

NOTA TÉCNICA Nº 14/2024/GTNO-SIA/GNAD/SIA

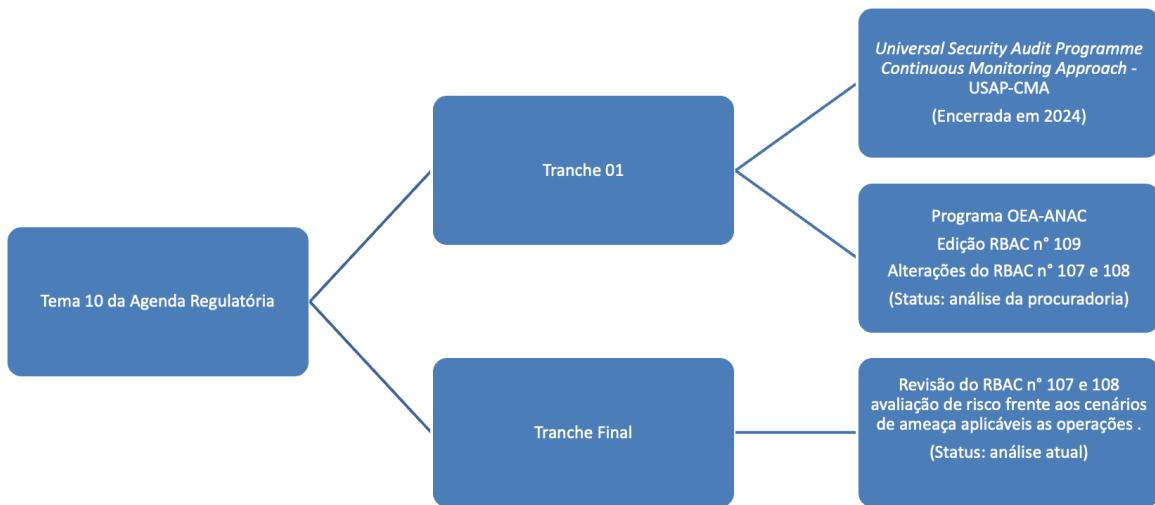
1. ASSUNTO

1.1. Desenvolvimento de proposta 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.

2. INTRODUÇÃO

2.1. Esta Nota Técnica compõe o processo SEI nº 00058.034495/2021-48, cuja origem ocorreu em cumprimento ao estabelecido na Agenda Regulatória da Anac, Tema nº 10 para o Biênio 2021-2022, 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.

2.2. Preliminarmente, convém ressaltar que o processo normativo em questão abrange tranches distintas, apresentadas da seguinte maneira:



2.3. Inicialmente, o tema tratado e indicado na Agenda Regulatória citava a revisão do RBAC 107, nos requisitos relacionados à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita aplicáveis aos operadores de aeródromo, mediante avaliação de risco sistemática das contramedidas previstas para os cenários de ameaça na operação.

2.4. Ao estruturar a análise de risco em questão, identificou-se a possibilidade de extensão dos estudos para uma revisão, nos mesmos moldes, do RBAC nº 108, que trata da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita para Operadores Aéreos.

2.5. Como primeiro passo, foi realizada análise de cada requisito dos regulamentos, por servidores com experiência na matéria, para identificar normativos nacionais, requisitos e formas de cumprimento previstos pela Organização de Aviação Civil Internacional – OACI relacionados ao assunto regulado, de modo a verificar a possibilidade de exclusão, alteração, movimentação ou manutenção de item normativo.

2.6. A revisão proposta teve por base a Emenda nº 07 ao RBAC nº 107 e a Revisão I da Instrução Suplementar – IS nº 107-001, além da Emenda nº 05 ao RBAC nº 108 e Revisão F da IS nº 108-001, versões dos normativos vigentes/publicadas quando da elaboração do AIR referente ao tema.

2.7. Oportunamente, foram inseridas nos estudos as conclusões do projeto de integração das atividades desenvolvidas pela Agência no âmbito do Programa Brasileiro de Operador Econômico

Autorizado (Programa OEA), conduzido pela Receita Federal do Brasil para a edição do RBAC nº 109, voltado para o delineamento do modelo de cadeia segura e do processo de acreditação de agentes de carga.

2.8. A junção do projeto ao presente processo administrativo foi motivada por recomendação da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária no Despacho SEI nº 6846731, para que a temática fosse tratada de forma uníssona.

2.9. Vale destacar que atualmente as propostas de revisão foram adequadas para ter por base as versões dos normativos vigentes, quais sejam a Emenda nº 09 ao RBAC nº 107 e a Revisão K da Instrução Suplementar – IS nº 107-001, bem como a Emenda nº 07 ao RBAC nº 108 e a Revisão H da IS nº 108-001.

2.10. Finalmente, salienta-se que em 21 de junho de 2024 as minutas de revisão dos RBAC nº 107 e nº 108 e das respectivas IS foram disponibilizadas para consulta interna na SIA, de modo que os servidores atuantes na área técnica pudessem apreciar as propostas de alteração nesses normativos.

3. RELATÓRIO

3.1. Para melhor análise do tema, a equipe de projeto, através da Análise de Impacto Regulatório (SEI nº 7366158), organizou o estudo por meio de identificação dos seguintes problemas regulatórios: i) aperfeiçoamento das normas AVSEC com foco no risco das operações e desempenho dos regulados; e ii) aprimoramento da facilitação do sistema de segurança de carga aérea no Brasil.

3.2. A partir da definição dos problemas, foram identificadas e analisadas as causas e consequências de cada problema regulatório, complementadas pelo desenvolvimento de estudos sobre as opções de ação aplicáveis à revisão da legislação a ser revista (RBAC 107 e 108).

3.3. Ao término da análise de cada alternativa regulatória, chegou-se à conclusão de que as ações propostas no AIR são adequadas para o aperfeiçoamento regulatório dos RBAC nº 107 e 108, como forma de propiciar uma regulação mais objetiva e atrelada aos riscos. Além disso, a proposta busca estabelecer uma estrutura organizada de requisitos, evitando excessos e trazendo maior flexibilidade aos operadores na definição de novas maneiras de atender a essas exigências.

3.4. É o relatório.

4. ANÁLISE

4.1. De início, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA, a partir da Nota Técnica nº 9/2021/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 5863450) e pelo Despacho SIA (SEI nº 6064047), definiu as diretrizes para elaboração e/ou revisão de requisitos normativos no âmbito da superintendência, a partir das quais se destacam diretrizes relacionadas à adoção de uma regulação mais voltada para gestão do risco, quais sejam: “Avaliar os problemas e buscar soluções sob o viés da regulação baseada em risco e da regulação responsiva.”; e “Considerar o modelo regulatório mais eficiente para alcançar o resultado esperado, observando a tríade: custo x risco x benefício”.

A - DAS ETAPAS DA ANÁLISE DE RISCO

4.2. Com o objetivo de adotar um modelo regulatório mais eficiente como premissa para a análise de risco relacionada aos RBAC nº 107 e 108, a metodologia foi aplicada em duas etapas: primeiro, realizou-se uma análise individual de cada requisito dos regulamentos e, em seguida, procedeu-se à avaliação de risco das medidas de segurança propostas.

A.1 - Etapa de análise, classificação e identificação da origem dos requisitos

4.3. A primeira etapa foi realizada através da análise dos requisitos dos Regulamentos citados por servidores lotados na atual Coordenadoria de Normas e Projetos Estratégicos-CNPE, da Gerência de AVSEC e Facilitação - GSEF e na Gerência Técnica de Normas – GTNO, da Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas-GNAD.

4.4. Na análise os especialistas classificaram cada requisito como conceituais, prescritivos ou de desempenho, conforme detalhamento apontado na Nota Técnica nº 9/2021/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 5863450).

4.5. Posteriormente, buscou-se identificar os requisitos e formas de cumprimento previstos pela Organização de Aviação Civil Internacional – OACI, especialmente as disposições previstas pelo Anexo 17

à Convenção da Aviação Civil Internacional – CACI e pelo DOC 8973 (Manual de Segurança da Aviação Civil). Levou-se em consideração ainda 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).

4.6. Ainda, buscou-se identificar as previsões relacionadas dos requisitos 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. Quanto ao PNAVSEC, destaca-se que, além do documento vigente à época (Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010), considerou-se também a proposta de revisão daquele Programa constante do processo nº 00058.015161/2018-70. Nesse viés, impende ressaltar que após a publicação do Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022, as propostas de revisão dos RBAC 107 e 108 foram atualizadas para considerar o disposto no novo PNAVSEC vigente.

4.7. Em seguida, através de reuniões específicas com a equipe de projeto, foram avaliados cada um dos requisitos indicados nos Regulamentos de nº 107 e 108. Na referida análise, buscou-se avaliar, considerando as informações levantadas previamente e a diretriz de buscar aderência aos Anexos da CACI (Nota Técnica nº 9/2021/GTNO-SIA/GNAD/SIA, SEI nº 5863450)), as possibilidades de exclusão, movimentação ou a necessidade de manutenção de requisitos, bem como situações em que a redação do requisito pudesse ser aprimorada, de modo a optar por previsões que possibilitessem maior grau de flexibilidade ao regulado quanto à maneira de cumprir a obrigação e mínima intervenção na atividade econômica, também 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)).

4.8. Observa-se que, de forma geral, o resultado para movimentação de requisitos ocorreu com a realocação de item em outro documento (manual ou IS). Já a exclusão ocorreu em casos de regra com previsão em outro dispositivo normativo ou em outro ponto do mesmo regulamento, ou, ainda, quando se identificou que o dispositivo apresentava um conceito ou orientação ao operador, e não uma obrigação em si.

4.9. Por fim, a alteração de requisitos se deu em casos que se identificou a necessidade de explicitar a obrigação apresentada, compatibilizar a redação do requisito com demais dispositivos normativos, além das situações em que a equipe de projeto optou por movimentar um requisito para outros pontos do mesmo regulamento, de modo a proporcionar maior clareza ao entendimento do normativo.

A.2 - Da análise de avaliação de risco das medidas de segurança. Método Analitic Hierarchy Process - AHP.

4.10. Na segunda etapa foi realizada a avaliação de risco propriamente dita. Resumidamente, o objetivo era analisar qual a relevância de cada uma das medidas de segurança na garantia da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

4.11. Antes de explicitar acerca da metodologia adotada, observa-se que, conforme descrito na AIR (SEI nº 7366158), a aviação civil internacional possui um padrão de atuação muito significativo na área de segurança da aviação civil, especialmente definido pelo Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI), que determina padrões técnicos aos Estados signatários da referida convenção. Portanto, a regulação brasileira atual já segue a estrutura do citado Anexo e dificilmente estabelece requisitos que fogem aos padrões internacionais.

4.12. A OACI possui metodologia de avaliação de risco quanto a aspectos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita já bem consolidada internacionalmente, representada pelo DOC 10108 (Aviation Security Global Risk Context Statement – Declaração do Contexto de Risco Global da Segurança da Aviação).

4.13. Para a avaliação de risco no estudo em questão, a equipe de projeto propôs a utilização do método AHP (Analitic Hierarchy Process), o qual já havia sido utilizado pela GSEF e registrado por meio do artigo acadêmico intitulado “Uso do Método AHP Para Identificação da Eficácia Relativa das Medidas de Segurança Aplicadas no Transporte Aéreo” apresentado no Simpósio do Transporte Aéreo (SITRAER), ocorrido em 2015.

4.14. De forma resumida, o trabalho realizado pela GSEF inicialmente estabeleceu 7 (sete) cenários de ameaças julgados mais importantes para a segurança da aviação civil. Na sequência, o trabalho identificou 8 (oito) medidas de proteção utilizadas para proteger a aviação civil nos cenários de ameaça selecionados.

4.15. Assim, para cada um dos 7 cenários de ameaça selecionados, avaliou-se as 8 (oito) medidas de proteção, comparando-as duas a duas quanto ao seu grau de importância para identificar e evitar os danos de uma tentativa de ataque à aviação.

4.16. Além das reuniões em grupo, o método possui um cálculo de coerência das respostas, por meio de matriz de cálculo (ou sistema computacional), que permite identificar as respostas incoerentes que precisam ser revisadas. Dessa forma, mesmo que utilizando a percepção subjetiva de cada profissional, o método proporciona a racionalização das avaliações, chegando a resultados mais fundamentados e justificados pelo uso de uma metodologia lógica, estratificada e amplamente adotada pela academia.

4.17. Para o presente projeto, após adaptações coerentes com o objetivo do trabalho, buscou-se avaliar os cenários de ameaça utilizados pelo projeto desenvolvido na GSEF 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.

4.18. Observa-se que o estudo realizou uma análise considerável dos dois trabalhos mencionados, quais sejam, DOC 10108 e Trabalho da GSEF de 2015, e promoveu melhorias e complementos para torná-los mais completos e adaptados aos objetivos do projeto em questão.

4.19. O resultado dos cenários de ameaça propostos pela equipe e o modelo de planilha AHP completa usada no estudo é apresentada em documento anexo ao AIR SEI nº 7366158- anexo SEI nº 7388242).

4.20. 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).

4.21. Portanto, a primeira estratificação das medidas de segurança resultou nos três seguintes grupos: Gestão AVSEC; Medidas Operacionais; e Controle de Qualidade AVSEC. Na sequência, buscou-se identificar, dentro desses três temas e seguindo a estrutura dos regulamentos, os assuntos pertinentes a cada grupo, chegando a um segundo grau de hierarquização.

4.22. Por fim, chegou-se a um terceiro nível de hierarquia, a partir do qual se passou a especificar medidas de segurança mais próximas dos conteúdos dos requisitos normativos, conforme a Tabela abaixo contida no AIR SEI nº 7366158 e anexo Análise de AHP Consolidada SEI nº 7388251.

4.23. O resultado das análises foi compilado, com base na média de cada medida de segurança para os 11 cenários avaliados. Posteriormente, utilizando a proporção do resultado das medidas de hierarquias de níveis 1 e 2, chegou-se ao resultado final do percentual de importância das medidas de nível 3, conforme apresenta a Tabela Análise de AHP Consolidada SEI nº 7388251.

4.24. Os resultados serviram de base para definição da aplicabilidade de requisitos em classes de operadores, na definição de medidas sancionatórias e administrativas, e até mesmo na necessidade de requisitos importantes serem melhor definidos e na flexibilização da forma de cumprimento de requisitos menos importantes.

4.25. 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.

A.3 - Do uso da avaliação de risco na definição de classes de operadores

4.26. No caso do RBAC nº 107, a atual classificação divide os aeródromos em 4 classes (classes AP-0, AP-1, AP-2 e AP-3). A classe AP-0 se diferencia das demais por englobar aeródromos que não possuam operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter. As demais classes se diferenciam entre si de acordo com o número de passageiros processados. A partir do Apêndice A do referido regulamento observa-se que a classe AP-1 é subdividida em três perfis de aeródromos, de acordo

com o número máximo de assentos da aeronave operada no aeródromo. A Figura abaixo apresenta um resumo das classes previstas pelo RBAC nº 107 em vigor (Tabela 6 do AIR SEI nº 7366158).

Tabela 6 – Classes dos aeródromos – RBAC 107

Movimentação de passageiros	Classificação atual	Tipo de operação
menor que 600.000	AP-0	Aviação geral, de serviço de táxi aéreo e/ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento
	AP-1	AP-1: < 30 assentos AP-1: 30 < assentos < 60 AP-1: > 60 assentos
	AP-2	Aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter.
	AP-3	

4.27. A partir do Projeto Prioritário Remodelagem de Serviços Aéreos, houve alteração na matriz de serviços estabelecida pela Anac, o que alterou, na nova matriz relacionada à certificação de empresas aéreas, o limiar de assentos separador das operações regidas pelo RBAC 135 daquelas regidas pelo RBAC 121, reduzindo de 30 assentos de passageiros para 19 assentos de passageiros.

4.28. Em relação ao processo que trata da revisão do RBAC nº 153, destaca-se que está sendo proposto um refinamento da aplicabilidade posta pelo regulamento em vigor, de modo a considerar não somente a movimentação de passageiros e, no caso dos aeródromos classificados como Classe I, da regularidade da operação aérea (voo regular/agendado ou não regular/não agendado), mas trazer também como variável para a aplicação de requisitos regulamentares o tipo de operação aérea que o aeródromo suporta.

4.29. Assim, foram consideradas as seguintes variáveis:

- Movimentação de passageiros – Classe I, II, III e IV;
- Tipo de operação aérea sob a égide do RBAC nº 91; 141; 135 ou 121;
- Tipo de uso: uso privativo ou não;
- Regularidade da operação aérea: agendado ou não agendado;
- Aeroportos aderentes ao processo de certificação operacional ou não;
- Operação baixa visibilidade ou não.

4.30. Considerando as informações acima, 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 proposta divide os aeroportos em 5 classes considerando as seguintes 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;
- 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.

4.31. As Tabelas abaixo apresentam a proposta de revisão das classes previstas pelo RBAC nº 107 em comparação com as classes atualmente previstas pelo regulamento e com as classes propostas para revisão do RBAC nº 153, respectivamente. A segunda foto também contém proposta de classificação SIA dos aeródromos, considerando as propostas de classificação dos aeródromos pelos RBAC nº 153 e 107.

– Comparação entre a proposta de revisão das classes previstas pelo RBAC nº 107 e as classes em vigor

Movimentação de passageiros	Classificação atual	Proposta
<200k pax	AP-0	Classe Residual
	AP-1: < 30 assentos	135 agendado
	AP-1: 30 < assentos < 60	121 sem conectividade
	AP-1: > 60 assentos	121 com conectividade
200k pax	AP-2	200k pax < 121 < 1mi pax
600k pax		
1mi pax		
5mi pax	AP-3	121 > 1mi pax

Movimentação de passageiros	Safety	Proposta Security	Resultado
<200k pax	91, 141, 135 não agendado	Classe Residual	A I-A
	135 agendado	135 agendado	B I-B
	121	121 sem conectividade	C I-C
		121 com conectividade	D I-D
200k pax	II	200k pax < 121 < 1mi pax	II-D
1mi pax	III	121 > 1mi pax	III-E
5mi pax	IV		IV-E

4.32. Por outro lado, para a revisão da classificação dos operadores aéreos, a proposta adotou 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. E, da mesma forma como já citado acima, foram observadas a redução do limiar de assentos separador das operações regidas pelo RBAC nº 135 daquelas regidas pelo RBAC nº 121, reduzindo de 30 assentos de passageiros (TCDS) para 19 assentos de passageiros (TCDS).

4.33. Em relação à classificação dos operadores aéreos previstas pelo RBAC nº 108, destaca-se que a classe II-B engloba os operadores que exploram serviço de transporte aéreo público não regular com aeronave de até 30 assentos (108.11(b)(2)(ii)), conforme redação dada partir da Emenda nº 03 ao regulamento. Esclarece-se que a redação anteriormente prevista fazia referência à exploração de serviço de “táxi-aéreo”, de modo que a referida alteração redacional foi adotada considerando as alterações normativas decorrentes do Projeto Prioritário Remodelagem de Serviços Aéreos, que excluiu a previsão do citado termo (a alteração foi feita com o objetivo de buscar o significado que a norma pretendia alcançar, de modo que não foram avaliados os eventuais impactos da alteração da matriz de serviços aéreos nos gatilhos usados nas definições das classes do regulamento).

4.34. Na busca de uma revisão ampla do regulamento a partir de uma análise de risco das medidas de segurança, e considerando ainda o tempo decorrido desde a alteração da matriz de serviços aéreos estabelecida pela Anac, vislumbra-se a possibilidade de alteração 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. Tal alteração tende a facilitar a classificação dos operadores, de modo a torná-la mais direta, considerando as demais exigências estabelecidas pela Agência para os operadores.

4.35. Conforme AIR SEI nº 7366158, não foram constatados impactos significativos para as alterações propostas. Ademais, a partir da análise de cada uma das classes previstas pelo RBAC nº 108, identificou-se que as classes I e II-A não apresentam diferenças significativas na aplicabilidade dos requisitos propostos pelo regulamento, o que não justificaria a separação desses operadores em duas classes distintas.

4.36. Ainda a partir da citada análise, observou-se a possibilidade de união de classes e perfis de operadores, considerando a comparação feita entre as atuais classes/perfis de operadores:

Classe II-B: operadores que exploram serviço de transporte aéreo público não regular com aeronave de até 30 assentos;

Classe IV-A: operadores que exploram serviço de transporte aéreo público de passageiros - excluindo a modalidade de transporte aéreo público não regular com aeronave de até 30 assentos - que operam aeronave com capacidade inferior a 30 passageiros;

Classe III: operadores que exploram serviço de transporte aéreo público em voos domésticos, exclusivamente de carga ou mala postal - excluindo a modalidade de transporte aéreo público não regular com aeronave de até 30 assentos - que operam aeronave com capacidade inferior a 30 passageiros;

Classe V: operadores que exploram serviço de transporte aéreo público internacional de carga, exclusivamente - excluindo a modalidade de transporte aéreo público não regular com aeronave de até 30 assentos - que operam aeronave com capacidade inferior a 30 passageiros;

Classe VI: operadores que exploram serviço de transporte aéreo público internacional de passageiros - excluindo a modalidade de transporte aéreo público não regular com aeronave de até 30 assentos - que operam aeronave com capacidade inferior a 30 passageiros.

4.37. Como resultado da análise citada, a tabela abaixo representa a comparação entre as classes previstas pelo RBAC nº 108 em vigor e proposta de alteração.

CLASSIFICAÇÃO DO RBAC 108 EM VIGOR		PROPOSTA DE REVISÃO DA CLASSIFICAÇÃO DO RBAC 108	
Classe	Definição da classe	Comentário	Classe
Classe I	Serviço aéreo privado; Operações RBAC 90		
Classe II-A	Serviço aéreo especializado público	Unir classes I e II-A; Classe residual.	Classe I
Classe II-B	Serviço de transporte aéreo público não regular (até 30 assentos)	Unir classes II-B e IV-A, e parte das classes III, V e VI; Operadores aos quais se aplica o RBAC nº 135 e operadores estrangeiros que realizam operação com o emprego de aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb)	Classe II
Classe III	Carga ou malé postal; voo doméstico	Alterar classe; Operadores aos quais se aplica o RBAC nº 121 em suas operações domésticas de transporte de carga.	Classe III
Classe IV-A	Passageiro; voo doméstico (até 30 assentos)	Unir classes II-B e IV-A, e parte das classes III, V e VI; Operadores aos quais se aplica o RBAC nº 135 e operadores estrangeiros que realizam operação com o emprego de aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb)	Classe II
Classe IV-B	Passageiro; voo doméstico (acima de 30 assentos)	Alterar classe; Operadores aos quais se aplica o RBAC nº 121 em suas operações domésticas de transporte de passageiros.	Classe IV
Classe V	Carga ou malé postal; voo internacional	Alterar classe; excluir operadores que operam aeronaves de até 19 assentos e/ou com capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb)	Classe V
Classe VI	Passageiro; voo internacional	Alterar classe; excluir operadores que operam aeronaves de até 19 assentos e/ou com capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb)	Classe VI

4.38. 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, ambas descritas na presente Nota Técnica, avaliou-se cada um dos requisitos dos Regulamentos estudados e montou-se uma tabela que indica a aplicabilidade atual e, considerando o resultado de risco identificado, buscou-se atualizar a aplicabilidade para cada nova classe criada.

4.39. As planilhas resultado das análises encontram-se anexas ao AIR SEI nº 7366158 (RBAC nº 107 Anexo - Requisitos aplicáveis em cada classe de aeródromo - SEI nº 7388257 / RBAC nº 108 Anexo - Requisitos aplicáveis em cada classe de operador aéreo - SEI nº 7388262).

4.40. Em continuidade, foi elaborada a proposta com escalabilidade da dosimetria das sanções aplicáveis às infrações aos Regulamentos nº 107 e nº 108 em relação às classes propostas. Para tanto, foi utilizado como referência o RBAC 153, que apresenta uma redução gradual em relação às classes na concepção de sua dosimetria. Assim, considerando as alterações sugeridas para os requisitos, foi realizada a avaliação e adequação dos valores contidos no Apêndice B do RBAC nº 108 e suas incidências.

4.41. Especificamente quanto ao RBAC nº 107, a Emenda em vigor só previa dosimetria para o requisito 107.43 – Inspeção da Bagagem Despachada. Desse modo, em atuação com a Coordenadoria de Autos de Infrações e Multas – COIM/SIA, foi realizado estudo para a inclusão no Apêndice B da dosimetria para todos os requisitos do Regulamento.

4.42. Na elaboração do Apêndice B ao RBAC nº 107, foram considerados os códigos e valores especificados no item III – Segurança da Aviação Civil – Operador de Aeródromo, descrito no Anexo III da Resolução nº 472 da ANAC, de 6 de junho de 2018. Esses códigos e valores foram mantidos e transferidos para o Anexo VII da Resolução nº 762, de 18 de dezembro de 2024, que regulamenta as infrações à legislação da aviação civil e define os valores-base das multas aplicáveis, conforme disposto na Tabela 2 – AVSEC Operador de Aeródromo. Esse anexo trata de infrações relacionadas à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e à facilitação no transporte aéreo. Os critérios e parâmetros estabelecidos foram formalizados no processo administrativo nº 00058.036625/2023-49, garantindo a conformidade com as normas vigentes e a coerência regulatória.

4.43. Além disso, adotou-se uma abordagem proporcional na definição dos valores das penalidades, considerando a gravidade e a natureza da infração. Por exemplo, no que tange ao RBAC nº 108, referente à designação e capacitação de profissionais AVSEC, foi estipulado um valor intermediário de multa de R\$ 17.500,00 para situações em que o profissional designado não possua capacitação exigida. Já para casos em que a capacitação encontra-se vencida, o valor foi reduzido para R\$ 14.000,00, refletindo a menor gravidade relativa da infração.

4.44. Esse método assegura maior equidade no tratamento das infrações, alinhando-se aos princípios da proporcionalidade e razoabilidade, fundamentais para a regulação da aviação civil. Desta forma, a proposta anexa tem os seguintes princípios: i) uma maior flexibilidade na forma de cumprimento dos regulamentos em questão, ao considerar a busca pela proposição de uma redação dos requisitos mais voltada para o desempenho esperado das medidas de segurança, além da movimentação do detalhamento de requisitos para documentos diversos do Regulamento; ii) potencial ganho em relação à melhoria na gestão do custo na aplicação do regulamento, ao considerar que a avaliação de risco das medidas de segurança realizada reflete em um melhor direcionamento dos objetivos regulatórios relacionados à

AVSEC e às características específicas da operação. iii) impacto significativo na atuação da Anac com o objetivo de propiciar uma maior familiarização dos operadores à nova forma de regulamentação do tema; iv) impacto em demais processos de trabalho da Agência, em razão da avaliação dos perfis de regulados e à alteração de classes proposta.

A.4 - Do resultado de análise das opções de ação do AIR e considerações de impacto da proposta regulatória

4.45. Finalizando o desenvolvimento da proposta de revisão dos RBAC nº 107 e 108, foram analisadas as opções de ação ressaltando que a adoção de todos os pontos estudados que visem o “Aperfeiçoamento das normas de AVSEC, com foco no risco associado às operações e no desempenho esperado dos entes regulados” possibilitem maior grau de flexibilidade ao regulado quanto à maneira de cumprir a obrigação e mínima intervenção na atividade econômica, permitindo a ele maior grau de escolha, e incentivo ao uso de ferramentas próprias de avaliação de risco, como presentes nos Sistemas de Gestão de Segurança.

4.46. Na análise de impactos e comparação das opções propostas, chegou-se ao entendimento que é provável: i) uma maior flexibilidade na forma de cumprimento dos regulamentos em questão, ao considerar a busca pela proposição de uma redação dos requisitos mais voltada para o desempenho esperado das medidas de segurança, além da movimentação do detalhamento de requisitos para outros documentos normativos, como IS por exemplo; ii) potencial ganho em relação à melhoria na gestão do custo na aplicação do regulamento, ao considerar que a avaliação de risco das medidas de segurança realizada reflete em um melhor direcionamento dos objetivos regulatórios relacionados à AVSEC e às características específicas da operação. iii) impacto significativo na atuação da Anac junto aos operadores, com o objetivo de propiciar uma maior familiarização com a nova forma de regulamentação do tema; iv) impacto em demais processos de trabalho da Agência, em razão da avaliação dos perfis de regulados e à alteração de classes proposta.

4.47. Ressalta-se a indicação para a entrada em vigor dos regulamentos de 6 meses, para que seja implementado um plano de comunicação e para que o operador entenda as mudanças e impactos na sua operação e possa adequar-se de forma apropriada. A proposta de mudança dos RBAC deve ser produzida considerando as IS, e que a entrada em vigor de ambos os regulamentos seja feita de forma harmônica. Na área de fiscalização há também impactos, em especial quanto aos processos sancionatórios. Com a diminuição da prescritividade dos RBAC, as constatações de não conformidade deverão mais ainda se basear não somente nos requisitos, mas também nos documentos que formalizam a forma de cumprimento definida entre o órgão regulador e o regulado, como os programas de segurança quando exigidos ou as IS quando não há exigência de programas de segurança. Sendo assim, os Elementos de Fiscalização (EF) da SIA deverão ser revisitados e reformulados para prever, de maneira mais incisiva, o conteúdo das IS como padrão de atendimento das medidas de segurança, exceção aos casos em que o Programa de Segurança aprovado pela Agência tiver uma forma adicional de cumprimento de um determinado requisito.

4.48. Com a proposta haverá uma importante diminuição da prescritividade dos RBAC, ou seja, o operador poderá propor mais formas de atender um princípio de segurança do que apenas uma determinada no regulamento. Apesar de atualmente na história dos RBAC nº 107 e 108, haver somente duas isenções aprovadas para o RBAC nº 107 e uma para o RBAC nº 108, julga-se que um regulamento com menos entraves e prescritividade traga maior possibilidade de inovação pelos operadores, deixando à área técnica da Agência a necessidade de avaliar se as formas de cumprimento aos requisitos possuem níveis de segurança superiores, equivalentes ou inferiores, se comparadas às formas presentes nas IS da ANAC, conforme prevê o art. 14 da Resolução nº 30 da ANAC.

4.49. Atualmente, isso já ocorre na AVSEC, por meio da análise dos programas de segurança da Agência, sob a tutela da Gerência Técnica de Fiscalização e Certificação ASVEC. Sendo assim, é importante mencionar que a proposta do projeto traz impacto direto nessa seção da Agência uma vez que ela terá mais liberdade para analisar propostas de formas diversas de atender aos princípios presentes nos requisitos, com menor probabilidade de haver um entrave regulatório que enseje um pedido de isenção.

4.50. Na área de fiscalização há também impactos, em especial quanto aos processos sancionatórios. Com a diminuição da prescritividade dos RBAC, as constatações de não conformidade deverão mais ainda se basear não somente nos requisitos, mas também nos documentos que dispõe acerca da forma de cumprimento definida entre o órgão regulador e o regulado, como os programas de segurança

quando exigidos ou as IS quando não há exigência de programas de segurança. Sendo assim, os Elementos de Fiscalização (EF) da SIA deverão ser revisados e reformulados levando em consideração o conteúdo das IS como padrão de atendimento das medidas de segurança, com exceção aos casos em que o Programa de Segurança aprovado pela Agência tiver uma forma adicional de cumprimento de um determinado requisito.

5. INSTRUÇÃO PROCESSUAL

5.1. Em síntese, a partir dos estudos realizados pela área técnica foram elaborados os seguintes documentos e propostas:

5.2. Do RBAC nº 107:

- Minuta de Resolução de aprovação de emenda ao RBAC nº 107 (SEI nº 10945154);
- Minuta de RBAC nº 107 versão com controle (SEI nº 10948822) e versão limpa (SEI nº 10948856);
- Quadro de alterações do RBAC 107 (SEI nº 10961244);

5.3. Do RBAC nº 108:

- Minuta de Resolução de aprovação de emenda ao RBAC nº 108 (SEI nº 10948939);
- Minuta de RBAC nº 108 versão com controle (SEI nº 10948945) e versão limpa (SEI nº 10949107);
- Quadro de alterações do RBAC 108 (SEI nº 10949193);

5.4. Da IS nº 107-001:

- Minuta de Portaria de aprovação de revisão à IS nº 107-001 (SEI nº 10949208);
- Minuta de IS nº 107-001 versão restrita com controle (SEI nº 10953277), versão restrita limpa (SEI nº 10953290) e versão pública limpa (SEI nº 10953293);

5.5. Da IS nº 108-001:

- Minuta de Portaria de aprovação de revisão à IS nº 108-001 (SEI nº 10949276)
- Minuta de IS nº 108-001 versão restrita com controle (SEI nº 10953298), versão restrita limpa (SEI nº 10953301) e versão pública (SEI nº 10953305);

5.6. Justificativa para Consulta Pública (SEI nº 10953393); e

5.7. Minuta de Aviso de Consulta Pública (SEI nº 10951618).

6. CONCLUSÃO

6.1. Do exposto, considerando a conclusão da instrução dos autos para a fase de desenvolvimento, de acordo com a Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020, julga-se oportuna a submissão da presente documentação à avaliação do Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária, com sugestão de posterior remessa à Diretoria, para deliberação quanto à realização de Consulta Pública das propostas normativas apresentadas.



Documento assinado eletronicamente por **Vagner de Menezes Neto, Gerente Técnico de Normas**, em 27/12/2024, às 15:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Humberto Terra Calcagno, Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas**, em 27/12/2024, às 15:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Gustavo Silva Cavallari, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 27/12/2024, às 15:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Tarik Pereira de Souza, Gerente de AVSEC e Facilitação**, em 27/12/2024, às 16:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marilia Carneiro Miziara, Analista Administrativo**, em 27/12/2024, às 16:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **10945147** e o código CRC **BAF1A9AB**.