

1. INTRODUÇÃO

- 1.1. A emenda 17 ao Anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI) trouxe mudanças, dentre as quais o novo texto do padrão (SARP) 3.4.1, que inovou ao prever a verificação de antecedentes para solicitantes de informações sensíveis de AVSEC.
- 1.2. Os normativos internos da ANAC não se encontram alinhados à essa inovação, havendo atualmente verificação de antecedentes somente para o credenciamento aeroportuário e para profissionais que desempenham atividades AVSEC, padrões esses já previstos nas emendas anteriores do Anexo 17 à CACI.
- 1.3. Pretende-se, portanto, analisar a necessidade e viabilidade de alinhar os normativos da Agência aos padrões e práticas recomendados (SARPs) da norma 3.4.1 do Anexo 17 da CACI.

2. SUMÁRIO EXECUTIVO

- 2.1. Criada em 7 de dezembro de 1944, com a assinatura da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (conhecida como Convenção de Chicago), a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) é a Agência especializada das Nações Unidas responsável por favorecer a segurança, a eficiência, a economia e o desenvolvimento do setor aéreo.
- 2.2. Por meio dos 19 Anexos à Convenção de Chicago, que tratam de diversos temas da aviação civil internacional, a OACI estabelece normas e práticas recomendadas para o setor (Standards and Recommended Practices – SARPs), que balizam o marco regulatório de aviação de seus 193 Estados membros e a atuação de suas respectivas autoridades de aviação civil.
- 2.3. Os Anexos à Convenção de Chicago são constantemente submetidos a revisões e atualizações por parte da OACI e de seus Estados membros, de modo a refletirem o desenvolvimento do setor aéreo e os desafios que se lhe impõem.
- 2.4. O Anexo 17 – Segurança: Proteção da Aviação Civil Internacional contra Atos de Interferência Ilícita, já passou por 17 emendas e 10 edições, estando atualmente em sua 18ª emenda, 11ª edição, prevista para entrar em vigor a partir de novembro de 2022.
- 2.5. O presente estudo teve início com a análise de lacunas entre os normativos vigentes da ANAC e os padrões e recomendações (SARPs) do Anexo 17 à Convenção da OACI, sendo a proposta de alteração do padrão 3.4.1 do Anexo 17, advindo da emenda 17, relativamente recente.
- 2.6. Em que pese o assunto referente a esta alteração não fazer parte da Agenda Regulatória da ANAC, faz-se necessário buscar com que a regulação vigente esteja em linha com as práticas e padrões recomendados pela OACI, conforme o art. 7º, inciso III do Decreto nº 11.195, de 08/09/2022 (PNAVSEC). Tal previsão está indicada também no Plano Estratégico 2020-2026 desta Agência^[1] que indica, por meio do Objetivo Estratégico 8, que a ANAC deve intensificar a atuação internacional para alinhamento de normas e melhores práticas do setor. Ainda, o citado Plano Estratégico prevê, por meio do Objetivo Estratégico 2, a responsabilidade da Agência no desenvolvimento e implantação de ações que visem elevar continuamente os níveis de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (Security), promovendo e consolidando a cultura de segurança do setor e possibilitando à sociedade o acesso a um transporte aéreo seguro e confiável.
- 2.7. Desse modo, identificou-se a existência de problema regulatório relacionado à existência de riscos à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, ao se disponibilizar acesso a pessoas cujo histórico é desconhecido a documentos classificados como Informação Restrita de AVSEC.
- 2.8. Foi considerada, assim, além da alternativa de “não ação” (manutenção do status quo), que é a linha de base da avaliação, a seguinte alternativa: incluir nos normativos vigentes a definição de IRA e a previsão de verificação de antecedentes de pessoas que solicitem acesso a informações classificadas como IRA.
- 2.9. Em relação aos benefícios da alternativa proposta, foram considerados a possibilidade de incremento da segurança e proteção às Informações Restritas de AVSEC (IRA); e o alinhamento dos normativos ao padrão 3.4.1 do Anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional. Quanto aos custos, destaca-se a existência de custo para o solicitante do acesso à informação relacionado à obtenção de certidões de antecedentes que, em alguns casos, não são gratuitas; a existência de custos para a ANAC e para as entidades que produzem informação classificada como IRA quanto ao controle, avaliação e guarda dos antecedentes recebidos, além da percepção da imagem da Agência junto ao público como excessivamente burocrática. No entanto, incertezas na mensuração dos custos e dos benefícios devem ser consideradas para a tomada de decisão.
- 2.10. Desta forma, o presente estudo buscou contemplar uma avaliação dos riscos e dos impactos do problema regulatório, bem como os custos e os benefícios das alternativas propostas, de forma a subsidiar o processo decisório no âmbito da ANAC.

3. ANÁLISE E DEFINIÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

3.1. Contextualização da situação-problema

- 3.1.1. Em 17 de junho de 2019, durante a 13ª reunião da 217ª Sessão do Conselho da OACI, foram consideradas as propostas de Emenda 17 ao Anexo 17 — Segurança: Proteção da Aviação Civil Internacional contra Atos de Interferência Ilícita. Essas propostas decorreram da revisão feita ao Anexo 17 durante a 30ª Reunião do Painel de Segurança da Aviação, realizada em Montreal, Canadá, de 13 a 17 de maio de 2019.
- 3.1.2. A Emenda 17, aplicável a partir de 30 de julho de 2020, trouxe algumas alterações ao texto, de forma a torná-lo mais claro e menos ambíguo em alguns casos, e alterando algumas recomendações para padrões, de modo a reforçar sua importância, como por exemplo, do treinamento em conscientização AVSEC.
- 3.1.3. Inicialmente foi realizada uma análise das mudanças promovidas pelas emendas 17 e 18 ao Anexo 17 da Convenção da OACI. Ao analisar a proposta de alteração do 3.4.1, por meio da emenda 17, identifica-se uma lacuna regulatória, dado que os normativos atualmente vigentes não preveem a verificação de antecedentes de pessoal previamente à solicitação de autorização para acesso à documentação classificada como Informação Restrita AVSEC (IRA).
- 3.1.4. A tabela a seguir reproduz a alteração promovida pela emenda 17 ao item 3.4.1, Seção 3.4 – Controle de Qualidade e Qualificações, Capítulo 3 – Organização do Anexo 17. O item 3.4.1 uniu em um único SARP todas as previsões que já havia quanto aos casos em que os antecedentes criminais e sociais devem ser aplicados, antes segregados em requisitos diferentes, criando ainda um caso em que os antecedentes devem ser realizados: para o acesso às informações sensíveis de segurança.

Texto original	Texto alterado
3.4 <i>Quality control and qualifications</i> 3.4.1 Each Contracting State shall ensure that the persons implementing security controls are subject to background	3.4 <i>Quality control and qualifications</i> 3.4.1 Each Contracting State shall ensure that:

3.1.5. De acordo com a OACI, a alteração realizada visa a esclarecer quem deve ser submetido a verificações de antecedentes, quando estas devem ser aplicadas e o que deve ocorrer se o solicitante apresentar antecedentes que o desqualifiquem. Em particular, o padrão agora prescreve a necessidade de verificações de antecedentes de forma recorrente e as ações necessárias quando uma pessoa é considerada inadequada para as funções relevantes como resultado da verificação de antecedentes.

3.1.6. Antes da implementação da emenda 17 ao Anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional, o padrão 3.4.1 previa que pessoas que implementassem controle AVSEC deveriam passar por verificação de antecedentes. Não havia menção à recorrência dessa verificação, e nem uma maior especificação dos profissionais abrangidos por tal padrão.

3.1.7. O novo padrão 3.4.1, proposto pela emenda 17 ao Anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional, prescreve a necessidade de verificações recorrentes de antecedentes, bem como as ações que devem ser tomadas quando uma pessoa for considerada inadequada, seja para exercer as funções de controle de segurança AVSEC; acessar desacompanhada a ARS, ou acessar informações IRA; em virtude de seus antecedentes.

3.1.8. O novo texto tornam mais claras as situações e procedimentos envolvendo a verificação de antecedentes, no item 3.4.1 a), sendo esta aplicada a: a) pessoas que implementam controles de segurança AVSEC; b) pessoas que necessitem acessar desacompanhadas as Áreas Restritas de Segurança (ARS) dos aeródromos; e c) pessoas que acessem Informações Restritas AVSEC (IRA).

3.1.9. Portanto, o item 3.4.1 a) inclui a necessidade de verificação de antecedentes para pessoas que acessem ou solicitem acesso a Informações Restritas de AVSEC (IRA), não incluídas entre os profissionais descritos no item anterior, sendo esse item justamente uma inovação normativa do Anexo 17 à CACI. Essa inovação não está prevista atualmente nos normativos da ANAC.

3.1.10. Os procedimentos referentes à verificação de antecedentes, quer seja na seleção de profissionais que exerçam funções AVSEC e/ou que tenham necessidade de acesso desacompanhadas às Áreas Restritas de Segurança (ARS) dos aeródromos, ou recorrentemente (no caso de renovação de credencial aeroportuária ou de certificação AVSEC), já estão previstos nos normativos da ANAC e, portanto, não se identifica impacto da inclusão dessas especificações na norma internacional.

3.1.11. Identifica-se, a princípio, a necessidade de avaliar se a adequação dos normativos da ANAC aos padrões estabelecidos pela Emenda 17 ao Anexo 17 à CACI, no que concerne à inclusão de exigência de verificação de antecedentes criminais/sociais também para pessoas que solicitem e tenham acesso às informações restritas de segurança, seria pertinente e possível.

3.1.12. Avaliando as consequências de alinhamento ou não da regulação nacional com a da OACI no aspecto apresentado, é importante mencionar que quando não há a implementação de uma SARP, o Estado deve declarar sua diferença à OACI, e neste caso, a diferença declarada é classificada com menor nível de proteção. Essa diferença não afasta também o Estado de sofrer uma constatação em auditoria da OACI, o que impacta nos indicadores de auditoria, que são utilizados como metas do Plano Global de AVSEC (Global Aviation Security Plan – GAsEP) e são divulgados entre os Estados por meio do Portal Seguro da OACI.

3.1.13. Sendo assim, o não cumprimento de uma SARP possui consequências negativas para o Estado que não entende ser necessário seguir um padrão internacional, mas é uma opção do Estado não as cumprir, quando entender que não seja necessário ou que há mais impactos positivos do que negativos. No caso em tela, em futuras auditorias USAP-CMA da OACI ao Brasil, seriam impactadas negativamente as Protocol Questions (PQs) 3115, 4230, 4232, 4240, 4245, 4250 e 4252.

3.1.14. Consequentemente, este estudo busca apresentar informações e análise que corroborem para uma decisão favorável ao Estado Brasileiro, identificando os possíveis ganhos para a segurança, os prejuízos à facilitação e os impactos para a indústria e órgãos públicos, em especial, à própria Agência.

3.2. Definição do problema regulatório a ser enfrentado

3.2.1. Destaca-se, inicialmente, que o arcabouço regulatório relativo a AVSEC reúne um conjunto de recursos, medidas e procedimentos que objetiva garantir a formação de um sistema de segurança capaz de proteger adequadamente as operações da aviação civil contra ocorrências de atos de interferência ilícita^[2].

3.2.2. Nesse sentido, a classificação de documentos como “Informação Restrita de AVSEC” caracteriza que tais documentos contêm informação cuja divulgação ao público em geral, de forma não controlada, pode ser prejudicial ao sistema de segurança contra atos de interferência ilícita.

3.2.3. Considerando a regulamentação em vigor, esse tipo de informação deve se manter restrita às pessoas que necessitam dela para desempenhar suas atividades laborais. Desse modo, nenhuma outra verificação, focada em avaliar os registros de históricos das pessoas que têm acesso a essas informações e que possam indicar que tal acesso pode trazer potencial risco à segurança da aviação civil, é feita.

3.2.4. Entende-se que a verificação de antecedentes é uma medida de segurança que viabiliza o conhecimento de uma pessoa, ao possibilitar identificar o cometimento de crimes, o envolvimento com grupos criminosos ou ligações com integrantes de organizações criminosas ou terroristas. Ainda que determinada pessoa não possua condenação criminal, um simples indiciamento/recebimento de denúncia, um litígio ou condenação cível de ressarcimento por danos causados a alguma empresa aérea ou operador aeroportuário são elementos que podem elevar o risco de ocorrência de uma eventual ação que atente contra a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita^[3], podendo embasar a necessidade de uma avaliação mais profunda do profissional previamente à autorização de acesso a informações sensíveis.

3.2.5. Assim, considerando a contextualização apresentada e considerando o "Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório" da ANAC, identifica-se existência de potencial problema regulatório relacionado à existência de riscos à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, ao se disponibilizar acesso a pessoas cujo histórico é desconhecido a documentos produzidos ou recebidos pela ANAC que contenham conteúdo associado a: recursos, medidas e procedimentos específicos de segurança contra atos de interferência ilícita (em especial percentuais de aleatoriedade de medidas, isenções e exceções de medidas, além de padrões de práticas de segurança); vulnerabilidade do sistema de segurança sob responsabilidades de operadores, empresas ou instituições públicas; e situações ou cenários de ameaça contra o sistema de aviação civil.

3.2.6. Quanto ao assunto, destaca-se que, nos últimos 5 (cinco) anos, a área técnica responsável pela disponibilização de informações classificadas como informação restrita AVSEC registrou uma média mensal de 14 (catorze) solicitações de acesso a essas informações, realizadas em sua grande maioria por operadores aéreos e de aeródromos, ou eventualmente por representantes legais de empresas estrangeiras de voos não regulares.

3.3. Identificação dos agentes afetados

3.3.1. Os portadores de credenciais aeroportuárias permanentes (funcionários de operadores aéreos e de aeródromos e demais prestadores de serviços lotados no aeródromo), não seriam afetados, uma vez que já passam por análise de antecedentes, quer seja no processo de contratação pelas respectivas empresas, quer seja no processo de renovação periódica de suas credenciais aeroportuárias. No entanto, para representantes da indústria (operadores aéreos ou de operadores de aeródromo, centros de instrução, dentre outros) que tenham necessidade de acessar documentação com Informação Restrita de AVSEC (IRA) e não sejam portadores de credencial permanente, não há previsão normativa para verificação de antecedentes, e, portanto, seriam impactados com a exigência.

3.3.2. Com relação ao processo de credenciamento dos agentes públicos, há previsão de avaliação de antecedentes criminais e sociais, nos seguintes casos:

- Os servidores públicos federais e militares das forças armadas, portando ostensivamente a credencial aeroportuária permanente e que necessitam circular nas ARS para atuarem nas atividades de fiscalização ou controle de espaço aéreo, e que poderão ser inspecionados de forma randômica, por solicitação e responsabilidade do órgão público a que pertençam (Inciso I do art. 10 da Resolução nº 515 da ANAC, de 08/05/2019); e
- Agentes públicos que possuam a prerrogativa legal para portar arma de fogo em razão de ofício, portem ostensivamente a credencial aeroportuária, necessitem circular nas ARS no exercício de suas atribuições, e estejam dispensados de inspeção de segurança (Inciso I do art. 11 da Resolução nº 515 da ANAC, de 08/05/2019).

3.3.3. Portanto, seriam afetados pela alteração na norma os solicitantes de informações IRA que não sejam portadores de credencial aeroportuária, e não tenham passado por processo de verificação de antecedentes.

3.3.4. Além disso, identifica-se impactos administrativos e gerenciais para garantir que somente pessoas que passaram por análise de antecedentes criminais possam ter acesso às informações IRA. Esses controles seriam aplicados para cada ente regulado, assim como suas empresas contratadas que prestam serviço e precisam ter conhecimento das informações IRA. De forma semelhante, os órgãos públicos também seriam impactados, em especial a ANAC que classifica muitos atos normativos como IRA, devendo divulgá-los a quem precisa e que, portanto, deverá desenvolver processos e controles para garantir a avaliação dos antecedentes.

3.4. Delimitação da base legal de atuação da ANAC

3.4.1. O Decreto nº 11.195, de 08/09/2022, estabelece o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC). Seu artigo 7º apresenta, dentre outras, as seguintes responsabilidades da ANAC: regular e fiscalizar a segurança da aviação civil;

Art. 7º Constituem responsabilidades da ANAC:

I - regular e fiscalizar a segurança da aviação civil;

II - garantir a aplicação dos padrões de AVSEC;

III - garantir a aplicação, em âmbito nacional e dentro de suas competências, das normas e práticas recomendadas no Anexo 17 à Convenção de Chicago (1944), nas operações internacionais e nas domésticas, no que couber, em função da avaliação de risco;

(...)

X - coordenar o intercâmbio de informações com a OACI e com outros Estados no desenvolvimento dos programas nacionais de segurança da aviação civil, programas de instrução e programas de controle de qualidade da segurança da aviação civil;

(...)

§ 1º No exercício da competência de regular e fiscalizar a segurança da aviação civil, a ANAC estabelecerá normas para a prestação, pelos operadores aéreos, de informações necessárias à prevenção e à repressão aos atos de interferência ilícita, as quais serão centralizadas pela Polícia Federal.

3.4.2. A Lei nº 11.182, de 27/09/2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), estabelece que:

Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

(...)

Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

(...)

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

IV - 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;

negociar o estabelecimento de acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional, observadas as diretrizes do CONAC;

V - negociar o estabelecimento de acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional, observadas as diretrizes do CONAC;

(...)

VIII - promover, junto aos órgãos competentes, o cumprimento dos atos internacionais sobre aviação civil ratificados pela República Federativa do Brasil;

(...)

X - **regular e fiscalizar** os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, **a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo**, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI - **expedir regras sobre segurança em área aeroportuária** e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

(...)

XLVI - editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei.

3.4.3. A Resolução nº 499 da ANAC, de 12/12/2018, aprovou o Programa de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita da ANAC – PAVSEC-ANAC e prevê, em seu artigo 5º, que o PAVSEC-ANAC deve orientar a atuação da ANAC na temática AVSEC, no âmbito de suas competências, e, no artigo 8º, que as diretrizes estabelecidas no PAVSEC-ANAC tratam das estruturas requeridas para o pleno exercício das atividades relacionadas à AVSEC. Ainda, tal Resolução prevê que o Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária deve ser responsável por assegurar que informações consideradas restritas sejam divulgadas somente às pessoas que delas necessitem:

Art. 5º Este PAVSEC-ANAC deve orientar a atuação da ANAC na temática da AVSEC, no âmbito de suas competências, no sentido de:

(...)

III - **elaborar e manter atualizada regulamentação sobre AVSEC contendo requisitos a serem aplicados pelos entes regulados que atuam na garantia da segurança de aviação civil contra atos de interferência ilícita.**

(...)

Art. 8º As diretrizes estabelecidas neste PAVSEC-ANAC **tratam das estruturas legais, normativas, organizacionais, técnicas, financeiras e processuais da ANAC requeridas para o pleno exercício das atividades relacionadas à AVSEC**, no âmbito de suas competências.

Parágrafo único. A ANAC deve realizar o monitoramento e a avaliação contínua da conformidade dessas estruturas com as normas e recomendações da OACI, em particular aquelas expressas nos Anexos 9 e 17, conforme aplicável.

(...)

Art. 14. O Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária, em decorrência das competências que detém, é responsável por:

(...)

X - assegurar que as informações, cuja divulgação ao público em geral de forma não controlada possa ser prejudicial à segurança contra atos de interferência ilícita, sejam mantidas restritas às pessoas que delas necessitem para desempenhar suas atividades laborais;

3.5. Descrição dos objetivos

3.5.1. Considerando o objetivo estratégico da ANAC relacionado à responsabilidade da Agência no desenvolvimento e implantação de ações que visem elevar continuamente os níveis de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (Security), promovendo e consolidando a cultura de segurança do setor e possibilitando à sociedade o acesso a um transporte aéreo seguro e confiável, e considerando que no presente processo foram identificados riscos à segurança, entende-se pertinente definir o objetivo fundamental do estudo como: garantir a aplicação dos padrões de AVSEC, reduzindo os riscos de ocorrência de atos ilícitos.

3.5.2. Para tanto, busca-se, a partir do presente projeto, reduzir o risco de que Informações Restritas de AVSEC (IRA) sejam divulgadas a pessoas que tenham histórico criminal que indiquem possível intenção de utilizá-las para promoverem atos de interferência ilícita.

4. IDENTIFICAÇÃO E IDEIAÇÃO DE OPÇÕES DE AÇÃO

4.1. Mapeamento da experiência internacional

As diferenças em relação ao cumprimento do padrão 3.4.1 foram declaradas à OACI pelos seguintes países, além do Brasil: Armênia, Botswana, Equador, Eswatini (antiga Swazilândia), Geórgia, Moldávia e Tailândia (vide processo SEI nº 00058.048780/2020-65). A seguir são apresentadas informações coletadas nos sítios eletrônicos das autoridades dos Estados Unidos e União Europeia, sobre o tratamento dado ao acesso a informações sensíveis AVSEC.

4.1.1. Estados Unidos

4.1.1.1. Os Estados Unidos definem na Parte 1520.5 do Título 49 de seu C.F.R. (2016, *Code of Federal Regulations*)^[4] o conceito de *Sensitive Security Information* (SSI); na Parte 1520.9 as restrições para divulgação de SSI; e na Parte 1520.11 as pessoas com necessidade de acesso (“*need to know*”) a SSI.

4.1.1.2. O § 1520.11 da norma (“*Persons with a need to know*”), em sua alínea c, prevê a possibilidade de o *Transportation Security Administration* (TSA) verificar os antecedentes daqueles que solicitem acesso a SSI:

TSA or Coast Guard may make an individual's access to the SSI contingent upon satisfactory completion of a security background check or other procedures and requirements for safeguarding SSI that are satisfactory to TSA or the Coast Guard.

4.1.2. União Europeia

4.1.2.1. A União Europeia, por meio do *Regulation* (EC) No 300/2008 do Parlamento Europeu sobre AVSEC^[5], estabelece que:

As a general rule, the Commission should publish measures that have a direct impact on passengers. Implementing acts setting out common measures and procedures for the implementation of the common basic standards on aviation security which contain sensitive security information, together with Commission inspection reports and the answers of the appropriate authorities should be regarded as EU classified information within the meaning of Commission Decision 2001/844/EC, ECSC, Euratom of 29 November 2001 amending its internal rules of procedure (1). Those items should not be published and should be made available only to those operators and entities with a legitimate interest.

4.1.2.2. O item 6.1 do Anexo (“*Rules of Security*”) à Decisão da Comissão 2001/844/EC, ECSC, Euratom, de 29 de novembro de 2001, define circunstâncias sob as quais o acesso a informações consideradas confidenciais pela União Europeia será concedido:

6. SECURITY OF PERSONNEL

6.1. Clearance of personnel

All persons who require access to information classified EU CONFIDENTIAL or above shall be appropriately cleared before such access is authorised. Similar clearance shall be required in the case of persons whose duties involve the technical operation or maintenance of communication and information systems containing classified information. This clearance shall be designed to determine whether such individuals:

(a) Are of unquestioned loyalty;

(b) Are of such character and discretion as to cast no doubt upon their integrity in the handling of classified information, or

(c) May be vulnerable to pressure from foreign or other sources.

Particularly close scrutiny in the clearance procedures shall be given to persons:

(d) To be granted access to EU TOP SECRET information;

(e) Occupying positions involving regular access to a considerable volume of EU SECRET information;

(f) Whose duties give them special access to secure communication or information systems and thus the opportunity to gain unauthorised access to large amounts of EU classified information or to inflict serious damage upon the mission through acts of technical sabotage.

In the circumstances outlined in subparagraphs (d), (e) and (f), the fullest practicable use shall be made of the technique of background investigation.

When persons not having an established "need to know" are to be employed in circumstances in which they may have access to EU classified information (e.g. messengers, security agents, maintenance personnel and cleaners, etc.), they shall first be appropriately security-cleared.

4.1.2.3. Portanto, embora não estabeleça expressamente a verificação de antecedentes para quaisquer solicitações de Informações Restritas de AVSEC, a União Europeia estabelece que esta verificação se aplique em situações específicas envolvendo o acesso e pessoas com funções que lidem com informações confidenciais de alto nível, que possam infringir sérios danos por meio de atos de sabotagem.

4.2. Descrição das opções de ação consideradas, incluindo a opção de "não ação" e as possíveis combinações de opções

Alternativa 1

4.2.1. Incluir nos normativos vigentes (RBAC 107, 108 e 110; IS 107-001 e 108-001; Resolução nº 499, de 12 de dezembro de 2018; e IN nº 70, de 30 de abril de 2013:

a) a definição de Informação Restrita de Segurança (IRA): é uma informação cuja divulgação ao público em geral, de forma não controlada, pode ser prejudicial ao sistema de segurança contra atos de interferência ilícita, e que deve se manter restrita às pessoas que necessitam da informação para desempenhar suas atividades laborais, em especial, àqueles profissionais que atuam no ambiente aeroportuário e possuem responsabilidades AVSEC atribuídas pela legislação e regulamentação (*need-to-know principle* – Anexo 17 e Doc 8973 da OACI);

b) a previsão de verificação de antecedentes de pessoas que solicitem acesso a informações classificadas como IRA.

4.2.2. A alteração dos normativos ora proposta representa uma inovação com relação ao tratamento dado quando solicitadas Informações Restritas de AVSEC (IRA), tendo em vista que inclui a necessidade de apresentação de antecedentes. A verificação de antecedentes pode ser feita mediante apresentação de credencial aeroportuária, caso o solicitante seja credenciado, ou das certidões previstas no processo de credenciamento aeroportuário. Os solicitantes seriam cadastrados junto à ANAC para consulta em caso de futuras solicitações.

4.2.3. No âmbito externo, propõe-se que sejam feitas alterações nos RBAC nº 107 e 108 e nas IS nº 107-001 e 108-001, com o objetivo de prever a aplicação da citada medida pelos operadores de aeródromo e operadores aéreos, respectivamente. Ainda, em adição, por meio dessa alternativa, sugere-se a alteração do Programa de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita da Agência Nacional de Aviação Civil (PAVSEC - ANAC), aprovado pela Resolução nº 499, de 12 de dezembro de 2018, de modo a incluir a previsão de que a ANAC fará análise de antecedentes criminais dos solicitantes de informações IRA que estejam de posse da Agência, dando publicidade à sociedade, assim como respaldo para atuação dos servidores da Agência que são responsáveis por divulgar as informações consideradas IRA.

4.2.4. No âmbito da ANAC, a IN nº 70, de 30/04/2013 (alterada pela IN nº 151, de 20/12/2019), estabelece os procedimentos a serem observados a fim de assegurar o acesso à informação, nos termos da Lei de Acesso à informação. O tratamento a ser dado a informações sigilosas não classificadas encontra-se previsto em seu art. 19, inciso IV:

Art. 19. São consideradas informações sigilosas não classificadas:

(...)

IV - que se sujeitem às hipóteses de sigilo previstas na legislação, como comercial, profissional, industrial, segredo de justiça, fiscal, bancário, de operações no mercado de capitais **e o sigilo que estiver obrigado o Estado brasileiro ou a autoridade de aviação civil em decorrência de tratado internacional, acordo internacional ou compromisso internacional assumido perante outro Estado, organismo internacional ou órgão de aviação civil internacional.**

4.2.5. O art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação), estabelece que “*Art. 36 O tratamento de informação sigilosa resultante de tratados, acordos ou atos internacionais atenderá às normas e recomendações constantes desses instrumentos*”. Resta, portanto, incluir nos normativos citados no item 4.2.3 a previsão de verificação de antecedentes sociais e criminais previamente à autorização de acesso a informações IRA, justamente para atender ao Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

4.2.6. Sugere-se ainda que haja a previsão de exceções a este procedimento, no sentido de dispensar a exigência de apresentação de antecedentes para atender a casos de demandas da própria estrutura de governo que possui outros controles de proteção que dispensariam a avaliação de antecedentes (por exemplo as solicitações feitas por órgãos judiciais, policiais, etc.), podendo, para esses casos, haver uma autorização mediante à apreciação e aprovação pelo Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária, responsável pela AVSEC no âmbito da Agência.

4.2.7. Tendo em vista o exposto acima, as alterações propostas estão em consonância com o disposto na Lei de Acesso à Informação, e alinhadas com o que preconiza o padrão 3.4.1 do Anexo 17 da Convenção de Chicago.

Alternativa 2

4.2.8. Não promover alterações nos normativos vigentes, considerando-se que as informações classificadas como IRA já estariam protegidas contra acessos indevidos, por meio dos dispositivos já implementados pela ANAC, conforme a seguir:

- IN nº 70, de 30 de abril de 2013 - estabelece os procedimentos a serem observados a fim de assegurar o direito fundamental de acesso à informação nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação), do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012, e do Decreto nº 7.845, de 14 de novembro de 2012. Conforme exposto no item 4.2.4 acima, o inciso IV do art. 19 desta IN determina que sejam consideradas **informações sigilosas não classificadas**, dentre outras, aquelas a cujo sigilo estiver obrigado o Estado brasileiro ou a autoridade de aviação civil em decorrência de tratado internacional, acordo internacional ou compromisso internacional assumido perante outro Estado, organismo internacional ou órgão de aviação civil internacional. Nesse sentido, considera-se que as Informações Restritas de AVSEC (IRA), por sua natureza, estejam enquadradas nesse dispositivo e, portanto, não carecem de classificação nos termos da Lei de Acesso à Informação, de modo que essas informações estão restritas àqueles que dela têm efetiva necessidade de conhecimento (em atendimento ao princípio da necessidade de conhecer: *need to know principle* – Anexo 17 e Doc 8973 da OACI).
- Resolução nº 520 da ANAC, de 30 de julho de 2019, que regulamenta o processo eletrônico no âmbito da ANAC, estabelece que o pedido de vista de documento ou processo com restrição de acesso deverá ser efetuado por meio de protocolo eletrônico, tendo a ANAC prazo de até 5 (cinco) dias, prorrogáveis por mais 5 (cinco) dias, a contar do pedido, para concessão de vista ou negativa de acesso, devendo o requerente ser informado da decisão.

4.2.9. Com relação à proteção de informações classificadas como IRA pelos regulados, os RBAC 107 e 108 exigem a proteção dessas informações, embora não mencionem especificamente o conceito de IRA:

107.43 Comunicação sobre Assuntos de AVSEC

(...)

(b) O operador de aeródromo deve:

(1) garantir que a comunicação cujo conteúdo trate de atos de interferência ilícita, ameaças, vulnerabilidades, ou demais informações que possam comprometer a segurança da aviação civil seja realizada utilizando meios padronizados e apropriados que previnam sua divulgação indevida;

108.229 Comunicação

(...)

b) O operador aéreo deve garantir que suas comunicações sobre matéria AVSEC assumam caráter reservado, e que sejam realizadas por meios adequados à situação.

4.2.10. Embora o Sistema Eletrônico de Informações (SEI), principal fonte de informações classificadas como IRA, permita em alguma medida a redução dos riscos de acesso indevido, mediante as restrições de autorizações de acesso, a opção de não incluir a verificação de antecedentes nos normativos internos da ANAC representaria uma diferença no nível de cumprimento do Anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional, inferior ao estabelecido pelo SARP 3.4.1, o que não atenderia ao espírito da norma.

4.2.11. Atualmente a solicitação de Informações Restritas de AVSEC (IRA) passa pelo escrutínio da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC (SIA), sem a exigência de que o solicitante se submeta à verificação de seus antecedentes, conforme previsto pela atual versão do Anexo 17.

4.2.12. O Art. 36 da Lei nº 12.527, de 18/11/2011 (Lei de Acesso à Informação) estabelece que o tratamento de informação sigilosa resultante de tratados, acordos ou atos internacionais atenderá às normas e recomendações constantes desses instrumentos. Esse artigo, em conjunto com o Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional da OACI, foram utilizados pela ANAC como fundamento legal para negar acesso solicitado por cidadão, com base na LAI, a informações IRA. Como exemplo da legalidade dessa interpretação, apresenta-se o recurso apresentado pelo cidadão em face à resposta foi julgado desprovido pela CGU (vide Decisão nº 238/2018/CMRI/SE/CC-PR, Recurso NUP 50650.000548/2018-19)^[6].

4.3. **Abordagem dos efeitos esperados das opções de ação sobre os riscos mapeados no contexto e dos riscos das próprias opções**

4.3.1. A opção de alteração dos normativos da ANAC, de forma a definir o que é Informação Restrita AVSEC (IRA) e incluir a previsão de verificação de antecedentes para solicitação de Informações Restritas de AVSEC (IRA), conforme estabelece o padrão 3.4.1 do Anexo 17 da Convenção de Chicago, traria maior confiabilidade na proteção de informações que, caso disseminadas a pessoas com histórico criminal, poderiam comprometer a segurança da aviação civil (AVSEC).

4.3.2. Atualmente a ANAC dispõe de ferramentas como o SEI, por meio da qual é possível restringir informações a usuários externos cadastrados, que passam por análise documental, os quais podem solicitar à ANAC vistas a processos ou documentos considerados restritos.

4.3.3. Os solicitantes de informações classificadas como IRA devem preencher o Formulário de Solicitação de Acesso à Ira, com **Termo de Compromisso de Proteção e Manuseio da IRA** (gerados pelo SEI). Documentação complementar que deve ser apresentada por solicitantes/entidades que não possuam cadastro junto à ANAC: cópia digitalizada de Estatuto/Contrato Social ou Procuração particular **que confira poderes ao solicitante, perante a GSAC/SIA/ANAC, para realizar pedidos de acesso a documentos restritos relacionados à AVSEC** ou, ainda, outro documento comprobatório da legitimidade do solicitante como representante de determinada entidade.

4.3.4. No entanto, estes sistemas e documentação exigida não substituem plenamente a verificação de antecedentes dos solicitantes de informações IRA, não cumprindo, portanto, com o padrão definido pelo Anexo 17 da Convenção de Chicago e possibilitando eventual acesso de normativos classificados a pessoas com histórico positivo de antecedentes criminais, o que pode comprometer a segurança.

5. **ANÁLISE DE IMPACTOS E COMPARAÇÃO DAS OPÇÕES**

5.1. **Identificação dos impactos positivos e negativos das opções de ação, incluindo a opção de "não ação" e sua tendência de evolução**

5.1.1. Impactos positivos da verificação de antecedentes – garantia de maior segurança e proteção às Informações Restritas de AVSEC (IRA); alinhamento dos normativos ao padrão 3.4.1 do Anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional, sem a necessidade de investimentos vultosos; grande parte da indústria já é submetida à análise de antecedentes para ter acesso à credencial aeroportuária.

5.1.2. Impactos negativos da verificação de antecedentes – geração de um custo marginal a ser arcado pelos solicitantes de acesso a informações restritas que não sejam credenciados por aeroportos (algumas certidões de antecedentes são cobradas), hoje inexistente; percepção da imagem da Agência junto ao público como excessivamente burocrática, aumento da carga de trabalho da Anac, considerando a necessidade de avaliação dos antecedentes de pessoas não credenciadas por aeroportos que solicitem acesso a informações restritas.

5.1.3. Impactos positivos em não verificar antecedentes – não haver desgaste da imagem da ANAC junto ao público; não incursão em custos marginais aos solicitantes de informações IRA.

5.1.4. Impactos negativos em não verificar antecedentes – normas desalinhadas com o padrão 3.4.1 do Anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional, e consequente necessidade da manutenção na apresentação de diferença à OACI.

5.2. **Identificação da ação ou combinação de ações considerada mais adequada ao contexto pela equipe**

5.2.1. Em face ao anteriormente exposto na análise das opções de ação apresentadas, considera-se a ação descrita no item 4.2.1 acima como a mais adequada, tendo em vista estar em linha com o definido pelo Anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional da OACI.

5.2.2. Os atos que deverão ser alterados para implementação da opção proposta são:

- a) RBAC 107;
- b) RBAC 108;
- c) IS 107-001;
- d) IS 108-001; e
- e) Resolução nº 499, de 12 de dezembro de 2018.

5.2.3. Parte-se então a avaliar a proposta diante das previsões legais vigentes. O art. 37 da Constituição Federal prevê a observância do princípio administrativo da publicidade dos atos administrativos aos órgãos e entidades da Administração Direta e Indireta, prevendo em seu parágrafo 3º, inciso II o acesso dos usuários a registros administrativos e informações sobre atos de governo, observado o art. 5º, XXXIII:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

(...)

§ 3º A lei disciplinará as formas de participação do usuário na administração pública direta e indireta, regulando especialmente:

(...)

II - o acesso dos usuários a registros administrativos e a informações sobre atos de governo, observado o disposto no art. 5º, X e XXXIII;

5.2.4. Por sua vez, o inciso XXXIII do art. 5º da Carta Magna dispõe sobre o direito de petição do cidadão aos órgãos públicos de informações de interesse coletivo ou geral, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

5.2.5. Nessa esteira, a Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, que regula o acesso a informações conforme previsão constitucional, provisiona ao Estado não apenas o poder de controle de informações, mas também o dever legal de controlar o acesso de informações sigilosas produzidas por seus órgãos e entidades, assegurando sua proteção, nos seguintes termos:

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, considera-se:

V – tratamento da informação: conjunto de ações referentes à produção, recepção, classificação, utilização, acesso, reprodução, transporte, transmissão, distribuição, arquivamento, armazenamento, eliminação, avaliação, destinação ou controle da informação;

[...]

Art. 36. O tratamento de informação sigilosa resultante de tratados, acordos ou atos internacionais atenderá às normas e recomendações constantes desses instrumentos.

5.2.6. A IN nº 70, de 10 de maio de 2013, estabelece os procedimentos a serem adotados no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para atendimento ao disposto na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e no Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012 e dá outras providências. O inciso IV do art. 19 desta IN determina que:

Art. 19 São consideradas informações sigilosas não classificadas:

[...]

IV - que se sujeitem às hipóteses de sigilo previstas na legislação, como comercial, profissional, industrial, segredo de justiça, fiscal, bancário, de operações no mercado de capitais e o sigilo que estiver obrigado o estado brasileiro ou a autoridade de aviação civil em decorrência de tratado internacional, acordo internacional ou compromisso internacional assumido perante outro Estado, organismo internacional ou órgão de aviação civil internacional.

5.2.7. Importa ressaltar que, nos termos do inciso XII do artigo 7º do 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, é responsabilidade da ANAC estabelecer normas de abrangência nacional relativas à AVSEC, bem como de garantir a adoção de medidas de segurança adequadas pelas administrações e infraestruturas aeroportuárias civis, pelos concessionários, pelos permissionários e pelas entidades autorizadas:

Art. 7º Constituem responsabilidades da ANAC:

[...]

XII - garantir a adoção, pelos operadores de aeródromos e infraestruturas aeroportuárias civis, pelos concessionários, pelos permissionários e pelas entidades autorizadas, de medidas de segurança contra atos de interferência ilícita adequadas ao nível de ameaça estabelecido;

5.2.8. Portanto, resta claro o poder-dever da ANAC de regulamentar a restrição de informações que possam pôr em risco a segurança da coletividade, especificamente se tratando de atos de interferência ilícita contra a aviação civil, podendo estabelecer os requisitos a serem observados pelas organizações envolvidas na aplicação do PNAVSEC, conforme art. 253 do Decreto nº 11.195/2022:

Art. 253. Os órgãos e entidades envolvidos na aplicação do PNAVSEC adotarão as providências necessárias à efetivação das atividades e ações correspondentes às suas áreas de atuação, de forma a absorver os requisitos nele estabelecidos.

5.2.9. Diante do exposto, vislumbra-se no arcabouço normativo o poder regulamentar conferido à ANAC, no uso de sua competência de regular sobre segurança aeroportuária, de editar requisitos destinados à proteção de acesso à Informação Restrita de AVSEC (IRA), cujo acesso indevido possa eventualmente colocar em risco a segurança da coletividade.

5.2.10. De modo semelhante aos limites da intimidade pessoal, em caso de busca pessoal como procedimento alternativo de inspeção de segurança, sobrepostos parcialmente pela necessidade da garantia da segurança da coletividade, o livre acesso à informação, determinado pela Lei de Acesso à Informação, possui limites, uma vez que a divulgação de informações sensíveis é medida de segurança abrangido pelo PNAVSEC, pois seu conhecimento indevido pode levar a riscos à segurança da aviação civil e à coletividade quando utilizados para atos de interferência ilícita.

5.2.11. Em que pese o fato da solicitação de verificação de antecedentes criminais àqueles que solicitem acesso a informações IRA possuir alguns aspectos negativos, conforme descrito no item 5.1.2 acima, estes incidiriam apenas sobre aqueles que não se submetem ao processo, por não desempenhar funções AVSEC ou acessar áreas restritas de segurança (ARS) em aeródromos. Além desse novo procedimento, a análise quanto à necessidade de conhecimento de informações IRA (*need to know principle*) deverá continuar a ser feita.

5.2.12. Se foram constatados antecedentes criminais significativos, o acesso às informações será negado pela ANAC. A depender do histórico criminal, havendo possível impacto para a segurança aeroportuária, consulta à PF seria realizada, solicitando parecer em desfavor ou não ao acesso de informação restrita. Destaca-se que a PF é quem faz essa análise para o processo de concessão de credenciais, e, portanto, padrão semelhante deveria ser mantido.

5.2.13. Percebe-se assim, que a ANAC possui atribuições para regulamentar a segurança da aviação civil, que a segurança é um princípio primordial diante de possíveis burocracias e inovações que o processo de acesso à IRA possa criar para gerar mais segurança e alinhar-se às previsões internacionais de segurança, as quais são respaldadas pela LAI, ao respeitar convenções e tratados internacionais.

6. ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO

6.1. Descrição das principais estratégias do plano de implementação, fiscalização e monitoramento

6.1.1. Identifica-se a necessidade de promover a conscientização dos solicitantes de informações IRA sobre a necessidade e importância de se submeterem aos novos procedimentos de verificação de antecedentes a serem adotados como forma de mitigar os riscos de divulgação inadequada de informações sensíveis.

6.1.2. Também deverão ser adequados, além das normas citadas no item 5.3.5, os processos da ANAC de acesso e comunicação de documentos IRA, por meio do MPR/SIA-815-R02 – Procedimentos de Controle de Acesso a Informações Restritas de AVSEC, e do Manual de Verificação de Análise de IRA – disponível *Teams* (em *Microsoft Teams* – SGSE – Geral – Arquivo – IRA), que tratam de solicitações de informações IRA à SIA. Deve-se incluir uma etapa no procedimento, hoje inexistente, de solicitação e verificação de antecedentes. Sugere-se que seja solicitada cópia da credencial aeroportuária, ou a verificação de antecedentes das mesmas instâncias da esfera judiciária exigidos pelo credenciamento aeroportuário.

6.1.3. O Plano Anual de Controle de Qualidade AVSEC constitui importante instrumento para aferição da implementação normativa proposta, uma vez que ele aplica atividades de inspeções e auditorias para avaliar o cumprimento normativo.

6.1.4. Estima-se que um prazo de 6 (seis) meses para a implementação das mudanças seja razoável para a divulgação da norma e adaptação dos regulados.

6.2. Abordagem dos riscos relativos às estratégias de implementação, fiscalização e monitoramento

6.2.1. Conforme Guia de AIR da ANAC, item não aplicável devido à baixa complexidade e significância da matéria.

7. IMPACTOS DA ALTERAÇÃO PROPOSTA EM DEMAIS ÁREAS DA ANAC

7.0.1. O RBAC nº 110, que trata do Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC, prevê as responsabilidades dos Centros de Instrução. Considerando que essa organização produz e distribui documentos caracterizados como IRA, entende-se que a alternativa escolhida pelo presente processo possa ter impacto no citado regulamento.

7.0.2. Desse modo, considerando as competências da Superintendência de Pessoal da Aviação Civil - SPL quanto à certificação de centros de instrução AVSEC e possível interface quanto aos temas normativos em andamento nesta SIA, recomenda-se encaminhamento dos autos do presente processo à Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL) para avaliação da alteração normativa em estudo no âmbito das competências dessa Superintendência.

8. CONCLUSÃO

8.1. Com base na exposição técnica, recomenda-se implementar a Alternativa 1, conforme descrito nos itens 4.2.1 a 4.2.5 - incluir nos normativos vigentes: a) a definição de Informação Restrita de Segurança (IRA); e b) estabelecer nos normativos vigentes a verificação de antecedentes de pessoas que solicitem acesso a informações classificadas como IRA.

8.2. Diante do exposto, observadas as análises e apontamentos lançados pela equipe deste Projeto Normativo, entende-se cabível a submissão do presente Relatório à SIA que, julgando adequado o estudo realizado, encaminhe o processo à Diretoria Colegiada para avaliação do resultado dos estudos e instauração da etapa de elaboração da proposta de ato, conforme Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020, bem como à Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL) para avaliação da alteração normativa em estudo no âmbito das competências dessa Superintendência.

9. REFERÊNCIAS

[1] https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/arquivos/Plano_20202026.pdf.

[2] <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/avsec/informacao-restrita-de-avsec>

[3] NOTA TÉCNICA N° 8/2019/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI n° [2767064](#)), que trata de estudo e desenvolvimento de proposta de regulamentação da inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita em agentes públicos com competência em zona aeroportuária. (Processo n° [00058.005807/2019-91](#))

[4] *Code of Federal Regulations – Title 49 – Part 1520 – Protection of Sensitive Security Information*, disponível em: [CFR-2016-title49-vol9-part1520.pdf \(govinfo.gov\)](#).

[5] *Regulation (EC) N° 300/2008 of the European Parliament and of the Council, of 11 March 2008, on common rules in the field of civil aviation security and repealing Regulation (EC) N° 2320/2002*, disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0300&from=BG>

[6] Decisão n° 238/2018/CMRI/SE/CC-PR, Comissão Mista de Reavaliação de Informações – Casa Civil – Presidência da República, disponível em [decisao-no-0238-2018-nup-50650-000548-2018-19.pdf \(www.gov.br\)](#)



Documento assinado eletronicamente por **Barbara Carvalho de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 20/10/2022, às 19:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto n° 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 20/10/2022, às 19:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto n° 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Janaina Maduro de Lorenzo, Gerente Técnico de Normas, Substituto**, em 21/10/2022, às 09:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto n° 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Francisco Carvalho de Lima, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 21/10/2022, às 09:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto n° 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Gustavo Silva Cavallari, Coordenador de Normas e Cibersegurança**, em 21/10/2022, às 10:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto n° 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Tarik Pereira de Souza, Gerente de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita**, em 21/10/2022, às 15:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto n° 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 **7601530** e o código CRC **4B991F50**.