

PROPOSTA DE:

- EMENDA AO RBAC Nº 107 - SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR DE AERÓDROMO;
- EMENDA AO RBAC Nº 108 - SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR AÉREO;
- REVISÃO DA IS Nº 108-001- SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR AÉREO.

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a apresentar as propostas de documentos indicadas acima no que concerne à regulação aplicada a operadores aéreos (RBAC nº 108 e IS nº 108-001), incorporando, também, revisões em alguns pontos do RBAC nº 107 para propiciar alinhamento à aplicabilidade de requisitos comuns.

1.2. As propostas são consequência da análise de impacto regulatório realizada em razão de recomendações formuladas por ocasião da Auditoria do Programa *Universal Security Audit Programme – Continuous Monitoring Approach* (USAP-CMA) da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), realizada no Brasil em 2019, e de outras necessidades de melhorias normativas na temática advindas de sugestões registradas na ANAC (base de contribuições) por parte de operadores, usuários e servidores da Agência.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. Competência Legal

2.1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, por meio do seu art. 8º, incisos IV e X, atribui à ANAC a competência de realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil; bem como de regular e fiscalizar a segurança da aviação civil.

2.1.2. O Brasil é signatário da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), promulgada através do Decreto nº 21.713 de 27 de agosto de 1946.

2.1.3. A Convenção sobre Aviação Civil Internacional da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, concluída em Chicago a 07 de dezembro de 1944, firmada pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945, e promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, prescreve que os Estados Contratantes se comprometem a colaborar a fim de lograr a maior uniformidade possível em seus regulamentos.

2.1.4. Por sua vez, o Decreto nº 7.168 de 05 de maio de 2010, que dispõe o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), art. 7º do Anexo, incisos I e XI, estabeleceu responsabilidade à Agência para regular e fiscalizar a segurança da aviação civil, aprovar programas específicos de AVSEC para empresas aéreas, administrações aeroportuárias e agentes de carga aérea acreditados e elaborar e divulgar regulamentação, bem como estabelecer normas de abrangência nacional relativas à AVSEC.

2.1.5. Enfim, a Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016 (Regimento interno da Agência Nacional de Aviação Civil), no inciso I do Parágrafo único e na alínea “c” do inciso I, do Art. 33 do Anexo I, atribui responsabilidade à ANAC para estabelecer o macroprocesso de Regulamentação e submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre proteção das operações de aviação civil contra atos de interferência ilícita, nos assuntos de competência da ANAC

2.2. Problemas identificados

2.2.1. As alterações propostas nos atos normativos se referem à correção de problemas regulatórios identificados em estudo sobre a atualização do RBAC 108, face às constatações e recomendações do relatório da Auditoria USAP-CMA e incorporando as contribuições de melhorias registradas na base de dados da ANAC, quanto aos temas:

- Proteção da aeronave no solo;
- Avaliação de risco aplicada às operações aéreas;
- Controle de Qualidade da Administração postal;
- Critérios de AVSEC aplicáveis aos processos de outorga de serviços aéreos;
- Classificação de operadores aéreos;
- Medidas de segurança aplicáveis às provisões de bordo e de serviços de bordo; e
- Aplicabilidade de requisitos aos passageiros de voos cargueiros e aos tripulantes.

2.2.2. Durante a fase de estudos, foram desenvolvidas opções normativas viáveis para cada tema, acompanhadas das justificativas técnicas pertinentes e do cotejamento dos impactos possivelmente decorrentes diante das suas implementações, com a indicação da opção regulatória a ser adotada de forma a subsidiar o processo decisório da ANAC.

2.2.3. Além disso, também foram analisadas outras melhorias quanto a adaptações em terminologias utilizadas nos normativos, bem como a criação e a atualização de modelos de formulários.

2.3. Resumo das alterações propostas

2.3.1. RBAC nº 108

2.3.1.1. A proposta de emenda ao RBAC nº 108 contempla:

- Inclusão das definições “Avaliação de Risco”, “Inclusão de Medida de Segurança”, “Listagem de Inclusão de Medidas de Segurança e Procedimentos Alternativos”, “Medida Adicional de Segurança” e “Procedimento Alternativo de Segurança” (108.1(a)(1), (12), (13), (14) e (16)).
- Alteração de parágrafos em razão de mudança na forma de apresentar as classes III, IV, V e VI, retirando a característica do operador ser nacional ou estrangeiro e incluindo a característica da operação realizada ser doméstica ou internacional (108.11(b)(3), (4), (5) e (6)), desse modo, foi necessária ainda revisão do Apêndice A - Requisitos aplicáveis em cada classe do RBAC 108, de modo a compatibilizar os requisitos aplicáveis às novas características das classes. Assim, foram revisadas as aplicabilidades dos parágrafos: 108.139, 108.165, 108.167, 108.237, 108.239, 108.241 e 108.243.
- Alteração de parágrafos em razão de ajustes textuais na definição das classes I, II, II-B, III, IV, V e VI (108.11(b)(1), (2), (2)(ii), (3), (4), (5) e (6)).
- Alteração da redação do parágrafo 108.11(e)(1), de modo a deixar claro que o operador deve possuir apenas um Programa de Segurança, mesmo que esteja enquadrado em diferentes classes.
- Inserção de parágrafos para prever obrigação aos operadores aéreos em realizar avaliação de risco sobre suas operações (108.15) e identificar ameaças cibernéticas (108.17), bem como das aplicabilidades correspondentes no Apêndice A e da dosimetria das sanções aplicáveis às infrações aos parágrafos no Apêndice B ao regulamento.
- Inserção de parágrafo para prever a implementação de medidas de segurança de passageiros e bagagens nas operações não realizadas em Áreas Restritas de Segurança, baseadas em avaliações risco

pelo operador aéreo (108.25(i)) e ajustes nos Apêndices A e B do regulamento, relativos a essa inserção.

- Alteração da terminologia dos parágrafos e da aplicabilidade constante do Apêndice A para que as medidas de segurança relativas à identificação, aceitação, proteção e inspeção da bagagem despachada (108.55(a), 108.57(a), 108.59 (b)(1) e (2)) sejam previstas também para tripulantes, além de passageiros.
- Alteração da terminologia do parágrafo (108.61(a)), quanto à reconciliação da bagagem acompanhada, para que seja aplicável a passageiros e a tripulantes.
- Ajuste dos parágrafos em razão do estabelecimento de opção para a indústria em realizar a inspeção de provisões de serviço de bordo e de provisões de bordo, ou implementar um processo de cadeia segura (parágrafos 108.95, 108.95(a), 108.99, 108.99(a), 108.99(a)(1) e (a)(2)); ajustes nas aplicabilidades desses parágrafos (Apêndice A); exclusão da parte final do parágrafo 108.241(c)(2) e alteração do texto do parágrafo 108.241(e)(6)(iii), considerando a possibilidade de adoção ou não do conceito de cadeia segura.
- Adequação de terminologia do parágrafo 108.125(b), alteração de “avaliação presencial” para “auditoria interna”.
- Exclusão de obrigação relativa à necessidade de inspeção manual de material de serviço levado a bordo ou de suprimentos de aviação a serem transportados pela aeronave (parágrafo 108.165(a)(ii)) e exclusão do parágrafo relativo à obrigação de inspeção de pessoas nos controles de acesso à aeronave (108.165(a)(2)), além de ajuste nos Apêndices A e B em função dessa exclusão.
- Exclusão de parágrafo acerca de Medidas Adicionais de Segurança (108.227(a)) e ajuste do parágrafo 108.255(a)(1), de modo a esclarecer diferenças entre os termos “inclusão de medida de segurança”, “procedimento alternativo de segurança” e “medidas adicionais de segurança”; além de ajuste no Apêndice B.
- Parágrafo incluído para estabelecer a necessidade de comprovação perante a ANAC de que os operadores tiveram acesso à IS 108 (seu PSOA) previamente à exploração de serviço de transporte aéreo público (108.255(a)(4)).

- Parágrafo alterado considerando ajuste de nomenclatura proposto para a “Listagem de Inclusão de Medidas de Segurança e Procedimentos Alternativos” (108.255(d)(1)).
- Parágrafo alterado para estabelecer dispositivos aplicáveis aos operadores postais para que sejam reconhecidos como agente de carga aérea acreditado e as medidas a serem adotadas, caso seja observado descumprimento a esses dispositivos (108.275 (a)).
- Inclusão de parágrafo que prevê um prazo para que os operadores aéreos adequem seus PSOAs às medidas de segurança alteradas pela proposta de emenda ao regulamento (108.275(e)).
- Revisão da aplicabilidade dos parágrafos: 108.25, 108.29, 108.33, 108.55, 108.57, 108.59, 108.61, 108.63, 108.65, 108.67, 108.69, 108.197 e 108.199, considerando a proposta de revisão da aplicabilidade dos requisitos do RBAC 108 para operadores exclusivos cargueiros (classes III e V) relacionados a passageiros eventuais e a tripulantes, bem como a previsão de que determinadas medidas de segurança relacionadas a essas pessoas sejam definidas a partir de avaliação de risco.
- Revisão da aplicabilidade dos parágrafos: 108.59 (relativo à Inspeção da Bagagem Despachada) e 108.127 (relativo à Inspeção de Carga), considerando que, ao verificar a aplicabilidade dos requisitos previstos pelo RBAC nº 108, observou-se a possibilidade de que operadores classificados nas classes II-B e IV-A realizem operações tanto em áreas restritas de segurança como fora delas. Dessa forma, optou-se por deixar claro na aplicabilidade dos requisitos (Apêndice A) a existência de vinculação ao local em que é realizada a operação, ou seja, aplicável somente quando a operação for em ARS. Destaca-se que a regulação atual, RBAC 107, não requer a realização de inspeção de pessoas e bagagens de mão em operações em áreas controladas, o que torna a inspeção de provisões nesses casos uma exigência desnecessária;
- Revisão do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF ao Regulamento, considerando alterações propostas.

2.3.2. RBAC nº 107

- 2.3.2.1. A proposta de emenda ao RBAC nº 107 altera os parágrafos 107.105 (pontos de acesso à Área Restrita de Segurança) e 107.215

(Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Exploradores de Área Aeroportuária (PSESCA)), conforme abaixo:

- Parágrafo alterado para estabelecer que o operador de aeródromo realize inspeção de segurança nos insumos destinados à ARS se não existirem outros controles estabelecidos em PSA (107.105(d)).
- Parágrafo alterado para propiciar alinhamento do texto com o contido no RBAC 108, que estabeleceu opção para a indústria em realizar a inspeção das provisões de serviço de bordo e das provisões de bordo, ou implementar uma cadeia segura de por meio da elaboração, implementação e manutenção de um PSESCA (107.215(a)(1)).
- Parágrafo alterado para que o Programa de Controle de Qualidade AVSEC dos operadores aéreos contemple a descrição das atividades de controle de qualidade realizadas no processo de contratação e manutenção de registro de expedidores reconhecidos e empresas fornecedoras de provisões de bordo e de serviço de bordo, que utilizam o conceito de cadeia segura (108.259(b)(7)).
- Revisão do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF ao Regulamento, considerando alterações propostas.

2.3.3. Instrução Suplementar – IS nº 108:

2.3.3.1. Considerando que a Instrução Suplementar - IS nº 108- 001, "Segurança da aviação contra atos de interferência ilícita - operador de aéreo" apresenta os procedimentos aceitos pela ANAC para o cumprimento do RBAC nº 108, identificou-se a necessidade de atualização dessa IS em função da proposta de revisão ao RBAC nº 108, objeto desta consulta pública.

2.3.3.2. Além dos ajustes citados, está sendo proposto:

- Revisão dos modelos de formulário: Modelo de Formulário de Transporte Aéreo de Valores (inclusos itens de alto valor agregado), Modelo de Formulário de Verificação de Segurança da Aeronave, Modelo de Formulário de Inspeção de Segurança da Aeronave, Modelo de Formulário de Controle de Provisões de Bordo e de Serviço de Bordo Embarcadas; indicação de que tais modelos podem ser alterados pelos operadores;

- indicação de critérios a serem levados em consideração pelos operadores quando da realização da avaliação de risco para definição da necessidade de adoção de medidas adicionais de segurança;
- inclusão de procedimentos, alguns deles já observados na prática operacional e que não estavam previstos na Instrução Suplementar; outros, por necessidade de esclarecimento de situações que geram dúvidas entre os operadores;
- Revisão do item D.6.2 e dos Anexos 1 e 2 do Apêndice D, tornando o campo para informação sobre a capacitação do avaliador das atividades de treinamento em serviço mais amplo, uma vez que a capacitação exigida para essa função pode ser alterada futuramente.

2.4. Custos e benefícios da proposta

2.4.1. A retirada da obrigação de inspeção de pessoas nos acessos às aeronaves, promove o alinhamento com o Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional e com a prática internacionalmente adotada, tendendo a melhorar a qualidade da atividade de proteção das aeronaves e de seus acessos após a realização de inspeção ou verificação de segurança.

2.4.2. Já a criação de um requisito amplo de avaliação de risco, além de alinhamento com o Anexo 17, propicia que os operadores promovam avaliações de risco frequente sobre suas operações, tanto com relação ao cenário de ataque cibernético, mas também de outros cenários que trazem impacto à AVSEC pelo prisma do próprio operador aéreo.

2.4.3. A previsão de requisito para reconhecer os Correios como responsável pela segurança de malas postais, incluindo o estabelecimento de critérios a serem atendidos, traz previsão de pequenos impactos visto que a ANAC já realizou avaliação das medidas de segurança adotadas pelos Correios, considerando-as suficientes. O reconhecimento pela ANAC das medidas de segurança no processo de transporte dos Correios alinha processos da segurança da aviação civil com demais controles de segurança, criando sinergia regulatória, evitando repetição de medidas de segurança e aumentando a facilitação do transporte aéreo. Entretanto, há necessidade de melhorias pontuais identificadas.

2.4.4. No que diz respeito à especificação de requisitos necessários para outorga de operações de voos regulares e não regulares, observa-se que tal definição propicia uma maior transparência e segurança regulatória, o fortalecimento da segurança das operações (pois o operador saberá previamente que deve ter acesso à regulamentação vigente) e o alinhamento à Resolução ANAC nº 377/2016, que regulamenta a outorga de serviços aéreos públicos para empresas brasileiras.

2.4.5. A alteração da forma de apresentação das classes III, IV, V e VI, com a retirada da característica do operador ser nacional ou estrangeiro e incluindo a característica da operação realizada ser doméstica ou internacional, mostra-se eficiente para definir a aplicabilidade de cada requisito, com menor necessidade de especificar exceções às regras na Tabela de Aplicabilidade do RBAC 108 (Apêndice A do RBAC). Como impacto, constatou-se a necessidade de revisão da tabela de aplicabilidade, de modo a adequar os requisitos aplicáveis ao tipo de operação.

2.4.6. Quanto à permissão de opção para a indústria em realizar a inspeção de provisões de serviço de bordo e de provisões de bordo ou implementar o conceito de cadeia segura, observa-se a possibilidade de seguimento da linha regulatória do Anexo 17. Não se identifica ônus com a implementação dessa alternativa pois, além de mais alinhada às regulações internacionais, apresenta maiores opções de procedimentos de segurança pela indústria, sendo em alguns casos um desabono regulatório, como em pequenas empresas que produzem alimentos para tripulação de voos em pequenos aeroportos no Brasil.

2.4.7. Por fim, a aplicabilidade de determinados requisitos do RBAC nº 108 com a complementação de medidas de segurança determinadas pelos operadores aéreos baseadas em avaliações risco, permitiu incluir obrigações de passageiros eventuais de voos cargueiros e de tripulantes. Assim, requisitos mais importantes e claramente necessários para contrapor cenários de ameaças foram incluídos como aplicáveis no Regulamento, enquanto a avaliação de risco apresenta critérios para atender também as ocorrências de passageiros eventuais em aeronaves exclusivas de carga aérea e da necessidade ou não de aplicação de medidas de segurança aos tripulantes, conforme o tipo da operação a ser conduzida pelo operador.

3. CONSULTA PÚBLICA

3.1 Convite

3.1.1 A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de Consulta Pública, por meio de apresentação à Anac, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações, a respeito das propostas ora apresentadas.

3.1.2 As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>

3.1.3 Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta Consulta pública serão devidamente analisados pela Anac e respondidos por meio de Relatório de Análise de Contribuições, que será divulgado após a deliberação da Diretoria da ANAC a respeito da proposta. Salienta-se que os textos finais das propostas poderão sofrer alterações, em função da análise dos comentários recebidos.

3.1.4 A proposta de revisão à Instrução Suplementar – IS nº 108-001 possui informações sigilosas, de acesso restrito às pessoas com necessidade de conhecê-

las (a exemplo de representantes designados de operadores aéreos, de operadores de aeródromos, de centros de instrução AVSEC, além de outros interessados, desde que justificada a necessidade).

- 3.1.5 As instruções para acesso à informação restrita de AVSEC encontram-se disponibilizadas no sítio desta Agência na rede mundial de computadores - endereço: <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/avsec/informacao-restrita-de-avsec>.
- 3.1.6 As solicitações supervenientes para acesso aos documentos da Consulta Pública devem ser encaminhadas para o endereço eletrônico: avsec@anac.gov.br.

3.2 Prazo para contribuições

- 3.2.1 Os comentários referentes a esta Consulta Pública devem ser enviados no prazo de 45 dias corridos a contar da publicação do Aviso de Consulta Pública no Diário Oficial da União.

3.3 Contato

- 3.3.1 Para informações adicionais a respeito desta Consulta Pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA
Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas - GNAD
Gerência Técnica de Normas – GTNO

Setor Comercial Sul | Quadra 09 | Lote C
Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200 | Brasília/DF – Brasil
e-mail: gtno.gnad.sia@anac.gov.br