



VOTO

PROCESSO: 00058.049534/2022-92

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (SIA)

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. Nos termos do artigo 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do país, competindo-lhe, entre outras competências, regular e fiscalizar a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a movimentação de passageiros e carga e expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis. À Diretoria da ANAC, conforme artigo 11, inciso V do mesmo diploma legal, compete exercer o poder normativo da Agência.

1.2. Por seu turno, o Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, através de seu artigo 33, inciso I, alínea “c”, prevê que compete à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre proteção das operações de aviação civil contra atos de interferência ilícita.

1.3. Constata-se, portanto, que a matéria em discussão é de competência da Diretoria Colegiada da ANAC e foi corretamente encaminhada pela área técnica competente.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no relatório, as alterações normativas ora discutidas decorrem, de modo geral, da Emenda nº 17 ao Anexo 17 (*Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*) da Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI), e foram consolidadas nas propostas de emendas aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) nº 107, 108 e 110 (SEI 9478996, 9359015 e 8997769), assim como nas revisões da Resolução nº 499, de 12 de dezembro de 2018, que aprovou o Programa de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita da Agência Nacional de Aviação Civil (PAVSEC - ANAC) (SEI 8993726), das Instruções Suplementares (IS) nº 107-001, 108-001 e da Diretriz de Segurança de Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (DAVSEC) nº 02-2016, intitulada "Parâmetros quantitativos para realização de procedimentos de inspeção de segurança aleatória nos aeródromos civis públicos brasileiros" (SEI 9359173, 9359215 e 9359252).

2.2. Em síntese, as alterações propostas para os RBAC nº 107 e 108 buscam trazer requisitos para que o operador de aeródromo e o operador aéreo garantam que Informações Restritas de Segurança (IRA) sejam de acesso somente às pessoas que tenham necessidade de seu conhecimento, evitando, assim, sua disseminação indevida, além da própria obrigação de implementar processo de avaliação de antecedentes para acesso a tais informações. Quanto à aplicabilidade do requisito, em relação ao RBAC nº 107 este foi proposto como recomendado para Classe AP-0 e obrigatório para as demais classes; em relação ao RBAC nº 108, recomendado para as Classes I e II-A, e aplicável para operação regular para as demais classes.

2.3. No que concerne ao PAVSEC/ANAC, a SIA incluiu, entre outras, a obrigação de desenvolvimento pela Agência de adequados procedimentos e critérios de acesso à IRA, produzidos pela própria Agência e disponibilizados aos operadores aéreos e aeroportuários, ou outras entidades, conforme previsto no item 3.1.9 do Anexo 17; bem como a obrigação de implementar procedimentos de proteção e manuseio de IRA partilhada com outros Estados, conforme previsão no item 2.4.5 do referido Anexo. Ainda, quanto ao PAVSEC/ANAC, cabe destacar que no curso da preparação para a auditoria USAP-CMA foram identificadas necessidades de atualização quanto à cooperação internacional e à avaliação de risco.

2.4. Desta feita, no primeiro caso, foi proposta a inclusão de previsão para assegurar que, em caso de identificação da necessidade de implementação de medidas adicionais de segurança para voos específicos, sejam feitas consultas aos operadores e aos Estados impactados e sejam consideradas eventuais medidas alternativas equivalentes propostas por outro Estado. No segundo, a previsão para que a ANAC estabeleça e implemente procedimentos para compartilhar, junto aos operadores aeroportuários, operadores aéreos e outras entidades interessadas, informação pertinente que os ajude a efetuar avaliações eficazes de risco.

2.5. No mais, em referência à auditoria USAP-CMA, foram identificadas oportunidades de melhorias pontuais no RBAC nº 108 para compatibilidade com o Anexo 17, especialmente quanto aos procedimentos de classificação do volume como carga conhecida, carga desconhecida ou carga de alto risco, de modo que foi incluída a necessidade de emissão de Declaração de Segurança (CSD - *Consignment Security Declaration*) para carga ou mala postal desconhecida que é reclassificada como conhecida, após realização de inspeção de segurança. Incluiu-se, ainda, a referência à Declaração de Segurança como documento que garanta que a carga ou mala postal passou por inspeção de segurança no aeródromo de origem ou pertence a uma cadeia segura. Por outro lado, foi excluída previsão de reconhecimento dos controles de segurança, vez que o Anexo 17 não exige reconhecimento entre países para isentar a inspeção de carga em transferência, sendo suficiente o simples registro de que houve inspeção ou que a carga foi submetida a uma cadeia de segurança por CSD.

2.6. Nos termos da Nota Técnica nº 25/SIA (SEI 9356333), das 11 (onze) contribuições apresentadas na Consulta Pública nº 11, a SIA acatou apenas uma delas, e de forma parcial, no que se refere ao item 108.127 (a) (5), a qual sugeriu que a inspeção de cargas seja feita de forma análoga à inspeção de bagagens domésticas prevista na DAVSEC nº 04/2021 (Revisão A), com prazo mínimo de 40 (quarenta) meses para implementação; e que seja instituído grupo de trabalho com os operadores de aeródromo. Para justificar sua contribuição, a empresa AZUL alegou, entre outros aspectos, o aumento do custo operacional em geral em face de maior tempo da aeronave em solo, além do alto impacto financeiro referente aos investimentos a serem realizados, a exemplo da aquisição de equipamentos, contratação de recursos humanos, estudos para implementação e adequação da infraestrutura local.

2.7. Ponderando sobre a contribuição apresentada, a área técnica esclareceu que o item 108.127 (a) (5) não criou obrigação adicional, mas apenas estabeleceu a necessidade de inspeção da carga que não possua Declaração de Segurança, de modo a comprovar a aplicação de controles de segurança na origem ou o pertencimento a uma cadeia segura da carga. Em todo caso, a SIA optou por revisar a estruturação dos requisitos, excluindo o item 108.127 (a) (5), e incluindo sua redação como desdobramento do item 108.127 (a) (1), que trata da inspeção da carga e mala postal internacional, de maneira a evitar dúvidas quanto à aplicabilidade da medida ou eventual dupla interpretação.

2.8. No que concerne à Consulta Setorial nº 07, das 11 (onze) contribuições recebidas, a área técnica acatou 5 (cinco) delas, entre as quais se destaca a sugestão de redução do prazo de 5 (cinco) para 2 (dois) anos para arquivamento da IRA; bem como a sugestão que demandou ajuste no item F.46.1.2, de modo que a nova redação passou a garantir que funcionário do operador de aeródromo, de posse de credencial permanente, acompanhe o acesso e realize vigilância permanente de materiais de obras e serviços em área restrita de segurança (ARS) até que haja seu completo descarregamento. Assim, os objetos serão mantidos em local segregado ou sob vigilância por equipe de profissionais ou Circuito Fechado de Televisão (CFTV), sendo que a forma e a frequência de vigilância devem considerar o risco, sem necessidade de vigilância permanente do material durante o período de armazenamento.

2.9. Atendidas ou justificadas as recomendações feitas a partir da consultoria jurídica (SEI 9471579), e considerando a necessidade de adequação dos operadores aéreos e aeroportuários aos novos padrões, assim como o custo de implementação das medidas necessárias, a área técnica recomendou que a proposta seja acolhida com a vigência de 1º de maio de 2024, para a Revisão F da DAVSEC nº 02-2016, e de 1º de março de 2024, para as demais propostas de revisões e emendas, termos com os manifesto plena concordância.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação** das emendas aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) nº 107, 108 e 110 (SEI 9478996, 9359015 e 8997769), assim como das revisões da Resolução nº 499, de 12 de dezembro de 2018, que aprovou o Programa de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita da Agência Nacional de Aviação Civil (PAVSEC - ANAC) (SEI 8993726), das Instruções Suplementares (IS) nº 107-001, 108-001 e da Diretriz de Segurança de Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (DAVSEC) nº 02/2016, intitulada "Parâmetros quantitativos para realização de procedimentos de inspeção de segurança aleatória nos aeródromos civis públicos brasileiros" (SEI 9359173, 9359215 e 9359252).

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor-Presidente Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 23/01/2024, às 16:28, 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 **9578533** e o código CRC **C5DDEE8C**.

SEI nº 9578533