



## **PROPOSTA DE:**

- EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 107 - SEGURANÇADA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR DE AERÓDROMO;
- EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 108 - SEGURANÇADA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR AÉREO;
- REVISÃO DA INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR Nº 107-001 - SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR DE AERÓDROMO; e
- REVISÃO DA INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR 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 revisão dos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil – RBAC nº 107 e 108, que tratam da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita para Operador de Aeródromo e para Operador Aéreo, respectivamente, mediante avaliação de risco sistemática das contramedidas previstas para os cenários de ameaça na operação aeroportuária, tal como preconizado em orientações da Diretoria Colegiada da Agência, e com base nas diretrizes para elaboração e/ou revisão de requisitos normativos no âmbito da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA.

1.2. As proposições são consequência da análise de impacto regulatório realizada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária sobre o tema, objeto do tema 10 da Agenda Regulatória para o biênio 2023/2024 (AR 23/24), publicada pela Portaria nº 3.829, de 23 de dezembro de 2020, e revisada pela Portaria nº 6.828, de 27 de dezembro de 2021, que propõe revisão ampla dos regulamentos de AVSEC com base em avaliação de risco sistemática das contramedidas previstas para os cenários de ameaça na operação aeroportuária, além de ter como princípio o desenvolvimento de uma normativa de cumprimento mais fluido pelos operadores sem o confronto às prescrições regulamentares.

1.3. Assim, está sendo proposta a revisão de cada um dos requisitos indicados nos RBAC nº 107 e nº 108, de modo a dar preferência àqueles que foram categorizados como de desempenho, quando possível, além da revisão da classificação dos regulados com a análise das situações esperadas e das aplicabilidades frente ao risco do perfil dos operadores de aeródromos e aéreos.

1.4. Por fim, aproveita-se para propor alterações normativas pontuais em razão de oportunidades de melhorias identificadas, com objetivo de adequação do arcabouço normativo existente às revisões propostas.

## **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 11.195 de 8 de setembro de 2022, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), art. 7º do Anexo, incisos I e III, estabeleceu responsabilidade à Agência para regular e fiscalizar a segurança da aviação civil, bem como garantir a aplicação, em âmbito nacional, das normas e práticas recomendadas no Anexo 17 à Convenção de Chicago (1944).

2.1.5. Enfim, a Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016 (Regimento interno da Agência Nacional de Aviação Civil), na alínea “c” do inciso I do Art. 33 do Anexo daquela Resolução, atribui responsabilidade à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA para 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. Metodologia do trabalho e alterações propostas**

2.2.1. As alterações propostas nos atos normativos se referem a oportunidades de melhorias resultantes de avaliação de risco sistemática dos requisitos dos RBAC nº 107 e 108 e das contramedidas previstas para os cenários de ameaça nas operações e sua aderência com os principais

normativos nacionais, em especial o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC, o Programa de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita – PAVSEC e demais RBAC e Instruções Suplementares – IS afetos, como também com normativos internacionais, destacando-se as disposições previstas pelo Anexo 17 à Convenção da Aviação Civil Internacional – CACI e pelo DOC 8973 (Manual de Segurança da Aviação Civil), como também considerando as respostas às Perguntas de Protocolo (Protocol Question – PQ) avaliadas pela OACI por meio do Programa Universal Security Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA).

2.2.2. Por meio de reuniões específicas, a equipe do projeto avaliou cada um dos requisitos indicados nos Regulamentos nº 107 e 108, buscando as possibilidades de exclusão, movimentação ou a necessidade de manutenção de requisitos, bem como as situações em que a redação do requisito pudesse ser aprimorada, de modo a optar por previsões que possibilitassem maior grau de flexibilidade ao regulado quanto à maneira de cumprir a obrigação e mínima intervenção na atividade econômica, conforme diretrizes para elaboração e/ou revisão de requisitos normativos no âmbito da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA (Nota Técnica nº 9/2021/GTNO-SIA/GNAD/SIA, SEI nº 5863450).

2.2.3. Foi analisada a relevância de cada uma das medidas de segurança na garantia da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita utilizando-se o método AHP (Analytic Hierarchy Process), tendo sido selecionados cenários de ameaças julgados mais importantes para a segurança da aviação civil buscar preventivamente identificar e evitar seus danos.

2.2.4. Esses cenários de ameaça foram avaliados com medidas de proteção utilizadas para proteger a aviação civil, para verificar o seu grau de importância para identificar e evitar os danos de uma tentativa de ataque à aviação e, ainda, com cenários de ameaça utilizados pelo projeto desenvolvido na Gerência de AVSEC e Facilitação – GSEF da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA em 2015, e pela OACI em seu DOC 10108. Além disso, foram incluídos: “ataque cibernético”; “ataque com armas MANPAD”; e “Ataques por meio de aeronaves pilotadas a distância”. No caso de cenário de ataque a aeroporto, também, foi incluído o cenário de roubo com violência, por ser recorrente no Brasil.

2.2.5. Também, para avaliar as medidas de proteção, foi listada toda a estrutura de temas dispostos nos RBAC nº 107 e 108, assim como as classificações dos assuntos tratados em relação ao tipo de medida de segurança prevista, se preventiva ou de resposta, e se operacional ou administrativa (gestão/supervisão).

2.2.6. Definidos os cenários de riscos e as medidas de segurança a serem avaliadas para cada cenário, esses foram examinados por servidores com experiência e treinamento quanto à AVSEC lotados na SIA e compilados para se chegar ao resultado do percentual de importância das medidas.

2.2.7. Os resultados auxiliaram na aplicabilidade de requisitos em classes de operadores, na definição de medidas sancionatórias e administrativas, e até mesmo na necessidade de requisitos importantes serem mais bem definidos e na flexibilização da forma de cumprimento de requisitos menos importantes.

2.2.8. Dessa forma, para realizar a análise dos impactos da avaliação de risco realizada, vislumbrou-se a necessidade de revisar as classificações dos operadores aéreos e de aeródromos, para fins de aplicabilidade dos RBAC nº 107 e 108.

2.2.9. A análise de cada uma das classes previstas pelo RBAC nº 107, além da avaliação do racional envolvido na definição da aplicabilidade de cada requisito do regulamento, a equipe de estudos propõe a divisão dos aeroportos em 5 classes considerando as variáveis movimentação de passageiros, tipo de operação aérea (por exemplo sob a égide do RBAC nº 135 ou 121), regularidade da operação aérea (agendada ou não agendada) e aeroportos que possuem conectividade com os demais aeroportos, ou seja, aeroportos que passageiros e bagagens não são obrigados a serem inspecionados em processo de conexão.

2.2.10. Para a revisão da classificação dos operadores aéreos previstas pelo RBAC nº 108, buscou-se como diretriz a redução do número de observações na tabela apresentada no Apêndice A do RBAC nº 108 – Requisitos Aplicáveis em cada Classe, de modo a possibilitar uma verificação mais objetiva e direta quanto às aplicabilidades de cada requisito.

2.2.11. Buscou-se também facilitar a classificação dos operadores, considerando os dados de operação e certificação disponibilizados pela Agência, eAinda, buscou-se revisar os gatilhos e terminologias adotadas ao longo do regulamento, considerando o Projeto Prioritário Remodelagem de Serviços Aéreos.

2.2.12. Da mesma forma, foram observadas a redução do limiar de assentos separador das classes do RBAC nº 108, de modo a compatibilizá-lo ao limiar estabelecido para a certificação de empresas aéreas.

2.2.13. Como etapa final da proposta, conforme metodologia aplicada, considerando os resultados da avaliação paritária pelo método AHP e a proposta de alteração da classificação dos aeródromos, buscou-se atualizar a aplicabilidade contida nos Apêndices A dos RBAC nº 107 e 108 para cada nova classe criada.

2.2.14. Também, considerando as alterações sugeridas para os requisitos, foi realizada a escalabilidade das sanções aplicáveis às infrações ao Regulamento nº 108 em relação às classes propostas e a inclusão da dosimetria para os demais requisitos do RBAC nº 107, além da já existente quanto ao 107.43 – Inspeção da Bagagem Despachada.

2.2.15. Em síntese, as propostas se referem à edição de resoluções com emendas ao RBAC nº 107 – Segurança da Aviação Civil contra atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo e ao RBAC nº 108 – Segurança da Aviação Civil contra atos de Interferência Ilícita – Operador Aéreo, bem assim de portarias de revisão das respectivas IS nº 107-001 nº 108-001, nas quais se destacam as seguintes proposições:

- inclusão, exclusão, alteração e movimentação de requisitos;
- revisão das classificações dos operadores aéreos e de aeródromos;
- redefinição da aplicabilidade dos requisitos dos RBAC nº 107 e 108 (alterações nos Apêndices A dos Regulamentos), considerando as alterações realizadas e as novas classes propostas; e

- realização da escalabilidade da dosimetria das sanções aplicáveis às infrações ao RBAC nº 108 e inclusão da dosimetria para todos os requisitos do RBAC nº 107 (Apêndices B dos Regulamentos).

2.2.16. Cabe destacar que as alterações nos normativos acima citados têm impactos identificados conforme Relatório de AIR nº 3/2022 (SEI nº 7366158) e detalhados na Nota Técnica SEI nº 10945147.

### **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/acao-a-informacao/participacao-social/consultas-setoriais/consultas-em-andamento>

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

#### **3.2. Prazo para contribuições**

3.2.1. Os comentários referentes a esta Consulta Pública devem ser enviados no prazo de 45(quarenta e cinco) 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 Setorial, 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](mailto:gtno.gnad.sia@anac.gov.br)