14.071.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.074</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 108 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 108.59 (c)</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>108.59 Inspeção da bagagem despachada</p> <p>(c) A inspeção da bagagem despachada deve ser realizada pelo operador aéreo por meios disponibilizados pelo operador de aeródromo, conforme requisitos estabelecidos neste regulamento.</p> <p>(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</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a redação do item em questão está presente desde o RBAC 108 EMD 00, de modo que não foram observados, nesses anos de vigência da norma, dúvidas quanto à aplicação do requisito. Desse modo, optou-se por manter a redação apresentada durante a consulta pública.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b></p> <p>N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.075</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Abear  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 107-001E  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE D - F.34 - 107.143(a)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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><b>Justificativa:</b>                  A localização é fator restritivo para as empresas poderem realizar o serviço por conta própria.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que está prevista, entre as responsabilidades da CSA, a avaliação dos projetos de reforma e/ou ampliação aeroportuária (entre eles o Projeto de Inspeção da Bagagem Despachada). Desse modo, aspectos relacionados às necessidades e visões operacionais dos operadores aéreos podem ser apresentadas e discutidas na Comissão.                  Esclarece-se ainda que a localização deverá ser objeto de coordenação entre os operadores aéreos e de aeródromo e depende das características físicas de cada local e disponibilidade de áreas para alocação dos equipamentos. Ainda, o termo "local adequado" é demasiado subjetivo, pois o que é adequado para um operador aéreo pode não ser para outro.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.076</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Abear <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 107-001E <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE D - F.34 - 107.143(a) <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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><b>Justificativa:</b> 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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b> 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><b>Itens alterados na proposta:</b> N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.077</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 107-001E  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE D - F.34 - 107.143(a)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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><b>Justificativa:</b>                  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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  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><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.078</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 108 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 108.59 (a) (1)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, a partir da redação proposta, a alínea "a" do parágrafo 108.59 do RBAC 108, prevê os procedimentos para a realização da inspeção da bagagem despachada especificamente para voos internacionais, enquanto a alínea "b" do referido parágrafo, prevê os procedimentos para a realização da inspeção da bagagem despachada especificamente para voos domésticos.                  Assim, optou-se por fazer referência às medidas previstas na DAVSEC, na medida em que tais medidas podem ser revistas a partir de alterações ao nível de risco AVSEC identificado.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs n°s 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS n°s 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.079</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 7 - 7.5  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a fase de estudos do projeto em questão investigou a situação apresentada. Assim, a partir de dados encaminhados pelos operadores aéreos durante tomada de subsídios realizada pela área técnica desta Agência, observou-se que a taxa da necessidade de execução de inspeção manual de bagagens despachadas em relação ao total de bagagens inspecionadas é baixa (inferior a 1%).                  Assim, entende-se também que a obrigação do passageiro acompanhar o processo de inspeção manual das bagagens despachadas é viável no cenário da aviação doméstica brasileira, uma vez que esse mesmo tipo de realidade é observado na Europa, onde também é exigido que o passageiro acompanhe o processo de abertura da bagagem despachada para fins de realização de inspeção de segurança.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.080</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE B - B.9 - B.9.1 - B.9.1.2  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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><b>Justificativa:</b>                  Os acordos operacionais e financeiros são instrumentos essenciais para a implantação deste tipo de serviço.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a previsão da realização de acordos operacionais e financeiros foge ao escopo dos normativos técnicos específicos relativos à temática AVSEC, como é o caso da IS 108. Assim, entende-se que o <i>locus</i> normativo ideal para essa previsão seja a Resolução ANAC nº 302/2014, cuja revisão também foi incluída na Consulta Pública em questão.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.081</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE B - B.9 - B.9.1 - B.9.1.7  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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><b>Justificativa:</b>                  Inclusão do conceito de inspeção remota como principal sistemática.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Ver resposta dada à contribuição 14.077.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.082</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE B - B.9 - B.9.1 - B.9.1.8  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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><b>Justificativa:</b>                  Caso o operador aeroportuário realiza as inspeções, o mesmo deve assumir as responsabilidades correlata, conforme contrato entre as partes.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que do ponto de vista da ANAC a responsabilidade será sempre do operador aéreo, da mesma forma que ocorre quando a inspeção é realizada por uma ESATA contratada.                  O operador aéreo deverá manter constante supervisão de como o serviço está sendo prestado pela entidade que está realizando as inspeções, qualquer que seja ela.                  De toda forma, s.m.j., as partes contratantes são livres para estabelecer cláusulas nos contratos que celebram.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.083</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE B - B.9 - B.9.1 - B.9.1.9  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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><b>Justificativa:</b>                  Caso o operador aeroportuário realiza as inspeções, o mesmo deve assumir as responsabilidades correlatas.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Ver resposta dada à contribuição 14.082.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.084</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE B - B.9 - B.9.2 - B.9.2.1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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><b>Justificativa:</b>                  Inclusão do conceito de inspeção remota como principal sistemática.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Ver resposta dada à contribuição 14.077.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs n°s 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS n°s 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.085</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE B - B.9 - 108.59                      (a) (b) (c) (d)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      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><b>Justificativa:</b>                      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</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o procedimento atual está previsto pelo Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010 - PNAVSEC (art. 186), de modo que não é possível inovação nesse sentido, a menos que haja revisão do referido normativo.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.086</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 7 - 7.2  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 7.2 da DAVSEC proposta foi alterado, de modo que o operador aéreo tenha um prazo de até 3 (três) anos (ou 12 (doze) meses após o término da Fase I-B, no caso de bases incluídas nas 6ª e 7ª rodadas de concessão) para o início da realização das inspeções das bagagens despachadas domésticas.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  7.2 da DAVSEC nº 04-2021A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.087</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Apêndice A  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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><b>Justificativa:</b>                  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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a regulamentação estabelece que os aeroportos terão prazo de até dois anos (ou ao término da Fase I-B, no caso de aeroportos incluídos nas 6ª e 7ª rodadas de concessão) para as adequações necessárias para realização das inspeções. Assim, entende-se que os aeroportos que já possuem BHS apenas estão a frente de um processo de disponibilização de infraestrutura, ao passo que os demais aeroportos terão o prazo previsto pela DAVSEC para montar e instalar seus projetos de inspeção de bagagens despachadas em voos domésticos.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.088</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Resolução nº 302  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Artigo 12-A  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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)</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que a inspeção de bagagens despachadas será aplicável a aeroportos com diversos portes e regimes de exploração. Para cada aeroporto, o operador do aeroporto e as empresas aéreas devem definir, conjuntamente, a melhor forma de conduzir as inspeções, conforme previsto na seção 107.231 (a) do RBAC 107, sendo resguardada às empresas aéreas a opção de executar a inspeção por meios próprios, visto que a inspeção é responsabilidade do operador aéreo. Para qualquer que seja a solução adotada, é admissível remuneração ao aeroporto, seja pela disponibilização de área para as empresas aéreas executarem o serviço, seja pela disponibilização de equipamentos, seja pela prestação integral do serviço de inspeção.                  A remuneração é admissível mesmo para aeroportos cujo contrato de concessão estabelece a obrigatoriedade de instalação de sistema automatizado de inspeção, analogamente às cobranças por outras áreas, equipamentos e serviços, como o check-in de passageiros, estacionamento de veículos e áreas e edificações para empresas aéreas, manutenção de aeronaves, manuseio de cargas e materiais, entre outros.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.089</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional Dos Aeronautas  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE E SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO A PESSOAS  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            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 (...)</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            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.            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</p>	

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”.

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.

**Resultado da análise:** Contribuição acatada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o objetivo das alterações propostas na regulamentação que incluem o termo "tripulantes" em requisitos que apenas indicam expressamente o termo "passageiros" está relacionado a situações e procedimentos já realizados nos aeroportos e necessários para a segurança, de modo a representarem ajustes que visam dar maior clareza para o regulamento e preencher lacunas que foram recentemente detectadas, e não para promover um processo de

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

equiparação entre passageiros e tripulantes como apontado na contribuição, ou a criação de requisitos ou barreiras que antes não existiam. Entretanto, optou-se por acatar a contribuição recebida, de modo a retirar a referência aos tripulantes para as medidas de segurança, deixando a redação original do RBAC nº 107. Adicionalmente, para possibilitar amplo debate do tema em processo específico de medidas de segurança adotadas para tripulantes, registra-se que o assunto em questão está em estudo no âmbito dos processos que tratam de revisão do RBAC nº 108 e nº 107, onde são estudadas oportunidades de melhoria verificadas pela Auditoria USAP-CMA (*Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach*), processo nº 00058.017033/2020-85, sobre o RBAC nº 108, e o processo nº 00058.017077/2020-13, sobre o RBAC nº 107.

**Itens alterados na proposta:**

107.123 e 107.125 do RBAC 107 e respectivas medidas previstas pela IS nº 107-001, além das medidas previstas na IS nº 107-001 para o parágrafo 107.111

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.090</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Vinci Airports  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 7 - 7.1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 7.1 da DAVSEC proposta foi alterado, de modo que operadores de aeródromo incluídos nas 6ª e 7ª rodadas de concessão tenham até o término da Fase I-B para disponibilização dos recursos físicos necessários para inspeções das bagagens despachadas domésticas.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      7.1 da DAVSEC nº 04-2021A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.091</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Vinci Airports <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo	<b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.2 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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.”	
<b>Justificativa:</b> 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.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a preocupação que a contribuição busca dirimir é atendida pela redação proposta para o parágrafo único do Art. 12-A da Resolução nº 302/2014, que dispõe que 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. Destaca-se que a realização de consulta é especialmente relevante quando envolve áreas ou atividades em que as possibilidades de concorrência são reduzidas, situação que pode ocorrer no caso da inspeção de bagagem despachada, a depender da escala do aeroporto e de sua configuração física. Assim, a sugestão apresentada na contribuição, qual seja o compartilhamento compulsório de infraestrutura e serviço de inspeção de bagagens, não é desejado, pois retira o poder de negociação dos operadores aéreos, que exercem importante papel em relação à conduta do operador de aeródromo ao definir os padrões de qualidade e o preço a ser cobrado pela utilização dos equipamentos de inspeção. Como os custos de inspeção recairão, parcial ou integralmente, sobre os operadores aéreos, a preferência destes pela utilização de equipamentos próprios ou pela implementação de um sistema de inspeção único dependerá do sistema que ofereça o melhor equilíbrio entre custo e qualidade de serviço. Se o sistema automatizado único for de fato a alternativa que resultará em menores custos e maior qualidade do serviço, essa opção emergirá naturalmente da negociação entre as partes caso haja equilíbrio no poder de negociação.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> N/A	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.092</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Vinci Airports  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.143 (b)(1)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            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)</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            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>	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada	
<p><b>Fundamento:</b>            Ver resposta dada à contribuição 14.091.</p> <p><b>Itens alterados na proposta:</b>            N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.093</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Vinci Airports  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 108 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 108.59 (c)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            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.”</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            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>	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada	
<p><b>Fundamento:</b>            Ver resposta dada à contribuição 14.091.</p> <p><b>Itens alterados na proposta:</b>            N/A</p>	



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.094</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional Dos Aeronautas <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.123 (a) <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (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.	
<b>Justificativa:</b> 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. 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”.	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

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”.

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.

**Resultado da análise:** Contribuição acatada

**Fundamento:**

Ver resposta dada à contribuição 14.089.

**Itens alterados na proposta:**

107.123 e 107.125 do RBAC 107 e respectivas medidas previstas pela IS nº 107-001, além das medidas previstas na IS nº 107-001 para o parágrafo 107.111

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.095</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional Dos Aeronautas  <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.123 (c)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            (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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            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.            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”.</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

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”.

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.

**Resultado da análise:** Contribuição acatada

**Fundamento:**

Ver resposta dada à contribuição 14.089.

**Itens alterados na proposta:**

107.123 e 107.125 do RBAC 107 e respectivas medidas previstas pela IS nº 107-001, além das medidas previstas na IS nº 107-001 para o parágrafo 107.111

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.096</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional Dos Aeronautas <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.123 (d) <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (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.	
<b>Justificativa:</b> 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. 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”.	



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

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”.

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.

**Resultado da análise:** Contribuição acatada

**Fundamento:**

Ver resposta dada à contribuição 14.089.

**Itens alterados na proposta:**

107.123 e 107.125 do RBAC 107 e respectivas medidas previstas pela IS nº 107-001, além das medidas previstas na IS nº 107-001 para o parágrafo 107.111

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.097</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional Dos Aeronautas <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.125 (a) <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (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.	
<b>Justificativa:</b> 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. 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	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

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”.

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.

**Resultado da análise:** Contribuição acatada

**Fundamento:**

Ver resposta dada à contribuição 14.089.

**Itens alterados na proposta:**

107.123 e 107.125 do RBAC 107 e respectivas medidas previstas pela IS nº 107-001, além das medidas previstas na IS nº 107-001 para o parágrafo 107.111



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.098</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional Dos Aeronautas <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.125 (b) <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (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.	
<b>Justificativa:</b> 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. 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”.	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

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”.

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.

**Resultado da análise:** Contribuição acatada

**Fundamento:**

Ver resposta dada à contribuição 14.089.

**Itens alterados na proposta:**

107.123 e 107.125 do RBAC 107 e respectivas medidas previstas pela IS nº 107-001, além das medidas previstas na IS nº 107-001 para o parágrafo 107.111

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.099</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional Dos Aeronautas <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.125 (c) <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (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.	
<b>Justificativa:</b> 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. 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”.	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

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”.

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.

**Resultado da análise:** Contribuição acatada

**Fundamento:**

Ver resposta dada à contribuição 14.089.

**Itens alterados na proposta:**

107.123 e 107.125 do RBAC 107 e respectivas medidas previstas pela IS nº 107-001, além das medidas previstas na IS nº 107-001 para o parágrafo 107.111

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.100</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional Dos Aeronautas <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> APÊNDICE A DO RBAC 107 CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS ÀS PESSOAS, EXCETO AOS PASSAGEIROS, VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS (...) CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS AOS PASSAGEIROS	
<b>Justificativa:</b> 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. 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”.	



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

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”.

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.

**Resultado da análise:** Contribuição acatada

**Fundamento:**

Ver resposta dada à contribuição 14.089.

**Itens alterados na proposta:**

107.123 e 107.125 do RBAC 107 e respectivas medidas previstas pela IS nº 107-001, além das medidas previstas na IS nº 107-001 para o parágrafo 107.111

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos <b>Categoria:</b> Operador aéreo	<b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Apêndice A <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Em anexo segue o consolidado de proposta de alterações/ inclusões para os documentos em consulta pública.	
<b>Justificativa:</b> As justificativas para cada proposta estão contempladas no documento em anexo.	
<b>Resultado da análise:</b> Outros	
<b>Fundamento:</b> Ver abaixo contribuições do Anexo	
<b>Itens alterados na proposta:</b> N/A	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs n°s 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS n°s 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101-1</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos <b>Categoria:</b> Operador aéreo	<b>Documento:</b> IS 107 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> F.35.6.1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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.	
<b>Justificativa:</b> A localização é fator restritivo para as empresas poderem realizar o serviço por conta própria.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada	
<b>Fundamento:</b> Ver resposta dada à contribuição 14.075.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> N/A	



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101-2</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos <b>Categoria:</b> Operador aéreo	<b>Documento:</b> IS 107 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> F.35.6.1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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.	
<b>Justificativa:</b> Caso não haja capacidade instalada, será necessária a aplicação de waiver dado que pode ser fator impeditivo para o desenvolvimento do setor.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada	
<b>Fundamento:</b> Ver resposta dada à contribuição 14.076.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> N/A	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101-3</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos <b>Categoria:</b> Operador aéreo	<b>Documento:</b> IS 107 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> F.34.8 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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.	
<b>Justificativa:</b> 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.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada	
<b>Fundamento:</b> Ver resposta dada à contribuição 14.077.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> N/A	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101-4</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos  <b>Categoria:</b> Operador aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 108 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 108.59 (a) (1)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Ver resposta dada à contribuição 14.078.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101-5</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos  <b>Categoria:</b> Operador aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> IS 108  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 7,5  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Ver resposta dada à contribuição 14.079.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs n°s 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS n°s 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101-6</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos  <b>Categoria:</b> Operador aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> B.9.1.2  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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><b>Justificativa:</b>                  Os acordos operacionais e financeiros são instrumentos essenciais para a implantação deste tipo de serviço.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Ver resposta dada à contribuição 14.080.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs n°s 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS n°s 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101-7</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos <b>Categoria:</b> Operador aéreo	<b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D) <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> B.9.1.78 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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.	
<b>Justificativa:</b> Inclusão do conceito de inspeção remota como principal sistemática.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada	
<b>Fundamento:</b> Ver resposta dada à contribuição 14.077.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> N/A	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs n°s 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS n°s 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101-8</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos  <b>Categoria:</b> Operador aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Apêndice B  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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><b>Justificativa:</b>                  Caso o operador aeroportuário realiza as inspeções, o mesmo deve assumir as responsabilidades correlatas.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Ver resposta dada à contribuição 14.082.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101-9</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos  <b>Categoria:</b> Operador aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE B - B.9 - B.9.1 - B.9.1.9  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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><b>Justificativa:</b>                  Caso o operador aeroportuário realiza as inspeções, o mesmo deve assumir as responsabilidades correlatas.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Ver resposta dada à contribuição 14.082.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101-10</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos  <b>Categoria:</b> Operador aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE B - B.9 - B.9.2 - B.9.2.1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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><b>Justificativa:</b>                  Inclusão do conceito de inspeção remota como principal sistemática.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Ver resposta dada à contribuição 14.077.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101-11</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos  <b>Categoria:</b> Operador aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Instrução Suplementar nº 108-001 (IS nº 108-001D)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> APÊNDICE B - B.9 - 108.59 (a) (b) (c) (d)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            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><b>Justificativa:</b>            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</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>            Ver resposta dada à contribuição 14.085.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>            N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101-12</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos <b>Categoria:</b> Operador aéreo	<b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 7 - 7.2 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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.	
<b>Justificativa:</b> 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.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b> Ver resposta dada à contribuição 14.086.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> 7.2 da DAVSEC nº 04-2021A	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101-13</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos  <b>Categoria:</b> Operador aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Apêndice A  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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><b>Justificativa:</b>                  A implantação deve ser atrelada a existência de BHS nos Aeroportos.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Ver resposta dada à contribuição 14.087.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.101-14</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sabrina Verônica Dos Santos  <b>Categoria:</b> Operador aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Resolução nº 302  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Artigo 12-A  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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)</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Ver resposta dada à contribuição 14.088.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.102</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Aeroportos Do Sudeste Do Brasil S.A.  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.143 (a)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o parágrafo 107.143(a) é direcionado apenas às bagagens internacionais. As bagagens que seguirão em voos domésticas seguem o disposto no 107.143(b), que remete para a DAVSEC.                  Como define a minuta de DAVSEC, as bagagens despachadas em trânsito e em conexão que seguirão em voos domésticos não precisam ser inspecionadas no aeroporto intermediário, sendo que tal solução é a mais adequada para o momento futuro de início de realização das inspeções, de forma a não gerar distorções na demanda dos aeroportos que recebem muitos passageiros em conexão no cenário inicial de apenas alguns aeroportos aplicando a medida de segurança. Esclarece-se que os estudos do atual projeto definiram as medidas a serem aplicadas levando em conta o risco associado ao número de passageiros embarcados, bem como critérios de custo-benefício.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.103</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Aeroportos Do Sudeste Do Brasil S.A.  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.143 (a)(2)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Os aeródromos de classe AP-1, AP-2 e AP-3 deverão realizar os controles de segurança equivalentes à inspeção da bagagem doméstica.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  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.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato da minuta de DAVSEC definir que as bagagens despachadas em trânsito e em conexão que seguirão em voos domésticos não precisam ser inspecionadas no aeroporto intermediário surge, entre outras razões, para não impactar e distorcer a demanda dos aeroportos que irão realizar a medida de segurança.  Futuramente, a aplicação da inspeção tende a ser ampliada para mais aeroportos, no entanto, os estudos do atual projeto definiram a aplicação inicialmente nos aeroportos englobados no Anexo da DAVSEC, levando em conta o risco associado ao elevado número de passageiros embarcados bem como critérios de custo-benefício.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.104</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Fraport Brasil S.A. Aeroporto De Porto Alegre	<b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020
<b>Categoria:</b> Operador de aeródromo	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 7 - 7.2
	<b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão
	<b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
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”.	
<b>Justificativa:</b>	
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.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada	
<b>Fundamento:</b>	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, apesar de o prazo indicado pela DAVSEC para o operador de aeródromo ser um prazo máximo, de modo que esse operador possa atender a obrigação antes do fim do prazo, optou-se por prever que o prazo indicado pela DAVSEC para o operador aéreo seja contado independente da disponibilização dos equipamentos pelo operador de aeródromo. Essa alteração foi realizada com o objetivo de melhor adequar o prazo previsto de implementação das operações de inspeção pelos operadores aéreos à necessária retomada das operações do setor que foram profundamente afetadas pela pandemia, fator de análise indispensável no atual cenário, para o melhor endereçamento da medida proposta.	
<b>Itens alterados na proposta:</b>	
N/A	



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.105</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Fraport Brasil S.A. Aeroporto De Fortaleza  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 7 - 7.2  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Diretriz de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – DAVSEC nº 04-2020.  Item 7 -&gt; 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”.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  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.</p>	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada	
<p><b>Fundamento:</b>  Ver resposta dada à contribuição 14.104.</p> <p><b>Itens alterados na proposta:</b>  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.106</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Angelica Lucas Da Silva <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo	<b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6 - 6.1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Anexo Contribuições do Aeroporto de Guarulhos para a DVSEC nº04, RBAC nº107 e 108.	
<b>Justificativa:</b> Melhorias dos processos de Segurança da Aviação Civil.	
<b>Resultado da análise:</b> Outros	
<b>Fundamento:</b> Ver abaixo contribuições do Anexo	
<b>Itens alterados na proposta:</b> N/A	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.106-1</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Angelica Lucas Da Silva  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6,1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Incluir o termo despachadas no item 6.1. “Os operadores dos aeródromos listados no Apêndice A desta DAVSEC devem disponibilizar aos operadores aéreos os recursos físicos necessários (áreas, mobiliário, equipamentos, entre outros) para realização da inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos.”</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Considerações: Além da inclusão acima, é importante que a norma deve ser clara ao determinar que a infraestrutura para realização da inspeção seja disponibilizada pelo operador de aeródromo, uma vez que em um aeroporto com as características do aeroporto de Guarulhos, com cerca de 40 empresas aéreas operando, permitir que cada operador aéreo disponha de área e recurso físicos dedicado à suas operações tornaria a operação impraticável com as estruturas existentes.                  Neste sentido, para se garantir a segurança das operações, otimizando os processos e procedimentos operacionais, faz-se necessário a utilização do modelo já praticado por esta Concessionária para o despacho de bagagens de voos internacionais.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a contribuição foi acatada, para tornar claro que o item se refere às bagagens despachadas.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  6.1 da DAVSEC nº 04-2020A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.106-2</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Angelica Lucas Da Silva  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 7,1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Determinar data específica para implementação do novo processo, com prazo não inferior a 730 (setecentos e trinta) dias a contar da publicação da DAVSEC, de tal modo que aeroportos com a mesma equivalência de segurança tenham a mesma data pré-determinada para início das operações de inspeção em bagagens despachadas.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Faz-se necessário o estabelecimento de uma data marco para que aeroportos com a mesma classificação de segurança passem a realizar, simultaneamente e obrigatoriamente, os processos de inspeção de bagagens despachadas em voos domésticos.                  Tal medida, além de preservar a isonomia e a sinergia sistema entre os aeroportos, visa minimizar as chances de contaminação das bagagens já inspecionadas, além de evitar que os processos se tornem demasiadamente morosos e mais complexos nos aeroportos cujo procedimento já esteja em vigor, nomeadamente para as bagagens em conexão doméstica.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a solução dada nos itens 7.1 e 7.2 prevê que os operadores de aeródromo e operadores aéreos tenham um prazo máximo para disponibilização da infraestrutura necessária e início da inspeção das bagagens despachadas domésticas, respectivamente, de modo que haja uma certa flexibilidade desses operadores em relação ao cumprimento da medida de segurança prevista.                  Entende-se que essa solução não impacta questões de equivalência, uma vez que nesta proposta, as bagagens despachadas em trânsito e em conexão que seguirão em voos domésticos não precisam ser inspecionadas no aeroporto intermediário.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.106-3</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Angelica Lucas Da Silva  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.143 (a)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  "(a)...                  Caberá ao operador de aeródromo determinar empresa ESATA responsável pela realização do processo de inspeção de bagagens.                  "O operador aéreo responderá pelos procedimentos de inspeção das bagagens sob sua responsabilidade."</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Conforme já abordado, para aeroportos com a complexidade do aeroporto de Guarulhos, faz-se necessária a centralização de recursos físicos e prestadores de serviço, visando utilizar de forma eficiente a infraestrutura disponível e, ainda, garantir a segurança da aviação civil.</p>	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a alteração proposta não pode ser inserida na norma, uma vez que violaria regras básicas da inspeção de segurança de bagagens despachadas, contidas no PNAVSEC e abaixo transcritas, e que deixam claras as responsabilidades tanto do operador aéreo quanto do operador de aeródromo:                  "Art. 191. A empresa aérea é responsável pela inspeção da bagagem despachada, conforme atos normativos da ANAC.                  Art. 192. A administração aeroportuária é responsável por prover os equipamentos para a inspeção de bagagem despachada."                  Assim, percebe-se que não cabe ao operador de aeródromo impor aos operadores aéreos a contratação de uma ou outra empresa, ainda mais porque existe a possibilidade da inspeção ser realizada com meios próprios do operador aéreo.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.106-4</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Angelica Lucas Da Silva  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.143 (b)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Os equipamentos a serem disponibilizados para os operadores aéreos para realização da inspeção de bagagem despachada dos voos domésticos são os equipamentos de Raio-X especificados por meio de DAVSEC, correto?  Ressaltamos que, caso seja necessária a aquisição de algum equipamento além dos que já estão sendo disponibilizados, o investimento necessário para tanto seria um custo extraordinário, não previsto.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  JUSTIFICATIVA: Os aeródromos dispõem de equipamentos de Raio-X para realizar inspeção de bagagens despachadas, de acordo com a demanda especificada por meio de DAVSEC para cada operador aéreo.  A ANAC informa que é obrigação dos operadores de aeródromo atenderem os prazos e condições que ainda serão definidos em DAVSEC a ser publicada. Com essa informação, não fica claro se o órgão regulador irá solicitar novas tecnologias de equipamentos de inspeção de bagagens despachadas, o que, dependendo da exigência a ser publicada em DAVSEC, poderá gerar custos extras aos aeródromos.</p>	
<b>Resultado da análise:</b> Outros	
<p><b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que de forma geral, as soluções tecnológicas para a realização da inspeção de segurança das bagagens despachadas disponíveis aos operadores de aeródromos estão detalhadas no âmbito da IS nº 107-001.  Ressalta-se que no caso de aeroportos concedidos, existem requisitos específicos relacionados à estrutura a ser disponibilizada para a inspeção de segurança de bagagens despachadas, no âmbito do contrato de concessão. Assim, a concessionária também deve observar tais obrigações contratuais.  Observa-se que, para os aeroportos incluídos na segunda até a quinta rodada, cujos contratos de concessão já estão vigentes, entende-se que a proposta de DAVSEC encontra respaldo contratual, uma vez que os respectivos Planos de Exploração Aeroportuária (PEA – Anexo 02 ao Contrato de Concessão) já determinam a obrigatoriedade de implantação dos sistemas de inspeção de bagagem, seja em data delimitada, seja quando a regulação da ANAC assim o exigir.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.106-5</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Angelica Lucas Da Silva  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.143 (b)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            (b) O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para realização da inspeção da bagagem despachada em voos domésticos, sob responsabilidade do operador aéreo, conforme condições e prazos definidos pela ANAC por meio de DAVSEC.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Não informada.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>            A ANAC agradece a contribuição e esclarece entendimento de que o arcabouço regulatório já é claro ao estabelecer que a responsabilidade pela inspeção de segurança da bagagem despachada é do operador aéreo, em especial as disposições contidas no PNAVSEC e no RBAC 108.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>            N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.106-6</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Angelica Lucas Da Silva  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 108 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 108,59  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  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><b>Justificativa:</b>                  Considerando que a inspeção de bagagem de mão é mais restritiva e, neste caso, a responsabilidade já seria atribuída ao operador de aeródromo, não se faz necessária a realização de uma nova inspeção.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  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><b>Itens alterados na proposta:</b>                  B.9.1.11 da IS nº 108-001</p>	



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Apêndice A</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Contribuições consolidadas em anexo.	
<b>Justificativa:</b> Contribuições consolidadas em anexo.	
<b>Resultado da análise:</b> Outros	
<b>Fundamento:</b> Ver abaixo contribuições do Anexo	
<b>Itens alterados na proposta:</b> N/A	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-1</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1,1</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>ESCLARECIMENTO:</p> <p>No texto atual do RBAC Nº 108-02 108.59 (a)(2) Inspeção da bagagem despachada, há previsão de “em voos domésticos, a quantidade de bagagem despachada que deve ser inspecionada será determinada pela ANAC e informada aos operadores aéreos e operadores de aeródromos por meio de documento de caráter reservado denominado DAVSEC.” (grifamos)</p> <p>Já a minuta da DAVSEC traz não o quantitativo, mas a relação dos aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens, podendo ter aeródromos não relacionados e níveis de inspeção diferentes, bem como não contempla a inspeção da bagagem de trânsito e conexão.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Neste ponto observa que serão inspecionados 100% da bagagem despachada local para determinados grupos de aeroportos, excluindo bagagem de trânsito e conexão e grupos de operadores aéreos Classe IVA.</p> <p>O Decreto 7.168/2010 (PNAVSEC) em seu artigo 195 prevê que “a bagagem despachada de passageiro em conexão deve ser inspecionada da mesma forma que a bagagem de passageiro embarcado no aeroporto.</p> <p>[...] § 2º A bagagem que tenha sido submetida a controle de segurança equivalente no aeroporto de origem não necessita ser novamente inspecionada no aeroporto de trânsito ou conexão”.</p> <p>Faz-se necessário entender a avaliação do risco residual em relação ao quantitativo de aeroportos não enquadrados e, em especial, quantos destes alimentam a malha de conexões e trânsitos nos aeroportos relacionados para aplicação do procedimento.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que na minuta de DAVSEC, as bagagens despachadas em trânsito e em conexão que seguirão em voos domésticos não precisam ser inspecionadas no aeroporto intermediário, sendo que tal solução foi adotada por ser a mais adequada para o momento futuro de início de realização das inspeções, de forma a não gerar distorções na demanda dos aeroportos que recebem muitos passageiros em conexão no cenário inicial de apenas alguns aeroportos aplicando a medida de segurança.</p> <p>Como o cenário projetado é de cada vez mais aeroportos realizarem tais inspeções, exigir a inspeção das bagagens em conexão neste momento inicial elevaria demasiadamente o número de bagagens inspecionadas e demandaria a instalação de uma infraestrutura maior, que em um momento futuro poderia não seria mais necessária por razão da equivalência dos procedimentos realizados no aeroporto de origem do passageiro.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b></p> <p>N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-2</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      ESCLARECIMENTO:                      No item 3 – Aplicabilidade, além da bagagem de conexão e trânsito também foram excluídos do processo de inspeção da bagagem despachada os operadores aéreos da Classe IV A, abrangendo os operadores nacionais que exploram serviço de transporte aéreo público de passageiros (excluindo a modalidade de táxi aéreo) que operam aeronave com capacidade inferior a 30 passageiros</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Qual o entendimento sobre a inspeção de segurança para as bagagens despachadas local, conexão ou trânsito da Classe II B, abrangendo aqueles que exploram serviço aéreo especializado público ou serviço de táxi aéreo para aqueles que exploram serviço de táxi aéreo?                      Entendemos que a exclusão mantém uma brecha de vulnerabilidade a AVSEC com risco associado, neste sentido precisa ser revisitado.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, na minuta de DAVSEC apresentada para Consulta Pública, a classe IV-A não estaria isenta da realização da inspeção, entretanto, considerando a dúvida apresentada a partir da redação proposta, optou-se por reescrever a aplicabilidade da DAVSEC, de modo a fazer referência à aplicabilidade apresentada pelo Apêndice A do RBAC 108.                      Ainda, identificou-se a necessidade de revisar a tabela de aplicabilidade do RBAC 108 para o parágrafo 108.59 Bagagem Despachada, de modo a explicitar necessidade de proteção às ARS.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      3.1.2 da DAVSEC nº 04-2021A e Apêndice A, parágrafo 108.59 do RBAC 108</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs n°s 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS n°s 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-3</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 4.1 e 4.2</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      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><b>Justificativa:</b>                      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><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      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><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-4</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      INCLUSÃO:                      Necessidade de relação e categorização dos itens proibidos e perigosos.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Com fulcro no art. 174 do Decreto nº 7.168/2010, o PSEA deverá contemplar procedimentos apropriados para controle e inspeção das bagagens despachadas, com o objetivo de prevenir a introdução de armas, explosivos, artefatos QBRN ou outros objetos proibidos e perigosos no compartimento de carga de aeronave. Do mesmo modo que ocorre na inspeção de pertences de mão (Resolução ANAC nº 515, de 08/05/2019 – Anexo I), entendemos que uma relação e categorização de itens proibidos e perigosos consolidados em um único documento se faz necessária para fins de padronização, consulta e recrutamento dos profissionais, bem como para melhor alinhamento das partes interessadas</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      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><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-5</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      INCLUSÃO:                      Necessidade de explicitar as etapas Identificação (conciliação), reconciliação, bem como requisitar passageiro para acompanhar para o processo de rastreamento da bagagem.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Estipular formas de rastreabilidade, em especial no SIBD sabendo da possibilidade de existir taxa de bagagens com etiquetas não lidas.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      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><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-6</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6,1</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  <b>ESCLARECIMENTO:</b>                      O item 6.1 não deixa claro se às empresas aéreas será permitido instalar e operar os recursos de inspeção, tal como RX e outros.                      “6.1 Os operadores dos aeródromos listados no Apêndice A desta DAVSEC devem disponibilizar aos operadores aéreos os recursos físicos necessários (áreas, mobiliário, equipamentos, entre outros) para realização da inspeção de segurança das bagagens que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos.”</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      A questão que incide em relação à possibilidade de instalação e operação de recursos de inspeção (tal como RX e outros) é a possibilidade de exercício dessa discricionariedade por parte da empresa aérea.                      Nesse aspecto, cabe ressaltar que o custo de operação (incluindo recursos humanos para desempenhar funções nesse sistema de inspeção automáticos) e manutenção do sistema de inspeção automáticos do BHS – para aqueles aeroportos que possuem tal sistema – (que utilizam EDS e EDX) é significativo quando comparado com um equipamento convencional.                      Além disso, deve-se destacar que normalmente operadores aéreos se associam em pool para baratear custos de inspeção num sistema automático. Nesse pool, os custos dos APAC são rateados entre operadores aéreos. Quanto mais operadores, menor o custo. Na medida em que há poucos operadores no pool, o custo de inspeção por unidade de bagagem se torna significativo.                      A incongruência gerada é que há diversas situações em que o sistema automático é indispensável para viabilizar conexões rápidas, ou seja, necessário para empresas aéreas atenderem suas malhas; principalmente quando se tratar de inspeção de bagagem doméstica.                      Dessa forma, operadores aéreos tenderão a preferir sistemas convencionais próprios, com baixo custo, ao passo que sistemas automáticos, de custo mais significativos, não serão utilizados e ficarão com custo muito maior por ter poucos clientes.                      Por outro lado, as dificuldades não serão apenas a disponibilidade de equipamentos e sim o local onde eles deverão ser disponibilizados. A depender da necessidade do operador aéreo, o operador de aeródromo poderá ter dificuldade para atender em virtude da infraestrutura já estabelecida.                      Não ficou esclarecido na DAVSEC, nem no RBAC 107, que o operador de aeródromo não precisa prover os recursos para os operadores aéreos que optem em ter seus recursos próprios, conforme se estabelece no novo parágrafo RBAC 108.59(c).                      Ademais, os recursos necessários estão estabelecidos por indicação entre parênteses tão somente listando alguns exemplos, sendo que ao final expande a recursos quaisquer ao utilizar o termo genérico “entre outros”.                      Por fim, mas não menos importante, convém lembrar as discussões trazidas no bojo das reuniões do CTSAC – Comitê Técnico de Segurança da Aviação junto à CONAERO – Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias, onde foi</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

sugerida proposta conjunta de redação ao artigo 1483 da minuta de alteração do Decreto do PNAVSEC (7168/2010) na última reunião realizada em 08/04/2020 (52ª Reunião). Sendo de extrema relevância a integração das discussões realizadas naquele âmbito, uma vez que reúne os principais atores do setor em construção do decreto que normatiza a segurança da aviação civil no país.

**Resultado da análise:** Contribuição não acatada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a redação proposta para o parágrafo único do Art. 12-A da Resolução nº 302/2014 dispõe que 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, em consonância com o previsto na seção 107.231 (a) do RBAC 107 .

Não obstante, é resguardada às empresas aéreas a opção de executar a inspeção por meios próprios, visto que a inspeção é responsabilidade do operador aéreo, conforme seção 108.59 do RBAC 108. Caso esta opção seja escolhida pelo operador aéreo, não é obrigatório que o aeroporto forneça equipamentos, mas é obrigatório que disponibilize áreas para o operador aéreo executar a inspeção, sendo que a remuneração por essas áreas igualmente deve ser definida por processo de consulta.

Destaca-se que a realização de consulta é especialmente relevante quando envolve áreas ou atividades em que as possibilidades de concorrência são reduzidas, situação que pode ocorrer no caso da inspeção de bagagem despachada, a depender da escala do aeroporto e de sua configuração física.

Assim, a sugestão que se depreende da contribuição, qual seja o compartilhamento compulsório de infraestrutura e serviço de inspeção de bagagens, não é desejada, pois retira o poder de negociação dos operadores aéreos, que exercem importante papel em relação à conduta do operador de aeródromo ao definir os padrões de qualidade e o preço a ser cobrado pela utilização dos equipamentos de inspeção.

Como os custos de inspeção recairão, parcial ou integralmente, sobre os operadores aéreos, a preferência destes pela utilização de equipamentos próprios ou pela implementação de um sistema de inspeção único dependerá do sistema que ofereça o melhor equilíbrio entre custo e qualidade de serviço. Se o sistema automatizado único for de fato a alternativa que resultará em menores custos e maior qualidade do serviço, essa opção emergirá naturalmente da negociação entre as partes caso haja equilíbrio no poder de negociação.

**Itens alterados na proposta:**

N/A



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-7</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6,1</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p><b>INCLUSÃO:</b></p> <p>Incluir o termo despachadas no item 6.1.</p> <p>“Os operadores dos aeródromos listados no Apêndice A desta DAVSEC devem disponibilizar aos operadores aéreos os recursos físicos necessários (áreas, mobiliário, equipamentos, entre outros) para realização da inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Além da inclusão acima, é importante que a norma seja clara ao determinar que a infraestrutura para realização da inspeção seja disponibilizada é de responsabilidade do operador de aeródromo, uma vez que permitir que cada operador aéreo disponha de área e recurso físicos dedicado à suas operações tornaria a operação impraticável com as estruturas existente.</p> <p>Neste sentido, para se garantir a segurança das operações, otimizando os processos e procedimentos operacionais, faz-se necessário a utilização do modelo já praticado pelas Concessionárias Associadas para o despacho de bagagens de voos internacionais.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>Ver resposta dada à contribuição 14.106-1.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b></p> <p>6.1 da DAVSEC nº 04-2021A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-8</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 6,3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      ESCLARECIMENTO:                      No item 6.3 – Medidas de Segurança, as bagagens despachadas em trânsito e em conexão que seguirão em voos domésticos não precisam ser inspecionadas no aeroporto intermediário.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Qual o entendimento da garantia da segregação, proteção e não contaminação entre uma bagagem despachada inspecionada e uma não inspecionada?</p>	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição acatada	
<p><b>Fundamento:</b>                      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><b>Itens alterados na proposta:</b>                      F.35.2 da IS nº 107-001</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-9</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 7</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  <b>INCLUSÃO:</b>                      Os prazos para implementação deveriam atender a um cronograma em função das etapas envolvidas no processo.                      Faz-se necessário determinar data específica para implementação do novo processo, com prazo não inferior a 730 (setecentos e trinta) dias a contar da publicação da DAVSEC, de tal modo que aeroportos com a mesma equivalência de segurança tenham a mesma data pré-determinada para início das operações de inspeção em bagagens despachadas.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Os prazos deveriam atender a um cronograma em função das etapas envolvidas no processo, incluindo, conclusão da infraestrutura por parte dos operadores aéreos, revisão e envio dos PSA e PSOA, aprovação pela ANAC dos PSA e PSOA (isso inclui a devida inspeção local o que demanda disponibilidade dos inspetores diante a demanda que poderá ocorrer), e a comunicação pelo Operador de Aeródromo de que os recursos estão disponíveis e operacionais (aprovados), inclusive para fazer sentido o novo parágrafo do RBAC 107.143 (b)(1)4.                      Faz-se necessário o estabelecimento de uma data marco para que aeroportos com a mesma classificação de segurança passem a realizar, simultaneamente, os processos de inspeção de bagagens despachadas em voos domésticos.                      Tal medida, além de preservar a isonomia e a sinergia sistema entre os aeroportos, visa minimizar as chances de contaminação das bagagens já inspecionadas, além de evitar que os processos se tornem demasiadamente morosos e mais complexos nos aeroportos cujo procedimento já esteja em vigor.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      Ver resposta dada à contribuição 14.106-2.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-10</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Justificativa</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> N/A</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> ESCLARECIMENTO: Na justificativa apresentada para a consulta pública, no item 2.2.4. afirma que foi feita uma avaliação das ameaças, todavia a mesma não foi apresentada.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Como citado pela ANAC, os incisos III e XVIII do art. 7º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, decreto que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC, estabelecem, como responsabilidade da ANAC, a aplicação das normas e práticas do Anexo 17 à Convenção de Chicago nas operações domésticas em função da avaliação de risco. O item 2.2.4 da justificativa da consulta pública declara que foi feita uma avaliação das ameaças, entretanto, não é apresentada. Ou seja, a principal justificativa não foi apresentada, sendo o documento apenas um resumo das alterações das legislações aplicáveis e não uma justificativa efetiva.</p>	
<b>Resultado da análise:</b> Outros	
<p><b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a avaliação de risco foi realizada, no entanto, essa informação não foi incluída nos documentos da consulta pública por ter sido classificada como informação restrita de AVSEC. Caso haja a necessidade de conhecer a avaliação de risco realizada, sugere-se encaminhar solicitação de vistas a tais informações do processo, com as devidas justificativas, conforme orientações existentes na página eletrônica da ANAC (<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/avsec/informacao-restrita-de-avsec">https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/avsec/informacao-restrita-de-avsec</a>). Ressalta-se ainda que foi realizado evento de reunião participativa junto aos operadores aéreos e de aeródromos no dia 08/04/2019, com objetivo de apresentar os entendimentos firmados pelos estudos realizados por esta Agência, especialmente relacionados à análise de risco realizada e à apresentação de custos e benefícios da regulamentação do tema.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-11</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.143 (a)</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  <b>INCLUSÃO:</b>                      Solicitamos que seja incluída no texto previsão de que a responsabilidade por garantir que as bagagens em conexão e trânsito que sejam inspecionadas seja exclusiva do operador aéreo.                      “107.143 Inspeção da Bagagem Despachada                      (a) O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para que os operadores aéreos realizem a inspeção de bagagem despachada para seguir em voos 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. A responsabilidade pela inspeção de bagagens, neste último caso, é do operador aéreo.”</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      A ANEAA entende que o texto proposto não esclarece a responsabilidade do operador aéreo no caso de falhas na realização da inspeção obrigatória. Conforme já abordado, faz-se necessária a centralização de recursos físicos e prestadores de serviço, visando utilizar de forma eficiente a infraestrutura disponível e, ainda, garantir a segurança da aviação civil.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o arcabouço regulatório já é claro ao estabelecer que a responsabilidade pela inspeção de segurança da bagagem despachada, mesmo nestes casos, é do operador aéreo, em especial as disposições contidas no PNAVSEC e no RBAC 108.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-12</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.143 (b)</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  <b>ESCLARECIMENTO:</b>  Os equipamentos a serem disponibilizados para os operadores aéreos para realização da inspeção de bagagem despachada dos voos domésticos são os equipamentos de Raio-X especificados por meio de DAVSEC, correto?  Ressaltamos que, caso seja necessária a aquisição de algum equipamento além dos que já estão sendo disponibilizados, o investimento necessário para tanto seria um custo extraordinário, não previsto.  "107.143 Inspeção da Bagagem Despachada  (b) O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para que os operadores aéreos realizem a inspeção de bagagem despachada para seguir em voos domésticos, conforme condições e prazos definidos pela ANAC por meio de DAVSEC."</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  A ANEAA esclarece que os aeródromos dispõem de equipamentos de Raio-X para realizar inspeção de bagagens despachadas, de acordo com a demanda especificada por meio de DAVSEC para cada operador aéreo.  A ANAC informa que é obrigação dos operadores de aeródromo atenderem os prazos e condições que ainda serão definidos em DAVSEC a ser publicada.  Com essa informação, não fica claro se o órgão regulador irá solicitar novas tecnologias de equipamentos de inspeção de bagagens despachadas, o que, dependendo da exigência a ser publicada em DAVSEC, poderá gerar custos extras aos aeródromos</p>	
<b>Resultado da análise:</b> Outros	
<p><b>Fundamento:</b>  Ver resposta dada à contribuição 14.106-4.</p> <p><b>Itens alterados na proposta:</b>  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-13</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 107.143 (b)</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>INCLUSÃO:</p> <p>Inclusão do termo “sob responsabilidade do operador aéreo”:</p> <p>“107.143 (b) O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para realização da inspeção da bagagem despachada em voos domésticos, sob responsabilidade do operador aéreo, conforme condições e prazos definidos pela ANAC por meio de DAVSEC.”</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>O texto proposto na minuta da RBAC 107 para o item 107.143 (b) é dubio na sua interpretação e não especifica a responsabilidade de cada parte.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>Ver resposta dada à contribuição 14.106-5.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b></p> <p>N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-14</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> N/A</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      ESCLARECIMENTO:                      A proposta de emenda ao RBAC nº 107 alterando os pontos do regulamento, tais como a previsão do “one-stop security”, na dispensa da inspeção da bagagem em trânsito ou em conexão internacional, para os casos de aeródromos com controles de segurança equivalentes.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      É necessário entender melhor a proposta de redação destes itens e procedimentos, bem como conhecer os acordos internacionais bilaterais ou unilaterais existentes ou em andamento.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os detalhes procedimentais para cumprimento do requisito constam da IS nº 107-001.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-15</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 107 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> N/A</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      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><b>Justificativa:</b>                      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><b>Resultado da análise:</b> Outros</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      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><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-16</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 108 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 108,59</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>ALTERAÇÃO:</p> <p>Necessidade de alinhamento/ alteração/revisão entre os textos do RBAC Nº 108.59(d)(2), minuta da DAVSEC e PNAVSEC.</p> <p>“108.59(d)(2):</p> <p>(2) caso haja suspeita da existência de materiais explosivos que são proibidos para o transporte aéreo como bagagem despachada, o operador aéreo deve manter a bagagem isolada e, em vez de requisitar a presença do passageiro, acionar o setor de segurança do aeródromo e a Polícia Federal ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.”</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Abordagens diferentes entre RBAC Nº 108.59(a)(2), minuta da DAVSEC e PNAVSEC.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>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><b>Itens alterados na proposta:</b></p> <p>N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.107-17</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 108 - Emenda nº 03</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 108,59</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      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><b>Justificativa:</b>                      Considerando que a inspeção de bagagem de mão é mais restritiva e, neste caso, a responsabilidade já seria atribuída ao operador de aeródromo, não se faz necessária a realização de uma nova inspeção.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      Ver resposta dada à contribuição 14.106-6</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº Sem número (SEI nº 4633393)</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul - Linhas Aéreas Brasileiras  <b>Categoria:</b> Operador aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 108 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Contribuições consolidadas em anexo.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Contribuições consolidadas em anexo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Contribuições consolidadas em anexo.</p>	
<b>Resultado da análise:</b> Outros	
<p><b>Fundamento:</b>                  Ver abaixo contribuições do Anexo</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  N/A</p>	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs n°s 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS n°s 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº Azul-1</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul - Linhas Aéreas Brasileiras <b>Categoria:</b> Operador aéreo	<b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> N/A <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A AZUL sugere que o modo de remuneração seja alterado para que o valor da inspeção da bagagem seja incorporada à taxa de embarque ou até mesmo que haja a criação de uma nova taxa aeroportuária com essa finalidade.	
<b>Justificativa:</b> <b>FORMATO DA REMUNERAÇÃO</b> Na minuta apresentada pela ANAC foi convencionado que a remuneração do operador aeroportuário será negociada com os operadores aéreos através de contrato. Contudo, diante da experiência anterior de outras negociações com os operadores aeroportuários, a AZUL sugere que o modo de remuneração seja alterado para que o valor da inspeção da bagagem seja incorporada à taxa de embarque ou até mesmo que haja a criação de uma nova taxa aeroportuária com essa finalidade.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que a Lei nº 6.009, de 26/12/1973, em seu artigo 3º, apresenta rol taxativo das tarifas aeroportuárias, bem como da sua finalidade. A alteração deste dispositivo dependeria de alteração legislativa e foge ao alcance desta revisão normativa. Não caberia a incorporação de valor referente à inspeção de bagagem à tarifa de embarque, pois esta incide sobre o passageiro e é devida pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da Estação de Passageiro. Por outro lado, conforme o art. 10 do PNAVSEC, instituído pelo do Decreto nº 7.168, de 05/05/2010, a inspeção das bagagens despachadas é responsabilidade das empresas aéreas. Ademais, o modelo defendido pela ANAC – em que os aeroportos e empresas aéreas definem conjuntamente a solução tecnológica e a remuneração – alinha os incentivos dos agentes que têm mais informações sobre as tecnologias e custos (empresas aéreas e aeroportos), promovendo intercâmbio de informações e levando às decisões economicamente mais eficientes. Nesse sentido, o mecanismo de consulta proposto no art. 12-A da Resolução ANAC nº 302/2014 tem o objetivo de induzir a cooperação entre o aeroporto e as empresas aéreas na definição das soluções a serem adotadas e da sua remuneração. Ressalta-se que este mecanismo segue prática recomendada pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO Doc 9082).	
<b>Itens alterados na proposta:</b> N/A	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº Azul-2</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul - Linhas Aéreas Brasileiras <b>Categoria:</b> Operador aéreo	<b>Documento:</b> RBAC nº 108 - Emenda nº 03 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 108.241 (5) <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (ii) os simulacros utilizados nos testes AVSEC devem possuir características variadas ao longo do tempo e devem ser homologados pela ANAC.	
<b>Justificativa:</b> 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.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o presente projeto normativo não estudou a possibilidade da ANAC atuar na atividade de certificação de simulacros de testes AVSEC, assim, não é possível verificar a viabilidade (impactos e benefícios) de inovar neste ponto da regulação neste momento avançado do projeto normativo. Assim, sugere-se encaminhar a presente contribuição à Agência por meio da página eletrônica da ANAC ( <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa">https://www.anac.gov.br/participacao-social/formulario-de-sugestao-normativa</a> ), para que seja registrada e avaliada no âmbito de estudos e projetos normativos a serem iniciados no futuro.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> N/A	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº Azul-3</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul - Linhas Aéreas Brasileiras <b>Categoria:</b> Operador aéreo	<b>Documento:</b> RBAC nº 108 - Emenda nº 03 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 108.61 (a) <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Para os aeroportos listados em DAVSEC, onde as bagagens passam por procedimento de inspeção de segurança, a reconciliação não se aplica. Somente será aplicada aos aeroportos que não constam em DAVSEC com mesmo grau de conectividade ou sob elevado nível de ameaça, onde todas as bagagens devem ser reconciliadas	
<b>Justificativa:</b> Apesar da justificativa apresentada pela ANAC de que as alterações propostas trariam uma economia aos operadores aéreos no sentido de que a reconciliação da bagagem se tornasse desnecessária, a redação do RBAC 108 ainda dispõe sobre essa obrigação, veja: 108.61 Reconciliação do passageiro e da bagagem acompanhada (a) O operador aéreo deve garantir que a bagagem acompanhada seja transportada somente com a confirmação de embarque do passageiro, inclusive nos casos de trânsito ou conexão. (1) No caso de o passageiro não embarcar ou desembarcar em uma escala anterior ao seu destino final, sua bagagem deve ser retirada da aeronave e submetida a controles de segurança, incluindo a inspeção de segurança. Portanto, de forma a adequar o argumento exposto na justificativa apresentada pela ANAC à redação do RBAC 108, segue abaixo a sugestão da AZUL para que a reconciliação da bagagem seja necessária apenas em caso de trânsito de passageiro em aeroportos onde o grau DAVSEC seja diferente:	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o procedimento atual de reconciliação está previsto pelo Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010 - PNAVSEC (art. 186), de modo que não é possível inovação nesse sentido, a menos que haja revisão do referido normativo. Assim, o benefício citado na justificativa deve ser enxergado como um benefício em potencial, que poderá ser inserido na regulamentação quando da flexibilização da reconciliação no âmbito do texto do PNAVSEC.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> N/A	

Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº Azul-4</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul - Linhas Aéreas Brasileiras  <b>Categoria:</b> Operador aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> RBAC nº 108 - Emenda nº 03  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 108167  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      No caso de operações de voos internacionais ou em situação de elevado nível de ameaça, a verificação de segurança da aeronave é realizada previamente ao voo, exceto naqueles em que já se realiza a inspeção de segurança da aeronave.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      A proposta da ANAC no item 108.167 do RBAC é para que o operador aéreo execute a verificação de segurança da aeronave previamente a todos os voos em que não se realize a inspeção de segurança da aeronave, bem como nos casos previstos em DAVSEC.                      Todavia, a sugestão da AZUL é para que a legislação se mantenha como é hoje:                      No caso de operações de voos internacionais ou em situação de elevado nível de ameaça, a verificação de segurança da aeronave é realizada previamente ao voo, exceto naqueles em que já se realiza a inspeção de segurança da aeronave.                      Ou seja, havendo a inspeção de segurança da aeronave em momento anterior, não seria necessário haver nova inspeção.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o ajuste está sendo proposto para adequar o conteúdo do RBAC nº 108 com obrigações já existentes na DAVSEC que trata da conectividade de passageiros (DAVSEC 01-2015).</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      N/A</p>	



Relatório de análise das 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, de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 107 e 108, de revisão das Instruções Suplementares - IS nºs 107-001 e 108-001, intitulada e de alteração da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº Azul-5</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul - Linhas Aéreas Brasileiras <b>Categoria:</b> Operador aéreo	<b>Documento:</b> DAVSEC nº 04-2020 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 7,2 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 7.2 Para cada base do operador aéreo, o início da realização das inspeções citadas no item 6.2 deve ocorrer em até 365 (trezentos e sessenta e cinco) 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.	
<b>Justificativa:</b> Na proposta apresentada, a ANAC determinou o prazo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data em que o operador aéreo é formalmente comunicado pelo operador de aeródromo para o início da realização das inspeções. Todavia, a AZUL entende que o prazo de 180 dias é insuficiente, tendo em vista que o processo contratual e de implementação com aeroportos concessionados é mais demorado, devendo ser considerado também que deverão ser elaborados diversos contratos. Portanto, a AZUL entende que o prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias seria suficiente para que haja todas as tratativas necessárias.	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 7.2 da DAVSEC proposta foi alterado, de modo que o operador aéreo tenha um prazo de até 3 (três) anos (ou 12 (doze) meses após o término da Fase I-B, no caso de bases incluídas nas 6ª e 7ª rodadas de concessão) para o início da realização das inspeções das bagagens despachadas domésticas.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> 7.2 da DAVSEC nº 04-2021A	

**CONTRIBUIÇÃO Nº Sem número (SEI nº 00058.028665/2020-74)****Identificação**

**Autor da Contribuição:** Secretaria Especial De Produtividade, Emprego E Competitividade - Ministério Da Economia  
**Categoria:** Outros

**Documento:** -  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** N/A  
**Tipo de Contribuição:** Outros  
**Arquivo anexo:** Sim

**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Contribuições consolidadas em anexo.

**Justificativa:**

Resumo:

Considerações Finais

16. Ante o exposto, esta Secretaria considera, no âmbito de suas competências e dado o teor da matéria, que não cabem recomendações para o aperfeiçoamento do mérito da proposta em tela, dadas as informações disponibilizadas até o presente momento.

**Resultado da análise:** Outros

**Fundamento:**

A ANAC agradece contato e esclarece que, a partir das informações apresentadas, não foi identificada sugestão/contribuição em relação ao projeto normativo em questão, nem às minutas dos normativos disponibilizadas para Consulta Pública.

**Itens alterados na proposta:**

N/A