

PROPOSTA DE:

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

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 de aeródromos (RBAC nº 107 e IS nº 107-001).

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 do Art. 1º e na alínea “c” do inciso I do Art. 33, ambos do Anexo I daquela Resolução, 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 nº 107, face às constatações e recomendações do relatório da Auditoria USAP-CMA, e incorporando as contribuições de melhorias registradas na base de dados da ANAC, resumindo-se aos temas:

- Acesso e inspeção de materiais de serviço, mercadorias e suprimentos;
- Relação entre carga aérea conhecida e não conhecida e o zoneamento de áreas aeroportuárias no fluxo das cargas;
- Encaminhamento da programação de reuniões da Comissão de Segurança Aeroportuária - CSA;
- Exercícios simulados e os cenários de ameaça vivenciados pelos operadores de aeródromo;
- Obrigações e forma de apresentação do Programa de Segurança Aeroportuária - PSA; e
- Auditorias e inspeções no sistema de credenciamento e autorização.

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. Outrossim, também foram propostos ajustes normativos quanto às “Medidas de Segurança Aplicáveis aos Tripulantes” e à “Avaliação de Risco Aplicada às Operações”, além de outras melhorias identificadas, como a compatibilização do arcabouço regulatório nacional e internacional publicado e demais ajustes procedimentais identificados durante a Auditoria USAP-CMA.

2.3. Resumo das alterações propostas

2.3.1. RBAC nº 107

2.3.1.1. A proposta de emenda ao RBAC nº 107 contempla:

- Alteração do parágrafo 107.105 (d), quanto a procedimentos de segurança aplicáveis a objetos provenientes de uma cadeia segura, e criação dos parágrafos 107.175 e 107.177 na Subparte E do regulamento, quanto ao acesso e inspeção de materiais de serviço, mercadorias e suprimentos.
- Alteração do disposto no parágrafo 107.215 (a)(1), quanto à exigência de elaboração, implementação e manutenção ao Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Exploradores de Área Aeroportuária (PSESCA), e inclusão da definição do termo “cadeia segura” na seção “107.3 Termos e Definições”.
- Inclusão da previsão de realização de testes AVSEC nos pontos de acesso exclusivos de materiais de serviço, mercadorias e suprimentos, caso haja, e no sistema de controle de acesso de instalação onde há o processamento de materiais de serviço, mercadorias e suprimentos pertencente a uma cadeia segura (107.185 (e) (6) (x) e (xi)).
- Inclusão do parágrafo 107.165 (a)(1), de forma a determinar que a inspeção de carga e mala postal internacional deve ser realizada na transição de acesso à ARS ou em ARS, neste caso, sob vigilância permanente do operador no aeródromo.
- Inclusão da definição do termo “Vigilância Permanente” na seção “107.3 Termos e Definições” e ajustes das referências feitas à atividade ao longo do regulamento.
- Inclusão das definições “Formulário de Dados AVSEC do Aeródromo”, “Inclusão de Medida de Segurança”, “Listagem de Inclusão de Medidas de Segurança e Procedimentos Alternativos”

e “Procedimento Alternativo de Segurança” na seção “107.3 Termos e Definições”.

- Alteração dos procedimentos e disposições elencados na seção “107.211 Programa de Segurança Aeroportuária (PSA)”, tendo em vista que a apresentação e aprovação da ANAC isentará a apresentação pelos Operadores de partes padronizadas do documento, conforme IS 107-001, quando não houver intenção dos operadores em complementar, alterar ou retirar medidas de segurança do PSA.
- Inclusão de previsão de que o operador de aeródromo comunique a Anac quanto à designação de responsáveis pela coordenação e gestão do setor de segurança aeroportuária e pela gestão dos processos relacionados ao Controle de Qualidade AVSEC (107.25 f)).
- Alteração do requisito 107.37 (a)(3), de forma que a comunicação da programação das reuniões de CSA pelos aeroportos com voos regulares acima de 60 assentos (conforme aplicabilidade prevista na Subparte C) se dê somente quando solicitado pela Agência.
- Revogação do parágrafo 107.37 (a)(4), que trata da comunicação da programação das reuniões extraordinárias da CSA.
- Substituição dos termos ESAIA e ESAB pelos conceitos de “exercício simulado de mesa” e “exercício simulado de escala real”, nos parágrafos 107.185 (f), 107.187 (a)(2) e Apêndice A do RBAC nº 107 (no requisito 107.185(a)(4)).
- Inclusão das definições “Exercício Simulado de Escala Real” e “Exercício Simulado de Mesa” na seção “107.3 Termos e Definições”.
- Exclusão da atividade de inspeção e a substituição do termo “auditoria” por “verificação de conformidade das credenciais”, no parágrafo 107.95(f).
- Inclusão da necessidade de realização de avaliação do risco cibernético (novo parágrafo 107.27 (a)).
- Ajustes redacionais identificados.
- Retirada de disposições transitórias revogadas devido ao decurso do prazo previsto pelo regulamento (seção “107.233 Disposições Transitórias”).

- Flexibilização da aplicabilidade do requisito 107.103(a)(3), referente à exigência de sistema de comunicação e alarme interligado ao setor responsável pelo monitoramento dos pontos de controle de acesso.

2.3.2. Instrução Suplementar – IS nº 107:

2.3.2.1. Considerando que a Instrução Suplementar - IS nº 107-001, "Segurança da aviação contra atos de interferência ilícita - operador de aeródromo" apresenta os procedimentos aceitos pela ANAC para o cumprimento do RBAC nº 107, identificou-se a necessidade de atualização dessa IS em função da proposta de revisão ao RBAC nº 107, objeto desta consulta pública.

2.3.2.2. Além das alterações decorrentes dos ajustes no RBAC nº 107 citados, está sendo proposto:

- Revisão do conteúdo dos modelos existentes nos Apêndices da IS e exclusão dos Apêndices B, C e D (Capa do Programa de Segurança Aeroportuária, Termos de Responsabilidades e Modelo de Sumário, respectivamente).
- Referência na IS dos cenários possíveis de ameaças de atos de interferência a serem exercitados para atender o previsto no Plano de Contingência.
- Estabelecimento de procedimentos relativos às atividades de controle de qualidade realizadas nos fornecedores de materiais de serviço, mercadorias ou suprimentos que utilizam conceito de cadeia segura.
- Adequação dos “Fundamentos” da IS e seus Apêndices, considerando a publicação da Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (DAVSEC) nº 03-2019, que traz os parâmetros quantitativos e procedimentais para realização da inspeção de segurança randômica em agentes públicos nos aeródromos civis públicos brasileiros e da Resolução ANAC nº 515, de 8 de maio de 2019, que dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos e dá outras providências.

2.3.2.3. Também, foram incluídos na IS nº 107-001 os meios/procedimentos alternativos aprovados de forma recorrente pela Gerência Técnica de certificação AVSEC em análises de PSA de aeródromos.

2.3.2.4. Em relação ao Plano de Ações Corretivas decorrente da Auditoria USAP-CMA, está sendo proposto adicionalmente:

- Revisão dos procedimentos previstos para inspeção de veículos.
- Revisão dos procedimentos previstos para controle de fluxo durante a realização da inspeção de pessoas e seus pertences de mão.
- Definição de condições mínimas para inspeção de bagagens de grande tamanho.
- Maior detalhamento dos procedimentos relacionados à inspeção por meio de equipamento EDS.

2.3.2.5. Ainda, propõe-se revisão da IS com o objetivo de compatibilização de normativos:

- Alinhamento ao Doc 9571: Capacidade de detecção do equipamento ETD para os ICAO *taggants*.
- Compatibilização com a Res. nº 515/2019: Sistema de Detecção de Líquido Explosivo (LEDS) e medidas de segurança aplicáveis a agentes públicos.
- Compatibilização com a IS 108: procedimentos de segurança em veículos que transportam objetos parte de uma cadeia segura.
- Ajuste relativo a medidas de segurança aplicáveis aos tripulantes.
- Revisão do Apêndice H da IS nº 107-001 (Programa de Instrução AVSEC - PIAVSEC), de modo a tornar genéricas as referências às certificações dos profissionais.

2.3.2.6. Ainda, estão sendo propostas alternativas para módulos de inspeção exclusivos para passageiros da aviação geral em operações de voos domésticos e internacionais, de modo a flexibilizar as opções a serem adotadas pelos operadores de aeródromo (Anexo 4 do Apêndice F da IS nº 107-001) para atendimento normativo.

2.4. Custos e benefícios da proposta

2.4.1. A alteração do RBAC nº 107 e da IS nº 107-001, quanto aos fluxos de acesso e inspeção de segurança de mercadorias e insumos de uso em Áreas Restritas de Segurança (ARS), permite alcançar o alinhamento da regulamentação brasileira com o conteúdo do Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional - CACI, tornando mais claras as medidas de segurança aplicáveis às mercadorias e insumos, ou seja, a inspeção de

segurança ou a implantação de uma cadeia segura. Também, essa alteração torna o processo de inspeção de mercadorias e insumos algo mais perceptível e claro para os regulados, por meio da segregação das medidas de segurança aplicáveis aos insumos de voo daquelas aplicáveis às mercadorias e insumos dos aeroportos. Desse modo, entende-se que a alteração proposta sanará a existência de lacuna regulatória quanto ao assunto.

2.4.2. Por outro lado, a especificação de forma mais clara de como deve ser o zoneamento e a proteção de áreas destinadas à inspeção de segurança da carga aérea e mala postal, assim como a segregação entre cargas inspecionadas e cargas não inspecionadas neste processo, promove o alinhamento da regulamentação da ANAC com as normas do Anexo 17 à CACI. Além disso, a criação de requisito determinando que a inspeção de carga e mala postal internacional deve ser realizada na transição de acesso à ARS ou em ARS, neste caso, sob vigilância permanente do operador no aeródromo, prevê um leque maior de opções aos operadores. Destaque-se que a solução de inspeção ocorrendo no limite entre a ARS e a área pública/área controlada diminui a necessidade de ações de vigilância e eleva a garantia de esterilidade das ARS quanto à presença itens proibidos. Já para determinados aeroportos, com menor fluxo de volumes de carga aérea, a solução de inspeção de carga realizada totalmente em ARS e sob proteção constante pode ser uma opção viável, por ser uma operação menos complexa demandando menor número de profissionais de segurança para vigiar o processo. Ressalta-se ainda que a opção mais flexível para inspeção pode atender casos esporádicos e especiais, como situações de quebra de equipamentos de inspeção, ou em casos de cargas de elevada cubagem que demandem um fluxo de processamento diferenciado. Destaca-se ainda que, para tornar o regulamento mais objetivo, foi criada uma definição de vigilância permanente, o que facilita a compreensão que o regulamento busca em diferenciar processos de vigilância de forma contínua ao longo do tempo em algumas situações e outros em que há recursos dedicados à vigilância em determinadas áreas de forma randômica, como o uso de rondas físicas ou por sistema de CFTV.

2.4.3. Quanto à retirada da obrigatoriedade de informar a ANAC todas as reuniões de CSA, passando a ser facultativa de acordo com pedido da Agência, permite aos gestores da Anac solicitar a apresentação de cronograma de todos os aeroportos, o que não traria qualquer prejuízo em relação à situação atual, e que em casos de não haver necessidade da Anac conhecer a programação de CSA de todos os aeroportos haveria uma diminuição de trabalho administrativo e burocrático dos operadores de aeroportos e também da Agência.

2.4.4. Já a alteração dos requisitos de exercícios simulados de forma a não especificar ESAIA e ESAB no RBAC, deixando para a IS especificar as formas de cumprimento do requisito (cenários possíveis), aproxima a regulamentação brasileira da internacional, o que facilita padrões de entendimento com demais Estados e entidades internacionais, bem como traz a evolução natural da regulamentação para atender aos tempos atuais, permitindo a avaliação de novos cenários de ameaça e preparando os aeroportos brasileiros para essas novas ameaças identificadas no mundo e tratadas em regulamentos

internacionais. Ademais, os operadores e a Polícia Federal ficam mais livres para avaliar um maior número de cenários de contingência, bem como poderiam testar os cenários que efetivamente representam maior risco às operações do aeródromo.

2.4.5. Por sua vez, a alteração do processo de produção e apresentação do PSA, de forma semelhante ao processo de Programa de Segurança de Operador Aéreo (PSOA), diminui a burocracia da fase de produção e apresentação do PSA à ANAC e facilita o processo de análise e aprovação do Programa pela Agência.

2.4.6. A exclusão da atividade de inspeção e substituição do termo “auditoria” por “verificação de conformidade das credenciais” no parágrafo 107.95(f) torna mais flexível a verificação dos critérios de segurança das empresas diante do uso de credenciais, não definindo uma certificação AVSEC competente, nem exigindo que seja realizada dentro de uma atividade de inspeção e auditoria, que normalmente possuem tempo determinado. Também, elimina eventuais dúvidas existentes quanto à aplicação dos requisitos e mantém previsão de atividade considerada importante à segurança da aviação civil.

2.4.7. No que diz respeito às “Medidas de Segurança Aplicáveis aos Tripulantes”, o ajuste nos textos da IS nº 107-001 compatibiliza os itens daquela Instrução com o previsto no RBAC nº 107 para passageiros em trânsito ou em conexão (parágrafos 107.125 (a) e (b)), evitando-se dúvidas quanto à aplicabilidade das medidas de segurança para os tripulantes

2.4.8. Por fim, com relação à avaliação do risco aplicada às operações (ameaças ou ataques cibernéticos), sua explicitação no RBAC nº 107 não trará impactos aos operadores na medida em que o escopo proposto já é atualmente previsto na IS nº 107-001. Verifica-se que a inclusão proposta trará maior similaridade entre os regulamentos da Agência quanto ao assunto e dará maior publicidade ao tema, considerando sua crescente relevância e o enfoque dado ao assunto pela OACI.

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: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>

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 107-001 possui informações sensíveis à segurança da aviação civil, 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.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/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