

BRASÍLIA, 30 DE JUNHO DE 2022

## Um novo canal de comunicação entre a SIA e a Indústria

Essa Newsletter foi desenvolvida pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), da ANAC, com o objetivo de abrir um novo canal de comunicação com a indústria, ao apresentar as principais ações realizadas e as ações previstas que envolvam a área de infraestrutura aeroportuária, de modo a reforçar a relação de parceria e proximidade entre regulador e regulados em prol da segurança (*safety e security*) da aviação civil e da facilitação do transporte aéreo.

A Newsletter SIA + Indústria terá periodicidade semestral e a ideia é que esse novo canal de comunicação seja construído de maneira colaborativa. Portanto, caso deseje contribuir com temas, informações, elogios ou críticas nos mande uma mensagem por meio do e-mail: [gtas.sia@anac.gov.br](mailto:gtas.sia@anac.gov.br)

### Ações SIA

#### ATUAÇÃO REGULATÓRIA

### A SIA E A AGENDA REGULATÓRIA DA ANAC

A Agenda Regulatória da ANAC é um importante instrumento de governança e de planejamento da atividade normativa e contém o conjunto de temas prioritários a serem regulamentados pela Agência durante a sua vigência. É um instrumento de exigência legal (Nova Lei das Agências Reguladoras - Lei nº 13.848/2019 – [clique aqui para acessar](#)) e deve estar alinhado ao plano estratégico da entidade.

A Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2021-2022 foi aprovada pela Portaria nº 3.829, de 23 de dezembro de 2020, está disponível no sítio da Agência na internet ([clique aqui para acessar](#)), com revisão extraordinária aprovada pela Portaria nº 7.918, de 02 de maio de 2022.

A SIA é diretamente responsável por três temas da Agenda Regulatória do Biênio, assim como corresponsável em um quarto tema. São eles:

- Tema 08 – Processo de Certificação de Aeroportos – RBAC 139
- Tema 09 – Aeródromos – Operação e Manutenção baseada em análise de risco – RBAC 153
- Tema 10 – Operação Anfíbia no Brasil
- Tema 18 – Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita para Operador de Aeródromo – RBAC 107

Ao longo deste material, serão expostas as ações que vêm sendo conduzidas no âmbito da SIA visando atender o compromisso de priorização assumido pela Agência.

### SIA APOIA A TRANSIÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS DA 6ª RODADA DE CONCESSÕES

O final do ano de 2021 e todo o primeiro semestre de 2022 foram de trabalho técnico árduo na SIA para apoiar tanto a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA) como os operadores aeroportuários envolvidos na 6ª Rodada de Concessões de Aeroportos. Ao todo foram vinte e duas transições operacionais, envolvendo três diferentes operadores: a

Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, operadora anterior, a *Vinci Airports*, que assumiu o Bloco Norte, e a CCR Aeroportos, que assumiu os Blocos Central e Sul. Os Blocos continham os seguintes aeroportos:

- Bloco Norte: Manaus, Boa Vista, Rio Branco, Porto Velho, Cruzeiro do Sul, Tabatinga e Tefé;
- Bloco Central: Goiânia, São Luis, Petrolina, Imperatriz, Palmas, Teresina; e
- Bloco Sul: Curitiba, Foz do Iguaçu, Navegantes, Joinville, Londrina, Bagé, Pelotas, Uruguiana e Bacacheri.

Os contratos preveem fases documentais e operacionais entre os Estágios 1 e 2 da Fase I-A, durante as quais os novos operadores formaram suas estruturas organizacionais, seus corpos técnicos e iniciaram a operação de forma assistida pelo operador anterior, enquanto aprovam seus Planos de Transição Operacional (PTO) junto à ANAC.

Os planos são instrumentos que visam sinalizar à Agência a capacidade dos novos operadores de assumirem a operação das infraestruturas sem comprometer, de forma central, a segurança operacional e a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. A ANAC acompanhou neste semestre não apenas os planos de transição operacional, mas também os compromissos assumidos pelos novos concessionários quanto às ações de curto prazo relacionadas à manutenção aeroportuária.

Como parte do cumprimento das cláusulas contratuais, a SIA também publicou doze portarias de aprovação de Certificação Operacional Provisória. Os pedidos em referência atenderam requisitos contratuais relativos às estruturas já detentoras de certificação operacional antes da concessão. Para tanto, foi necessário o cumprimento de diversos requisitos, entre eles, a ratificação do MOPS em vigor, assim como a assunção de novos Planos de Ações Corretivas (PAC).

E vem muito mais por aí. No radar da SIA estão a homologação das obras dos aeroportos da 5ª rodada de concessões, as obrigações contratuais subseqüentes da 6ª rodada, as transições operacionais dos aeroportos da 7ª rodada, além do apoio à SRA no processo de estruturação da 8ª rodada de concessões.

## NOVAS TFACS DE SERVIÇOS

A partir da vigência da M.P. do Voo Simples ([MP 1.089 de 29/12/2021](#), já convertida na [Lei nº 14.368/2022](#)), no dia 31/03, deixaram de ser cobradas as Taxas de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC) de “Inspeção em aeroporto”, que variavam de R\$1.364,20 a 45.730,71 e as TFACs de “Vistoria em empresas aéreas - segurança da aviação civil”, que variavam de 6.376,27 a 12.752,54. A MP, que alterou a Lei da ANAC 11.182/2005, trouxe nova tabela de taxas, sendo regulada pela [Resolução nº 653/2021](#).

Na esfera de **fiscalização**, até o advento da alteração legislativa, o regulado era submetido ao pagamento da TFAC sempre que a ANAC realizava a ação de fiscalização *in loco*, independentemente de aviso prévio ou preparação financeira, e apenas em função da execução do programa de vigilância da Agência. Agora, em um importante avanço, a ANAC retirou a cobrança de TFAC nessa oportunidade, uma vez que a execução da fiscalização devida e conforme análise de risco pertinente deve ocorrer independentemente de quaisquer questões financeiras.

### Aeródromos privados

A respeito de cadastro de aeródromos privados, houve alterações relevantes, com o intuito de reduzir a cobrança da TFAC apenas aos casos mais complexos, na medida da complexidade, bem de como de ajustar e atualizar alguns valores, a exemplo de:

- revogação da TFAC relativa à “autorização de construção de aeródromo ou de heliponto privado”, de R\$341,20;
- alteração nos valores das TFACs de registro: antes, era cobrada uma TFAC de R\$1.364,20 para inscrição de qualquer aeródromo privado. A mudança reduziu este valor para R\$500,00 para aeródromo privado ou de heliponto privado ao nível do solo. No caso de heliponto privado elevado, o valor foi ajustado para R\$2.000,00, devido à maior complexidade do processo.

- a TFAC de alteração de registro (modificação de características físicas), de R\$341,35, que incidia sobre qualquer alteração de características, passou a incidir em um menor rol de situações, ou seja, somente quando envolver tais alterações mais complexas:
  - Alteração para viabilizar operações noturnas em aeródromos ou em heliponto privado ao nível do solo, no valor atualizado de R\$500,00;
  - Em casos de aumento nas dimensões da pista de pouso e decolagem, ou aumento das dimensões das áreas de pouso em heliponto privado ao nível do solo, no valor atualizado de R\$500,00;
  - Em caso de alteração cadastral em heliponto privado elevado que enseje aumento nas dimensões das áreas de pouso ou para viabilizar operações noturnas, no valor de R\$2.000,00.
- A TFAC de renovação de registro, de R\$409,41 foi apenas atualizada para R\$500,00.

### **Aeródromos públicos**

Já no caso de cadastro de aeródromos públicos, as adequações foram para equilibrar os esforços empregados em cada processo específico. A inscrição cadastral de aeródromo envolvia o pagamento de uma TFAC de R\$4.911,12 e outra de R\$1.364,20. Agora, a TFAC é única, de R\$2.000,00 a R\$15.000,00, simplificando o processo, e devida em função da complexidade da homologação pretendida, da seguinte forma:

- Caso se trate da inscrição cadastral de aeródromos públicos, de modo a habilitar aproximações VFR Diurno; ou da alteração cadastral em aeródromos públicos que decorra da construção de uma nova área de aproximação final e decolagem de helicópteros – R\$2.000,00;
- Caso se trate de inscrição ou alteração cadastral que venha a habilitar aproximações mais exigentes, tipo VFR D/N ou IFR aproximação não precisão (NPA); ou se trate de alteração cadastral em aeródromo público que decorra da construção de uma nova pista de pouso e decolagem – R\$8.000,00;
- Caso se trate da Inscrição ou alteração cadastral de aeródromo público que venha a habilitar aproximações mais exigentes, IFR aproximação de precisão (PA) – 15.000,00;

### **Certificações**

O processo de **Certificação Operacional de Aeroportos** também passou por uma significativa alteração. Importante para a segurança das operações principalmente nos maiores aeroportos do Brasil, o processo foi consolidado a partir de 2009, com a publicação do RBAC 139 em alinhamento às regras e diretrizes da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). Apesar de sua relevância e complexidade, permaneceu por anos não taxado, por não constar da lei que instituiu a ANAC em 2005, em dissonância com outros processos de certificação na Agência. Ainda, dentro do processo de certificação, incidia a cobrança de TFAC de “Inspeção em aeroporto”, que variava de R\$1.364,20 a 45.730,71, de acordo com a classe do operador aeroportuário.

Com a alteração normativa, agora incide sob o processo de certificação operacional definitiva apenas uma TFAC, de R\$10.000,00 a R\$25.000,00; de acordo com a classe do operador. Ainda, caso o operador tenha que realizar alterações cadastrais dentro do processo de certificação, não incidirão as TFACs de alteração cadastral, alteração importante para dar unicidade e previsibilidade ao processo.

No mesmo sentido da certificação operacional, a **Certificação AVSEC** também teve modificações relevantes, com a previsão de novas TFACs relacionadas à aprovação de programas de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita. A medida busca refletir a relevância dos processos de certificação AVSEC, que consistem em análises técnicas extensas e criteriosas. Tais análises têm o intuito de assegurar que operadores de aeródromos e operadores aéreos estabeleçam, implementem e mantenham um programa de segurança apropriado para cumprir com as diretrizes e requisitos da regulamentação AVSEC nacional e exigências e diretrizes da OACI.

O texto legal estabeleceu 6 faixas de valores de TFAC referentes à aprovação de programa de AVSEC, a depender da complexidade da análise. A regulação da ANAC, contudo, prevê para operadores aeroportuários tão somente a aplicabilidade das 4 menores taxas, que variam de R\$1.000,00, para os casos mais simples, até R\$10.000,00, para análises mais complexas e apenas as 2 menores taxas para operadores aéreos, de R\$1.000,00 a 2.000,00. É de se frisar que operadores de aeródromo e aéreos de menor porte se enquadram nos valores mais baixos de taxas, de modo a preservar o princípio da modicidade tarifária.

## ÁREA SAFETY

### PARCERIA ANAC/UFMG APRESENTA ESTUDO DA FAUNA NOS AERÓDROMOS BRASILEIROS

No primeiro semestre de 2022, foram entregues os produtos desenvolvidos na parceria entre a Agência Nacional de Aviação Civil e a Universidade Federal de Minas Gérias (UFMG) para desenvolvimento de diagnóstico do **gerenciamento da fauna no Brasil**.

O tema fauna é objeto de atenção constante na Agência. Diversas ações têm sido desenvolvidas para estudar, orientar e divulgar à comunidade do entorno dos aeródromos e aos operadores aeroportuários a importância de um trabalho de parceria na preservação da área de segurança aeroportuária (ASA) contra atividades atrativas de fauna, ou mesmo com potencial de atração.

A temática foi objeto de palestra no evento Segurança em Foco, edição de abril de 2021, que explorou os problemas enfrentados no gerenciamento da fauna, a importância da participação social na construção de um ambiente colaborativo, a estrutura regulatória e normativa, assim como apresentou a linha do projeto de cooperação entre a agência e a academia ([clique aqui para assistir](#)).

A cooperação teve como foco o diagnóstico do gerenciamento do risco da fauna através de análises estatísticas das variáveis que podem contribuir para presença de fauna no aeródromo e seu entorno. Entender e identificar os componentes (variáveis) e condicionantes (regras e interpretações) é uma etapa fundamental para a propositura de soluções em prol da minimização do risco e maximização da segurança das operações aéreas. Neste contexto, os estudos envolveram a revisão da bibliográfica de referência, a elaboração de bases de dados, análises estatísticas, relatórios técnicos de diagnóstico, bem como um 'Manual de Boas Práticas no Gerenciamento do Risco da Fauna em Aeródromos Públicos Brasileiros'.

**O Manual será lançado em breve em evento Papo ANACadêmico!** Fique atento ao Portal de Capacitação da ANAC ([clique aqui para acessar](#)).

Os produtos da cooperação técnica permitirão o aprimoramento e o direcionamento de ações por parte da Agência envolvendo os municípios e a comunidade aeronáutica. Na edição do evento Segurança em Foco, ocorrida no Rio de Janeiro, de 07 a 09 de junho de 2022, o tema Gerenciamento do Risco da Fauna esteve mais uma vez presente. Nele, palestrantes do Aeroporto Internacional do Galeão apresentaram o modelo desenvolvido de Carta Aeronáutica (disposta como Visual Approach Chart – VAC) que indica a fauna mais comumente identificada no entorno do aeroporto, indicando as espécies as áreas e as altitudes de maior prevalência. A Bird Concentration Chart (BCC) fornece aos aeronautas, de maneira visual e intuitiva, relevantes informações para a consciência situacional e para o planejamento de voo ([clique aqui para acessar](#)).

### NOVO MODELO DE GERENCIAMENTO DE RISCO SOB RESPONSABILIDADE DO OPERADOR DE AERÓDROMO EM CONJUNTO COM OS OPERADORES AÉREOS

Em dezembro de 2021, foi aprovada a Resolução nº 651, que alterou a Resolução nº 371/2015, e possibilitou que operações de aeronaves críticas ou frequências semanais diversas daquelas impostas pela Portaria nº 908/2016 pudessem ser conduzidas mediante **processo de gerenciamento conjunto de risco da segurança operacional**. Tal iniciativa é um marco, e não só vem alinhar a atividade regulatória da Agência ao conceito de **Smart Regulation**, mas também contribui com o cenário atual que a

aviação civil brasileira está enfrentando em um processo de retomada das operações frente à crise no mercado da aviação provocada pelos efeitos da pandemia da Covid-19.

A nova abordagem está em linha com as alterações decorrentes da proposta de **revisão do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 139**, que trata da certificação operacional de aeroportos, trazendo uma maior harmonização como parágrafo 1.4.1 do Volume I do Anexo 14, com obrigatoriedade de obtenção de certificação operacional para aeroportos internacionais e domésticos sob parâmetros de risco específico, que devem ser avaliados no caso a caso. A iniciativa se insere no Programa Específico de Segurança Operacional da ANAC (que faz parte do State Safety Program – SSP – do Estado Brasileiro), que estabelece que *“A gestão de risco deve ser prestada pela ANAC como ferramenta para auxiliar na tomada de decisões estratégicas necessárias à mitigação e controle dos riscos, direcionado ao ambiente operacional por ele regulado e supervisionado, bem quanto à sua capacidade de atuar como órgão regulador”*.

O projeto visa o desenvolvimento de uma **ferramenta padronizada para a avaliação de segurança operacional em aeródromos**, a partir da qual as informações sobre a infraestrutura aeroportuária do país, coletadas pelos operadores aéreos e de aeródromo. Neste contexto, o banco de informações poderá ser compartilhado visando melhorar o gerenciamento de risco da ANAC e dos demais operadores, como também as tomadas de decisão do setor. Assim, para os aeroportos não contemplados na aplicabilidade de certificação, e que não disponham de um Sistema de Gestão de Segurança Operacional em conformidade com o Apêndice 2 do Anexo 19, a regulamentação brasileira preverá processos conjuntos de gestão de riscos e garantia de segurança operacional entre operadores aéreos e operadores de aeródromo, sob responsabilidade do operador de aeródromo.

**Em resumo, a ferramenta trabalha com eventos agrupados nas seguintes áreas: Runway Incursion (RI), Runway Excursion (RE), Foreign Object Debris (FOD), Birdstrike (BIRD) e Wildlife strike (WILD).** Para cada área foi iniciada uma abordagem de gestão de risco em conjunto com a metodologia BowTie para definição de barreiras (defesas) para cada área escolhida: barreiras de prevenção para reduzir a probabilidade e de recuperação para reduzir a severidade dos eventos. As barreiras são agrupadas em três tipos: Infraestrutura, Procedimentos e Treinamento.

Assim, avalia-se a força de cada barreira em escalas de cinco níveis (previamente definidos), o que permite padronização dos dados, seu armazenamento em uma base, a execução de análises comparativas entre os aeródromos de semelhante complexidade operacional, além de uma visão histórica da evolução das barreiras para uma mesma infraestrutura ao longo do tempo. O foco é que a nova ferramenta promova uma **cultura colaborativa na promoção da segurança operacional**.

Como ações promotoras de apoio à indústria, a ANAC realizou encontros ao longo do semestre visando a capacitação dos operadores aeroportuários e aéreos no uso da ferramenta, por meio de ações conjuntas *in loco*. Nesse sentido, representantes da SIA e das áreas de safety de empresas aéreas e operadores aeroportuários estiveram em aeroportos como Uruguaiana/RS, Maraú/BA, Cacoal/RO, Vilhena/RO, Jundiá/SP e São José do Rio Preto/SP. Do ponto de vista de safety, as atividades permitiram a troca de percepções entre os participantes sobre as questões de gerenciamento de risco e sistema de gerenciamento da segurança operacional em aeroportos.

## **PESQUISA PARA DIAGNÓSTICO DE QUESTÕES ASSOCIADAS À INFLUÊNCIA DOS FATORES HUMANOS NOS PROFISSIONAIS QUE REALIZAM ATIVIDADES COM ALTO IMPACTO NA SEGURANÇA INDICA POSSÍVEIS AÇÕES PARA MITIGAÇÃO DE RISCOS DO SETOR**

Desenvolvida por meio de parceria entre a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e o Centro de Apoio à Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo (CEAPFSP-USP), **a pesquisa busca analisar as condições de trabalho de fiscais de pátio e condutores de veículos na área de movimento para avaliar seu impacto na segurança operacional** e elaborar recomendações que direcionarão ações de melhoria da segurança operacional nos aeroportos.

Encontram-se concluídas as etapas de revisão da literatura e legislação relacionadas à atividade de *ground handling* e a análise das atividades de trabalho de fiscais de pátio e condutores de veículos em dois dos três aeroportos selecionados. Como resultado,

foram propostas possíveis medidas mitigadoras e ações regulatórias. Enquanto isso, estão sendo realizadas avaliações das atividades de trabalho no terceiro e último aeroporto.

Os primeiros resultados da pesquisa que busca diagnosticar questões associadas à influência dos fatores humanos nos profissionais que realizam atividades com alto impacto na segurança operacional apontam medidas que podem ser implementadas para mitigar riscos presentes nas operações aeroportuárias.

**A entrega final da pesquisa está prevista para 13 de dezembro de 2022**, mas cada etapa do projeto é marcada pela entrega de um relatório que contempla os achados e recomendações referentes ao objeto do estudo. Além de serem submetidos aos aeroportos participantes da pesquisa, os resultados já obtidos foram apresentados no *Safety Management Summit – SMS Brazil 2021* e no *Fórum de Melhorias do Segmento de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo*. A disseminação das recomendações obtidas por meio da pesquisa tem por objetivo compartilhar informações levantadas na pesquisa e possíveis ações mitigadoras que podem ser implementadas por diversas entidades do setor (associações da indústria, aeroportos, operadores de serviços auxiliares, companhias aéreas) de forma a aprimorar a segurança da aviação civil.

AVSEC e FAL

## FOCO NO PASSAGEIRO INDISCIPLINADO

Apesar de o tema relacionado ao comportamento indisciplinado de passageiros não ser novidade, e demandar plena atenção da aviação civil por décadas, o assunto ganhou relevância nos tempos atuais em função da Pandemia de COVID-19, impactando a vida e o emocional das pessoas, além de motivar divergências que antes não eram observadas, em especial sobre a obrigatoriedade do uso de máscaras.

*Aliás, você sabe o que é um passageiro indisciplinado?*

Muitas são as situações que poderiam ser classificadas como indisciplina de um passageiro, ou mesmo favorecê-la. Os mais corriqueiros são a falta de educação, consumo exagerado de bebidas alcoólicas, o desrespeito às regras de segurança de voo, o excesso de volumes de bagagens de mão, ou até mesmo o medo de voar, que pode motivar o consumo de medicamentos sem prescrição médica. Outro importante agente causador de indisciplina é o estresse, já que o confinamento forçado que ocorre em dependências aeroportuárias e aeronaves pode fazer as pessoas passarem tempos prolongados próximas de desconhecidas, muitas vezes com costumes, hábitos e culturas distintas, o que propicia a geração de conflitos.

Neste contexto, observa-se um aumento resistente no número de ocorrência envolvendo passageiros indisciplinados. Segundo fontes da IATA, entre 2007 e 2016, houve mais de 58.000 casos registrados envolvendo algum tipo de comportamento indisciplinado de passageiros.

Não à toa, este é um tema de atenção permanente da Organização Internacional de Aviação Civil (OACI). Em seu material orientativo sobre o assunto (DOC 10117 – *Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers* - [clique aqui para acessar](#)), a Entidade conceitua o passageiro indisciplinado como aquele “*que falta com respeito as regras de conduta a bordo de aeronaves ou em seguir as instruções da tripulação e, portanto, cria ameaças à segurança do voo e/ou perturba a boa ordem e disciplina a bordo de aeronave*”.

Deste conceito, é importante ressaltar a amplitude de interpretações quando se refere a “ameaças à segurança de voo”, já que podem ir além de um pouso forçado para lidar com um passageiro indisciplinado, que pode exigir mudanças de rotas que acarretariam novos procedimentos de voo não originariamente previstos.

Tal situação suscita a discussão sobre penalização, seja criminal ou cível. No âmbito nacional, a exposição de uma aeronave a perigo, ou mesmo qualquer ato que atente ou dificulte a navegação aérea, se constitui como crime tipificado no Código Penal Brasileiro (art. 267), principal previsão legal para combater ações criminosas na aviação.

Outro enfoque útil para diminuir a impunidade dos atores de indisciplina são as ações judiciais cíveis, quando um privado pode acionar judicialmente o ressarcimento de danos causados por outrem. Um operador aéreo, por exemplo, pode acionar judicialmente um passageiro indisciplinado para solicitar o ressarcimento dos custos devidos a um pouso emergencial, embora não seja comum, justificado pelos elevados custos processuais.

Assim, devido à elevação de casos de indisciplina em voo e à baixa eficiência na punição dos indisciplinados, surge como uma opção a criação de sanções administrativas, ou seja, multas e suspensões dos direitos de utilização do transporte aéreo (assunto abordado no DOC ICAO 10117). **O tema foi objeto da Lei do Voo Simples (Lei nº 14.368/2022)**, que trouxe a inclusão dos seguintes dispositivos no Código Brasileiro de Aeronáutica:

*“Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstando-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.*

*§ 1º A autoridade de aviação civil regulamentará o tratamento a ser dispensado ao passageiro indisciplinado, inclusive em relação às providências cabíveis. (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)*

*§ 2º O prestador de serviços aéreos poderá deixar de vender, por até 12 (doze) meses, bilhete a passageiro que tenha praticado ato de indisciplina considerado gravíssimo, nos termos da regulamentação prevista no § 1º deste artigo. (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)*

*§ 3º A hipótese de impedimento prevista no § 2º não se aplica a passageiro em cumprimento de missão de Estado, possibilitado o estabelecimento de outras exceções na regulamentação prevista no § 1º deste artigo. (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)*

*§ 4º Os dados de identificação de passageiro que tenha praticado ato gravíssimo de indisciplina poderão ser compartilhados pelo prestador de serviços aéreos com seus congêneres, nos termos da regulamentação prevista no § 1º deste artigo. (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)”*

Portanto, este será tema de debates visando regulamentação, pela Agência, das medidas administrativas a serem adotadas em casos previstos no artigo 232 do CBA.

Em 2019, a ANAC em conjunto com os operadores numa ação embrionária de criação do Grupo Brasileiro de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (BASeT - *Brazilian Aviation Security Team*), produziu a Campanha Passageiro responsável ([clique aqui para acessar](#)) .

Veja outras iniciativas de comunicação sobre o tema internacionalmente:

- EASA - [Clique aqui para acessar](#)
- IATA - [Clique aqui para acessar](#)
- FAA - [Clique aqui para acessar](#)

Vale ressaltar, também, que o tema é tratado no Manual de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita da OACI (DOC 8973 - *Aviation Security Manual/Restrito*) que auxilia os Estados signatários da Convenção de Chicago na implementação do Anexo 17 e orienta como aplicar os padrões e práticas recomendadas (*Standards and Recommended Practices* - SARPs).

Regularmente, a SIA publica no sítio on-line da ANAC, informativos de interesse da indústria ([clique aqui para acessar](#)). Por meio desta ferramenta, a Superintendência busca posicionar a comunidade de aviação civil, de forma tempestiva, sobre assuntos que tenham impacto direto em processos de trabalho, lançamento de materiais orientativos ou mesmo temas e discussões em andamento que possam repercutir no mercado. Fique atento! Abaixo, seguem alguns dos temas divulgados neste primeiro semestre de 2022.

#### **Revisão E à DAVSEC n. 02.2016 entrará em vigor a partir de 11/01/2022**

<https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/informativos-sia/2022-01/view>

#### **Avaliação de Risco Cibernético**

<https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/informativos-sia/2022-02/view>

#### **Publicação do Manual de cálculo de PCR de pavimentos aeroportuários**

<https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/informativos-sia/2022-04/view>

#### **Orientação a respeito de emissão e concessão de credenciais e autorizações aeroportuárias temporárias de acesso**

<https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/informativos-sia/2022-06/view>

#### **Desempenho para testes AVSEC**

<https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/informativos-sia/2022-08/view>

#### **Manual de Avaliação de Risco AVSEC**

<https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/informativos-sia/2022-09/view>

Esse informativo também é encaminhado por e-mails às nossas listas de contatos! Quer fazer parte? Encaminhe e-mail para [sia@anac.gov.br](mailto:sia@anac.gov.br) com assunto "Inclusão em lista de fomento – SIA".

## Acompanhamento Normativo

### CONVERSÃO DA MP DO VOO SIMPLES EM LEI

Discussão iniciada no segundo semestre de 2020 frente às iniciativas que já vinham sendo adotadas para o **enfrentamento da pandemia**, a Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021, foi publicada com o intuito de oferecer **mais dinamismo, flexibilidade e menos custos** para o mercado, **alterando e revogando dispositivos de leis** que tratam da utilização e exploração dos aeroportos e das facilidades à navegação aérea (nº 6.009/1973), do CBA (nº 7.565/1986) e da criação da Agência (nº 11.182/2005).

As principais ações trazidas pela MP do Voo Simples no âmbito da SIA estão no **fim da obrigatoriedade de autorização prévia para a construção de aeródromos e na inclusão de aeródromos privados na lista de aeródromos situados na área da Amazônia Legal** com regulamentação diferenciada para atender as comunidades isoladas.

Com isso, buscam-se **melhorias nos processos de trabalho e de negócio para todo o setor** e, ainda, **mais robustez para a tomada de decisão** na adequação de operações às condições locais.

A MP do voo simples, após aprovação do Congresso Nacional, foi sancionada pelo Presidente da República e convertida na Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022 ([Clique aqui para acessar](#)).

*"As propostas do Voo Simples vão reduzir custos da aviação, destravar investimentos na nossa infraestrutura e, principalmente, gerar empregos. Temos agora uma legislação mais enxuta e moderna, sem os 'vazios regulatórios' que emperravam investimentos no modal, o que alinha o Brasil às boas práticas internacionais e assegura a atração de investimentos estrangeiros para nossos aeroportos e empresas aéreas", afirmou o Ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.*

## REVISÕES NORMATIVAS EM CURSO

A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária está realizando revisões no seu arcabouço normativo, para harmonizar a aplicabilidade das normas de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita ao tipo de uso (público ou privativo) dos aeródromos, conforme diretriz da Diretoria da Agência, alinhando a aplicabilidade ao nível de segurança exigido para cada tipo de operação.

Estão em andamento também, revisões normativas que buscam ajustar as normas da Superintendência às recentes alterações do Código Brasileiro de Aeronáutica, decorrente da MP nº 1.089/2021 e que foi convertida na Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022.

O projeto para tratar da harmonização da aplicabilidade das normas da SIA surge em função das alterações promovidas a partir da Resolução nº 576/2020 ([clique aqui para acessar](#)), da proposta de revisão de classificação dos aeródromos no RBAC nº 153 e da alteração legislativa no Código Brasileiro de Aeronáutica.

Uma das normas afetadas é a **Resolução nº 158/2010**, a qual dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC. A revisão desta resolução abará as regras de utilização de aeródromos e de cadastramento junto à ANAC, adequando ao tipo de uso, em alinhamento à proposta de Emenda nº 07 ao RBAC nº 153, e ainda, a exclusão dos dispositivos referentes à autorização prévia de construção.

Este projeto está na reta final de fechamento das propostas.

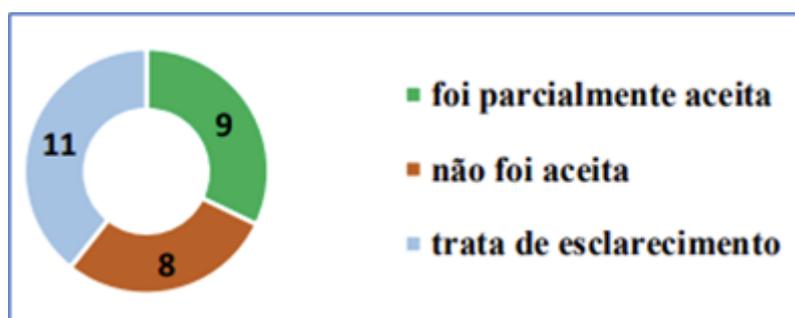
## PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS – RBAC 139

### Tema 08 da Agenda Regulatória 21/22

A proposta visa alterar a aplicabilidade do regulamento exigindo a certificação dos aeroportos internacionais e para aqueles no qual for identificado, pela ANAC, risco à segurança das operações.

Os demais operadores de aeródromos que recebam operações agendadas domésticas regidas pelo RBAC nº 121 e que não sejam obrigados a se certificarem deverão cumprir os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional estabelecidos em portaria da SIA.

A Consulta Pública do RBAC nº 139 foi realizada no período de 20 de dezembro de 2021 a 03 de fevereiro de 2022, durante o qual foram recebidas 28 contribuições, sendo mostrado abaixo o resultado da análise das contribuições:



<b>Tema abordado</b>	<b>Itens alterados na proposta</b>	<b>Total</b>
<b>MIL</b>	139.601(a)(1)(i), 139.601(a)(1)(ii), 139.601(b)(2) – inclusão; 139.601(b) – nova redação; 139.601(a)(1) e 139.601(a)(2) – alteração de redação; 139.601(b)(1) e 139.601(b)(1)(i) – renumerados após alterações;	<b>5</b>
	Portaria, Art. 1º, Inciso I, alínea a	<b>2</b>
	Portaria, Art. 1º, Inciso II	<b>2</b>
	<b>Total</b>	<b>9</b>

Após análise das contribuições, o processo foi enviado à Procuradoria que emitiu parecer favorável ao prosseguimento da proposta de revisão do RBAC nº 139. Atualmente, o projeto está em conclusão dos últimos ajustes para ser encaminhado para a Diretoria para deliberação final.

## AERÓDROMOS - OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO BASEADA EM ANÁLISE DE RISCO – RBAC 153

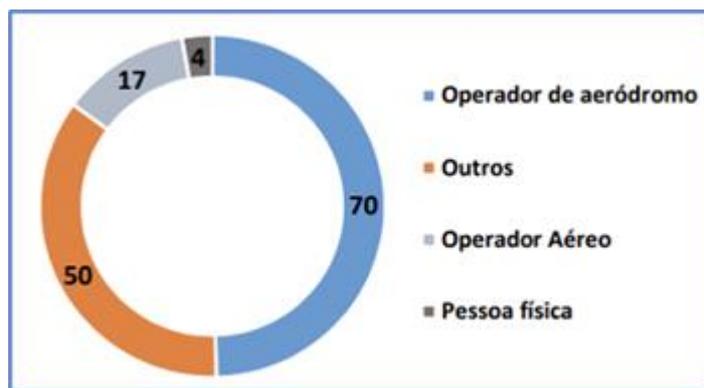
### Tema 09 da Agenda Regulatória 21/22

A Revisão do **RBAC nº 153** tem como base o aperfeiçoamento da gestão de risco, conforme determinado pelo Tema nº 09 da Agenda Regulatória 2021-2022, visando aumentar o nível de cumprimento dos regulamentos internacionais por parte da ANAC e realizar melhorias normativas advindas de sugestões registradas na ANAC (base de contribuições) por parte de operadores, usuários e servidores da Agência.

Além do regulamento, as seguintes instruções suplementares e manuais também serão revisados:

- IS nº 153-001A - "Critérios de movimentação no solo";
- IS nº 153-002A - "Sistema de manutenção aeroportuária";
- IS nº 153.37-001B - "Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas";
- IS nº 153.51-001A - "Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional";
- IS nº 153.63-001A - "Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional";
- IS nº 153.73-001A - "Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional";
- IS nº 153.133-001A - "Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo";
- IS nº 153.205-001C - "Monitoramento da irregularidade longitudinal, atrito e macrotextura do pavimento da pista pouso e decolagem";
- IS nº 153.501-001B - "Procedimentos básicos de gerenciamento do risco da fauna".
- Manual sobre critérios de movimentação em solo e o SOCMS;
- Manual sobre controle de FOD;
- Manual PISOA;
- Manual PGSO;
- Manual incursão em pista;
- Manual do sistema de proteção;
- Manual ALARP;
- Manual em complementação à biblioteca de patologias do pavimento;
- Modelo de MOPS;

A Consulta Pública do RBAC nº 153 foi realizada no período de 25 de março de 2022 a 26 de maio de 2022, durante o qual foram recebidas 141 contribuições, conforme gráfico abaixo por categoria de contribuintes:



No momento as contribuições estão sendo analisadas para posterior encaminhamento da proposta à Procuradoria da Agência.

## AVSEC – REVISÃO DAS NORMAS DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

### Tema 18 da Agenda Regulatória 21/22

A revisão do **RBAC nº 107**, que trata da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita para operadores de aeródromo, vem focando, nesta etapa, nos aspectos relacionados à aplicabilidade do Regulamento, de modo a adotar a referência ao tipo de uso do aeródromo, em alinhamento à proposta de Emenda nº 07 ao RBAC nº 153.

Ainda, de modo a compatibilizar a redação dos normativos às inovações trazidas a partir da Lei nº 14.368/2022 e da Resolução ANAC nº 659, de 2 de fevereiro de 2022 ([clique aqui para acessar](#)), tanto o RBAC nº 107, quanto o **RBAC nº 108**, que trata da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita para operadores aéreos, serão revisados textualmente.

Em complemento, também serão executadas nestes normativos, revisões à luz de uma avaliação de risco sistemática de seus requisitos, além de ter como princípio o desenvolvimento de uma regulamentação de cumprimento mais flexível pelos operadores de aeródromo e aéreos, de modo a possibilitar adequação de procedimentos às características locais, no caso de aeródromos, e operacionais, no caso de operadores aéreos, sem o confronto às prescrições regulamentares.

## REVISÃO DO RBAC Nº 154 E DA RESOLUÇÃO Nº 158/2010

A revisão normativa do RBAC nº 154 tratará dos seguintes temas:

- Sistema de luzes de aproximação (ALS);
- RESA para pistas tipo visual para operações códigos 1 e 2;
- Metodologia ACR/PCR; e
- Aplicabilidade do regulamento para aeródromos de uso público, em alinhamento ao realizado no RBAC nº 153.

Em relação ao tema do ALS foi realizada, no período de 03 a 15 de junho de 2022, uma pesquisa junto aos pilotos com o objetivo de avaliar:

- a. a importância do sistema à segurança operacional na visão dos tripulantes; e

b. robustecer os fundamentos e argumentos de segurança operacional para existência do sistema.

Foram recebidas 534 contribuições efetivas. Quando questionados “Numa escala de 1 a 5, onde 1 é pouco importante e 5 é muito importante, avalie a importância da existência do ALS nos procedimentos de aproximação de precisão: Importância para a segurança operacional?”, os participantes da pesquisa informaram o seguinte:



Este projeto está na reta final da fase de estudos.

Já quanto à Resolução nº 158, serão revisados os processos de cadastro para adequá-los ao tipo de uso privativo e uso público, também em alinhamento à proposta de Emenda nº 07 ao RBAC nº 153. Ainda sobre tal Resolução, pretende-se excluir todos os dispositivos referentes à autorização prévia de construção, em função das alterações trazidas pela Lei do Voo Simples (Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022).

### APROVADA A INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR Nº 154.209-001A

Publicada no DOU em 24/12/2021, a Portaria nº 6.776/2021 que aprovou a Instrução Suplementar nº 154.209-001, Revisão A (IS nº 154.209-001A), que trata do **projeto de sistemas de desaceleração de aeronaves**.

O projeto, **conduzido pelo Grupo de Trabalho responsável pelo estudo de critérios de projeto, instalação e manutenção de sistema de desaceleração de aeronaves (AIRCRAFT ARRESTING SYSTEMS - AAS) em aeroportos**, foi motivado pela ausência de critérios de projeto para sistema de desaceleração de aeronaves e pela necessidade do provimento de base normativa para a homologação do EMAS da pista 17R/35L do aeroporto de Congonhas (SBSP).

Após o resultado da análise das contribuições recebidas pela ANAC da consulta setorial relativa à proposta de edição da referida IS, **o normativo intitulado “Projeto de sistemas de desaceleração de aeronaves” foi aprovado pela Agência** e disponibilizado no endereço eletrônico ([clique aqui para acessar](#)).

### PROGRAMA BRASILEIRO DE OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO (PROGRAMA OEA)

Encontra-se em fase de elaboração, estudo relacionado às 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, bem como as avaliações de seus impactos nos Regulamentos da Agência.

A partir do projeto em questão, identificou-se a importância e viabilidade de implementação dos requisitos de segurança que permitem a operacionalização de um fluxo de cadeia segura da carga aérea no Brasil, levando a ganhos de facilitação e eficiência

nas operações no ambiente aeroportuário na integração ao Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado (Programa OEA).

Nesse sentido, está em estudo a proposta de um novo regulamento voltado para o delineamento do modelo de cadeia segura e do processo de acreditação de agentes de carga, bem como a necessidade de pontuais revisões nos RBAC nº 107 e 108 relacionadas ao tema.

## PADRÕES MÍNIMOS DE DESEMPENHO AVSEC

Foram aprovadas as seguintes emendas regulamentos a regulamentos de AVSEC:

I - **Emenda nº 07 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 107**, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”; e

II - **Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 108**, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador aéreo”.

As Resoluções nº 676 e 677, de 4 de maio de 2022 aprovaram, respectivamente, as referidas emendas aos RBAC nº 107 e 108, e entraram em vigor em 1º de junho de 2022.

As emendas aprovadas são produtos do processo normativo desenvolvido no âmbito do tema relacionado à definição dos padrões mínimos de desempenho para os testes AVSEC aplicados por operadores de aeródromos e pela ANAC, nos aeródromos brasileiros. O referido projeto teve como principal produto a elaboração e publicação da Instrução Suplementar - IS nº 107-002A – Padrões mínimos de desempenho para testes AVSEC de operadores de aeródromos, aprovada pela Portaria nº 8070/SIA, de 17 de maio de 2022, em vigor desde 1º de junho de 2022.

Ainda, com a publicação das citadas Emendas aos regulamentos, fez-se necessária a publicação das IS nº 107-001 Revisão H e IS nº 108-001 Revisão F (aprovadas, respectivamente, pelas Portarias nº 8067/SIA e 8069/SIA, de 17 de maio de 2022, em vigor desde 1º de junho de 2022) e emendas aos Compêndios de Elementos de Fiscalização - CEF (CEF RBAC nº 107 - versão 07.0 e CEF RBAC nº 108 - versão 05.0; aprovados, respectivamente, pelas Portarias nº 8071/SIA e 8073/SIA, de 17 de maio de 2022, em vigor a partir de 1º de junho de 2022).

Em síntese, as alterações realizadas estabelecem padrões mínimos de desempenho para o conjunto de testes realizados no ciclo e não para cada protocolo isoladamente, o que exigiu alterações pontuais nos citados Regulamentos, seguidas de compatibilização textual das IS nº 107-001 e 108-001. Mas, fique atento! O principal produto do presente processo normativo se limita ao estabelecimento de padrão mínimo de desempenho nos testes AVSEC para os operadores de aeródromo, não abarcando, até então, a definição de padrões para os operadores aéreos.

## NOVAS ALTERAÇÕES AVSEC ENTRARÃO EM VIGOR AO FINAL DO SEGUNDO SEMESTRE!

Vale destacar que, com a entrada em vigor, em 1º de dezembro de 2022, da Emenda nº 06 ao RBAC nº 107 (aprovada pela Resolução nº 644/2021), a Emenda nº 07 ao citado regulamento será compatibilizada e oportunamente disponibilizada. Portanto, atenção! **Em 1º de dezembro de 2022 serão compatibilizados os seguintes normativos:**

I - **RBAC nº 107**, intitulado “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo”;

II – **Instrução Suplementar - IS nº 107-001 Revisão I**, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo” (aprovada pela Portaria nº 8068/SIA, de 17 de maio de 2022); e

III – **Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF aos RBAC nº 107** (versão 07.1; aprovado pela Portaria nº 8072/SIA, de 17 de maio de 2022).

Desse modo, destaca-se que a Revisão I da IS nº 107-001, intitulada “Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo” foi compatibilizada com a Revisão G da referida IS (aprovada pela Portaria nº 6.429/SIA, de 17 de novembro de 2021, publicada no DOU em 23 de novembro de 2021) e entrará em vigor em 1º dezembro de 2022.

O mesmo ocorreu com a emenda ao CEF do RBAC nº 107: a versão 07.0 do CEF foi compatibilizada com a versão 06.0 do referido CEF (aprovada pela Portaria nº 6.392/SIA, de 11 de novembro de 2021), de modo que em 1º dezembro de 2022 entra em vigor a versão 07.1 de emenda ao CEF RBAC nº 107.

Ressalta-se que as Instruções Suplementares - IS nº 107-001H, 107-001I, IS nº 108-001D e IS 107-002A possuem informações sigilosas, de acesso restrito às pessoas com necessidade de conhecê-las (a exemplo de representantes designados de operadores aéreos, de operadores de aeródromos, de centros de instrução AVSEC, além de outros interessados, desde que justificada a necessidade).

As instruções para acesso à informação restrita de AVSEC encontram-se disponibilizadas no sítio desta Agência na rede mundial de computadores ([clique aqui para acessar](#)).

## Panorama Internacional

### ATUAÇÃO INTERNACIONAL DA ANAC

Um transporte aéreo global exige um elevado grau de padronização de normas e procedimentos, a fim de que a aviação se desenvolva de forma segura e sustentável. Neste contexto, os fóruns técnicos internacionais exercem papel central, já que a partir deles são definidos parâmetros normativos que orientam o exercício das autoridades de aviação civil de todo o mundo.

O Brasil, como membro fundador e integrante do Grupo I do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), uma agência especializada das Nações Unidas, tem papel relevante nos painéis de discussão, carregando aos fóruns não apenas a capacidade técnica da ANAC, mas ponderando as discussões com as características e complexidades inerentes ao setor de aviação civil brasileiro.

Nesse contexto, o Brasil desempenha papel estratégico na definição das normas e recomendações que regem o sistema de aviação civil internacional, garantindo representação nos grupos técnicos e decisórios mais relevantes da Organização. Além disso, o nível de desenvolvimento do setor de aviação civil nacional coloca o Brasil em posição de referência para os Estados da América Latina e do Caribe, nos quais existe a expectativa de que o país assumira papel de liderança construtiva e cooperativa na região.

A atuação internacional da ANAC tem como norte a execução das competências legais da Agência, conforme previsto em sua Lei de Criação (Lei nº 11.182/2005), em seus processos de negócio, assim com o para a consecução da visão e dos seus objetivos estratégicos.

Sob a perspectiva da sociedade, os principais objetivos estratégicos que se deseja perseguir são:

- Contribuição para o desenvolvimento sustentável da aviação civil.
- Garantia da segurança da aviação civil.
- Promoção de amplo acesso aos serviços aéreos.

Com a atuação internacional da Agência reforça-se a relevância e o compromisso da manutenção do mais alto nível normativo, de forma harmonizada com as demais autoridades de aviação civil de referência, assim como o conhecimento das melhores práticas da aviação civil mundial, principalmente no âmbito da segurança operacional. Não à toa, espera-se, como resultado, o aumento da eficiência regulatória do setor e o fortalecimento da Agência como referência internacional.

Para acompanhamento da atuação internacional da ANAC, siga o sítio da Agência na rede mundial de computadores ([clique aqui para acessar](#)) e leia a **Revista Conexão Internacional** ([clique aqui para acessar](#)), onde são publicados artigos de interesse do setor, contendo debates e notícias da atuação internacional da ANAC.

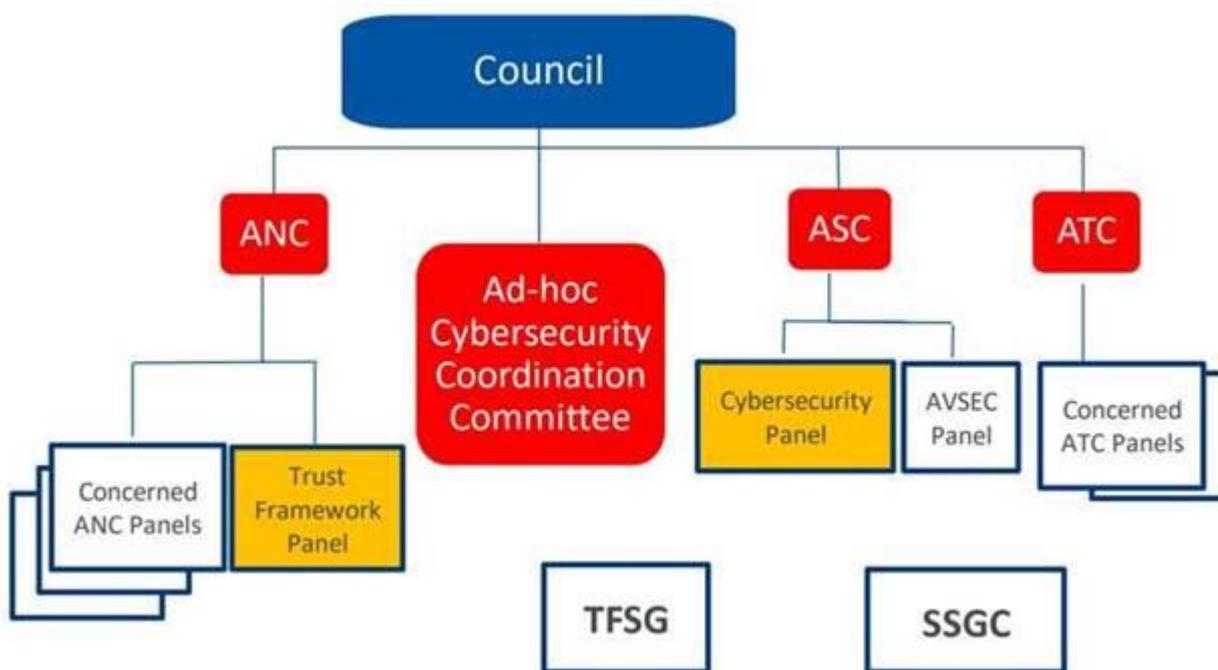
[Acesse aqui](#) a Edição Especial sobre COVID-19, disponível em português, inglês e espanhol.

Nesta seção, são apresentadas atuações internacionais da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.

## PRIMEIRO PAINEL DE SEGURANÇA CIBERNÉTICA (CYBERSECURITY PANEL – CYSECP) DA OACI

Durante a 222ª reunião do Conselho da OACI, foi aprovada a criação do Painel de Segurança Cibernética da OACI, vinculado ao Comitê de Segurança da Aviação Civil (ASC - *Aviation Security Committee*), endereçando a diretriz da OACI de criação de uma governança para lidar com a segurança cibernética.

Além da criação do Painel de Segurança Cibernética vinculada ao ASC, essa nova governança envolve a criação de um novo painel da Comissão de Segurança Aérea (ANC – *Air Navigation Commission*) para tratar das preocupações cibernéticas na navegação aérea (Trust Framework Panel), assim como um novo Comitê que terá papel de intermediar as ações entre os demais fóruns com impacto na segurança cibernética: Ad-hoc Cybersecurity Coordination Committee.



Destaca-se que, mesmo com a criação desses novos fóruns, a segurança cibernética é tema, mesmo que de forma indireta, do Painel de AVSEC e demais relacionados à *safety*, o que demandará ações de coordenação entre eles.

Inicialmente o Painel dará prosseguimento às atividades de ampla abrangência que estavam sendo conduzidas pelo Grupo de Estudo do Secretariado da OACI sobre Segurança Cibernética (SSGC – *Secretariat Study Group on Cybersecurity*), envolvendo temas de *safety*, *security*, navegação aérea e gestão de riscos.

O Estado Brasileiro está representado no CYSECP pela SIA, contando com apoio de áreas que tratam de aeronavegabilidade e navegação aérea.

A reunião do primeiro painel em segurança cibernética ocorreu em modo *on-line* (à distância), entre 16 a 20 de maio, e contou com a representação de 32 membros indicados por Estados, assim como a participação de vários observadores, representando

a indústria, instituições internacionais e também de outros Estados. Nela, foram apresentados 6 Working Papers (WPs) e seus Working Groups (WGs), um de ameaças e riscos (WGTR – *Working Group of Threats and Risk*) e outro sobre materiais orientativos (WGGM – *Working Group on Guidance Material*).

O Working Paper apresentado pelo Brasil apresentou uma experiência do GTSC (Grupo de Trabalho em Segurança Cibernética) da ANAC, que teve como desafio identificar os principais cenários de risco que ataques cibernéticos podem afetar a aviação civil. O trabalho foi bem recebido pelo Painel e foi encaminhado ao novo WGTR com objetivo de subsidiar uma metodologia de avaliação de riscos para os Estados.

## AGENDA AMBIENTAL CONTINUA EM DESTAQUE NA OACI

A agenda ambiental tem ganhado cada vez mais importância, dentro e fora da aviação. E, neste contexto, a Organização Internacional de Aviação Civil (OACI) dedica especial atenção ao tema por meio do seu Comitê de Proteção Ambiental na Aviação (CAEP), que conta com quatro Grupos de Trabalho, além de outros grupos de apoio para estudo de temas específicos, conforme a agenda previamente definida pelo Conselho para o ciclo de 3 anos.

Dentre os Grupos de Trabalho está o WG2, no qual são conduzidas atividades relacionadas ao tema ‘Aeroportos e Operações’. Sua atuação inclui o estudo das questões ambientais relacionadas com as operações de aeroportos e operações de aeronaves no entorno de aeroportos, em especial, ruído aeronáutico e emissões.

Os trabalhos do WG2 envolvem o desenvolvimento dos estudos e a disseminação de material de orientação e boas práticas para Estados, autoridades de aviação e planejadores urbanos e aeroportuários. De forma geral, os estudos abordam questões sobre redução de impactos ambientais e ações de sustentabilidade, por meio de uso de procedimentos operacionais mais eficientes e técnicas de planejamento e gestão. Como exemplos de temas tratados no WG2, pode-se mencionar as diversas iniciativas para aeroportos mais sustentáveis, consolidadas no Eco-Airport Toolkit e-collection ([clique aqui para acessar](#)), e a implementação de procedimentos de navegação aérea e de gerenciamento de tráfego mais eficientes, tais como Performance-based Navigation (PBN).

## OACI ADOTA CRITÉRIO DE RESISTÊNCIA DE FAIXA PREPARADA DESENVOLVIDO PELA ANAC

A SIA/ANAC, representada no *Aerodrome Design Working Group* (ADWG) da OACI pelo Gerente Técnico de Engenharia Aeroportuária apresentou o *Discussion Paper* e-ARCTF/10-DP02 na 10ª Reunião da *Aerodrome Reference Code Task Force*, realizada nos dias 22 a 24 de junho de 2021, por meio do qual propôs a adoção, pela OACI, de novo critério de resistência de faixa preparada, estabelecido pela ANAC.

A partir da identificação de um caso de ausência de capacidade de suporte na faixa preparada da pista de pouso e decolagem, e considerando a falta de parâmetro regulamentar objetivo para atendimento ao requisito 154.207(g) do RBAC nº 154, a SIA atuou junto ao regulado para buscar um critério de dimensionamento que permitisse a correção do problema. Tendo em vista o resultado positivo da aplicação prática do critério proposto, foi iniciado processo normativo que culminou no item 6.5.6 da Instrução Suplementar (IS) nº 154-002A, publicada em 25 de junho de 2021.

Após aceitação dos membros do ADWG, o critério proposto pela ANAC foi incorporado à terceira edição do DOC 9157 – Parte 3, publicada no fim de abril. Seguem abaixo as redações da IS da SIA e do DOC da OACI.

### **IS nº 154-002, Revisão A.**

*6.5.6. [FC 154.207(g)] – A faixa preparada deve ser projetada para suportar, pelo menos, 1 (uma) passagem da aeronave mais exigente do mix de aeronaves do aeródromo.*

*6.5.6.1. Nos primeiros 15 cm a partir da superfície, o solo deve ter uma resistência menor para favorecer a desaceleração da aeronave.*

### DOC 9157 – Part 3

9.4.3 The graded runway strip out to the shoulder should be of adequate strength to provide drag to an aircraft and facilitate deceleration in the event of an aircraft leaving the runway. The upper surface may be 15 cm of lesser strength material and the underlying natural soil of adequate strength to support the aircraft for one pass, such that structural damage does not occur.

## ICAO SECURITY CULTURE WEBINAR

Em fevereiro aconteceu o ICAO Security Culture Webinar. Esse evento teve como objetivo apresentar as conquistas alcançadas mundialmente durante o ano da cultura AVSEC (YOSC 2021). Na oportunidade, representantes de diversos países compartilharam suas experiências com o YOSC por meio das ações desenvolvidas ao longo do ano, ferramentas adotadas e refletiram sobre os marcos alcançados para aprimorar a cultura de AVSEC na aviação.

A SIA representou o Brasil neste evento e apresentou algumas das importantes ações adotadas no país, tais como a campanha **#passageiroresponsável**, pesquisa para mapeamento sobre a cultura de AVSEC no Brasil, publicação de artigo sobre o YOSC na Revista Radar, prêmio InovANAC Security, curso de conscientização AVSEC, além da participação dos servidores da SIA em diversos webinários, tanto promovidos pela ANAC nos temas de cybersegurança, sistema de gerenciamento AVSEC e avaliação de risco, quanto eventos promovidos por organizações e autoridades de aviação estrangeira em parcerias feitas com Chile, Portugal e com a própria OACI.

O evento contou também com uma mesa redonda para discussão sobre as melhores práticas e os desafios na promoção de cultura AVSEC, com a participação de especialistas de associações, organizações internacionais e autoridades de aviação civil. Além disso, foram apresentados os vídeos encaminhados para concorrer ao “Video Challenge” e anunciados os 4 vencedores, sendo 3 escolhidos pela OACI e pela Airports Council International (ACI) e um vídeo premiado por voto popular.

Uma importante mensagem do evento foi enfatizar que o trabalho na cultura de AVSEC continuará em 2022 e em todos os anos futuros, com o YOSC fornecendo o impulso necessário para um foco permanente na cultura AVSEC.

O ICAO Security Culture Webinar está disponível na ICAO TV ([clique aqui para acessar](#)). Para assistir, basta criar seu login e senha.

## SIA COMPARTILHA COM AUTORIDADE DA BOLÍVIA EXPERIÊNCIA COM TRANSIÇÃO OPERACIONAL DE AERÓDROMOS

No dia 24 de fevereiro, representantes da SIA participaram de uma reunião a convite do “Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional” de Lima/Peru e da “Dirección General de Aeronáutica Civil” da Bolívia para compartilhar experiências sobre a concessão de aeródromos e, especificamente, sobre a transição operacional e alteração de certificação no caso de mudança de operadores. A Bolívia, em movimento contrário ao do ocorrido no Brasil, está em processo de transferência de seus aeródromos internacionais da administração privada para uma empresa estatal Boliviana.

## SIA PALESTRA SOBRE A EXPERIÊNCIA BRASILEIRA NO DESENHO E OPERAÇÃO DE HELIPORTOS

No dia 17 de junho a SIA participou de Seminário virtual da OACI/Lima sobre desenho e operação de heliportos para a Região SAM.

O objetivo deste evento foi fortalecer os Estados e demais parceiros operacionais com informações sobre as atualizações do Manual do Heliporto (documento 9261) e do Anexo 14 Vol. II, bem com os novos desenvolvimentos dos heliportos e o novo conceito de “vertiportos”, de forma que os Estados possam contar com requisitos atualizados com as últimas previsões e que, por sua vez, possam promover, se os Estados assim o considerarem, trabalhos regionais relacionados com o novo conceito.

As informações do evento e as apresentações dos palestrantes estão disponíveis no site da OACI/Lima ([clique aqui para acessar](#)).

## ANAC APRESENTA A EXPERIÊNCIA BRASILEIRA NA IMPLEMENTAÇÃO DE VIGILÂNCIA BASEADA EM RISCOS NO ENCONTRO DE PONTOS FOCAIS AGA/AOP DA REGIÃO SAM

Em junho de 2022, a SIA participou de Oficina Virtual promovida pela OACI/Lima para o encontro dos pontos focais AGA/AOP da Região SAM (SAMAGA/02). Na oportunidade metodologia implementada pelo Brasil para avaliação de risco na vigilância de aeródromos, baseada no método do diagrama *Bowtie* e considerando os principais eventos indesejados relacionados às operações de decolagem e pouso.

O desenvolvimento da metodologia se insere no contexto da revisão de regulamentos nacionais (RBAC nº 139, para maior harmonização com o Anexo 14) e está em linha com o Programa Específico de Segurança Operacional da ANAC, e com os elementos do enquadramento constante do Apêndice 2 do Anexo 19.

O *paper* apresentado pela equipe brasileira propôs a discussão da ferramenta para eventual implementação nos demais Estados, assim como no âmbito dos Regulamentos Aeronáuticos Latino-americanos (LAR) SRVSOP AGA para avaliação de riscos no tratamento de não conformidades durante os processos de certificação e para a vigilância baseada em riscos.

### Dúvidas e Perguntas frequentes de Infraestrutura Aeroportuária

#### FERRAMENTA ON-LINE PARA DÚVIDAS

**Você sabia?** A ANAC disponibiliza, em seu sítio on-line, uma ferramenta de consulta de dúvidas frequentes sobre temas correlatos à sua atividade ([clique aqui para acessar](#)). Em meio às diversas áreas temáticas disponíveis, estão tópicos relacionados à Infraestrutura Aeroportuária, tais como:

- Cadastro de Aeródromos
- Gerenciamento de Risco da Fauna
- Ruído Aeronáutico

A ferramenta é pública e não necessita cadastro prévio para utilização. Aproveite!

### Iniciativas de Capacitação

#### VOCÊ CONHECE O CENTRO DE TREINAMENTO DA ANAC?

Você sabia que é possível realizar eventos de capacitação ofertados pela Agência Nacional de Aviação Civil? Conheça mais sobre o CT ANAC.

O Centro de Treinamento da ANAC – CT ANAC – oferece cursos presenciais, a distância e semipresenciais, seminários, workshops e palestras para os servidores da ANAC (público interno) e para os profissionais do SAC - Sistema de Aviação Civil (público externo), recebendo alunos de todo o Brasil e também de outros países.

Os eventos de capacitação distribuem-se dentro das seguintes áreas: aeródromos, transporte aéreo, meio ambiente, segurança operacional, facilitação e segurança contra atos de interferência ilícita, gestão da aviação civil, direito aeronáutico, gestão de treinamento, regulação e gestão organizacional.

Para acessar o CT ANAC Digital acesse o link: <https://sistemas.anac.gov.br/capacitacao/>

Para conhecer a agenda de eventos disponíveis acesse o link: <https://sistemas.anac.gov.br/capacitacao/gtca/cursosAbertos.php?mes=0&publico=externo>

## PROGRAMA TREINAR DA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Fique atento também às inscrições disponíveis do Programa de Treinamento para Profissionais de Aeroportos Regionais – TREINAR 2022. A Secretaria está com inscrições abertas para cursos de Gestor Aeroportuário, Manutenção Aeroportuária, Gestão de Receitas Aeroportuárias.

Acompanhe na página do Programa TREINAR: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/sistema-de-transportes/inscricoes-treinar>

### WORKSHOP COM AÉREAS SOBRE HOMOLOGAÇÃO E AÇÕES DE VIGILÂNCIA EM AEROPORTOS

Nos dias 26 e 27 de maio, a SIA realizou o **primeiro Workshop sobre homologação e ações de vigilância continuada focado em aeroportos regionais e sub-regionais**, voltado a representantes das empresas aéreas, no Centro de Treinamento da Agência, em Brasília.

O evento possibilitou a transmissão de conhecimento aos operadores aéreos, para que, na medida em que expandam suas respectivas malhas, possam contribuir como multiplicadores de conhecimento e orientadores dos operadores de aeródromo quanto aos temas associados à segurança operacional de aeródromos.

Na capacitação, foram abordados conteúdos que envolveram: a regulamentação básica para instrução de processos administrativos de infraestrutura aeroportuária, peticionamento eletrônico e consulta processual/documental pública, as principais características e diferenças entre homologação e outorga aeroportuária, requisitos AVSEC com foco em aeroportos AP-0 e AP-1, regulamentação básica relacionada às ações de vigilância continuada, gerenciamento de risco conjunto e garantia da segurança operacional, assim como aplicação de medidas cautelares e acompanhamento de planos de ação corretiva.

No intuito de aproximar os alunos dos principais cenários identificados nas ações de vigilância da Agência, e não se restringir a uma abordagem teórica, as aulas trouxeram estudos de caso representativos dos problemas comumente identificados em infraestruturas desse porte.

O evento contou com representantes da Azul Linhas Aéreas, Azul Conecta, Abaeté Linhas Aéreas, Gol Linhas Aéreas e Voepass Linhas Aéreas. Ao final do Workshop, os alunos manifestaram o resultado positivo esperado da aplicação desse conhecimento nos processos internos de trabalho. Durante todo o encontro, ideias e sugestões também foram recebidas pela equipe da ANAC, o que norteará o planejamento de novas agendas que atendam às necessidades do setor e agreguem valor para a sociedade.

### WEBINÁRIO PLANEJAMENTO DA AVSEC NO CONTEXTO DE OBRAS E SERVIÇOS NO AEROPORTO

No dia 30 de junho, a SIA realizou, para a comunidade AVSEC, envolvendo operadores de aeródromo, operadores aéreos, funcionários da indústria da aviação civil, centros de instrução e servidores de órgãos públicos com responsabilidade AVSEC, um Webinário com orientações quanto aos requisitos normativos e boas práticas relacionados ao **planejamento em AVSEC**, especialmente no que tange à realização de obras e serviços no ambiente aeroportuário.

Durante o evento, foram apresentadas as principais medidas a serem observadas e sua importância para alcançar os objetivos pretendidos, mantendo a segurança da aviação durante a execução dos trabalhos.

### CONSCIENTIZAÇÃO AVSEC

Nos meses de maio e junho, esteve disponível, no Portal de Capacitação da ANAC, o curso on-line de Conscientização AVSEC. A iniciativa faz parte das ações para promoção da cultura AVSEC no Brasil, área de importância estratégica para a Agência, dado a centralidade da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Neste contexto, o curso assíncrono visa conscientizar os profissionais de operadores e entidades externas, que necessitem realizar atividades nas Áreas Restritas de Segurança (ARS) dos aeroportos, quanto às suas responsabilidades em relação à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (Aviation Security - AVSEC), explicando como a atuação individual pode impactar na segurança da aviação civil, como identificar possíveis ameaças, suas implicações e formas de suprimir a ocorrência de atos de interferência ilícita, bem como o papel da ANAC no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC.

Fique atento ao Portal para novas turmas!

## SEGURANÇA EM FOCO – EDIÇÃO RIO DE JANEIRO

A Assessoria de Segurança Operacional (ASSOP), com o apoio da SIA, promoveu a primeira edição do Segurança em Foco de uma série de sete encontros previstos para 2022: seis presenciais, e um remoto. Esta primeira edição ocorreu no auditório da ANAC, no Centro do Rio de Janeiro. O evento Segurança em Foco, regularmente coordenado pela ASSOP concentra esforços na disseminação da cultura, dos conceitos e das melhores práticas relacionadas à Segurança Operacional junto aos provedores de serviço da aviação civil, abrangendo temas relacionados à área de operações e manutenção/engenharia.

Nesta edição, foram abordados os seguintes temas:

- Panorama estatístico da área do SERIPA, ocorrências aeronáuticas e fatores contribuintes que mais surgiram e suas recomendações de segurança operacional.
- Os estragos que um balão clandestino pode causar à aviação.
- Gerenciamento de Risco da Fauna.
- Guia de boas práticas para uso do espaço aéreo entorno do aeroporto.
- Os estragos que uma operação clandestina com drones pode causar à aviação.
- Programa de Manutenção de Aeronavegabilidade Continuada (PMAC) e o compartilhamento de aeronaves segundo subparte K do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 91.
- Comunicação de fauna em publicação aeronáutica e passageiros indisciplinados.
- Aeronave leve esportiva e suas mudanças em estudo, bem como a compreensão sobre a categoria.
- Riscos associados à pintura de aeronaves.

## SEGURANÇA EM FOCO – EDIÇÃO FORTALEZA

A segunda edição do Segurança em Foco ocorreu em Fortaleza nos dias 28 a 30 de junho, no auditório da Superintendência de Obras Públicas, na Arena Castelão, em Fortaleza. Os temas abordados nesta edição foram:

- Panorama estatístico da área do SERIPA II, ocorrências aeronáuticas e fatores contribuintes que mais surgiram e suas recomendações de segurança operacional, meteorologia e segurança operacional: influência de fenômenos atmosféricos nas condições de voo.
- Gerenciamento do Risco em Operações Aeromédica.
- Gerenciamento de Risco de Fauna.
- Os estragos que uma operação clandestina com drones pode causar para a aviação.
- Guia de Boas Práticas para uso do espaço aéreo em torno do aeroporto.
- Plano de ações corretivas e apresentação das não conformidades mais comuns verificadas em Auditorias RBAC 135 da ANAC.

- Operacionalização do SGSO nas organizações de manutenção - resultados das avaliações.
- Contribuição da ciência, tecnologia e inovação ao estudo dos pavimentos aeroportuários nacionais.
- Treinamento Tipo (Type Rating) em Aeronave e Sistema SISCEP.
- Manutenção de Aeronaves: Quem pode executar, Execução X APRS, Requisitos regulamentares na execução da manutenção e Casos concretos de manutenção Irregular.

Fique atento ao Portal de Capacitação para inscrição e programação das edições previstas para o segundo semestre!

**Edição Manaus (AM)** - 16 a 19 de agosto de 2022.

**Edição Curitiba (PR)** - 20 a 23 de setembro de 2022.

**Edição Cuiabá (MT)** - 18 a 21 de outubro de 2022.

**Edição São Paulo (SP)** - 13 a 16 de dezembro de 2022.

**Edição Webinário (virtual)** - 8 a 10 de novembro de 2022.

## ANAC REALIZARÁ WORKSHOP SOBRE RESISTÊNCIA DE PAVIMENTOS AEROPORTUÁRIOS

Um dos temas abordados no workshop com os operadores aéreos sobre homologação e ações de vigilância em aeroportos, ocorrido em maio de 2022, foi pavimentos. Em função do feedback positivo, e do interesse do público no assunto, a ANAC organizará no segundo semestre de 2022 um novo Workshop específico sobre o tema.

A iniciativa complementar, também, a divulgação do “Manual de cálculo de PCR de pavimentos aeroportuários”, lançado no primeiro semestre deste ano.

O manual decorre das alterações trazidas pela Emenda 15 ao Anexo 14 – Volume I da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, consistindo em mudança na forma como a capacidade de carga de pavimentos aeroportuários será avaliada.

Originalmente calculada pelo método ACN-PCN, o novo método, denominado ACR-PCR, traz nova forma de reporte junto aos órgãos publicadores das informações aeronáuticas, tendo sua vigência mandatária a partir de 28 de novembro de 2024 aos países signatários da OACI.

Fique atento ao [Portal de Capacitação](#)!

## Eventos

### EVENTO FAL CONNECTIONS FOI SUCESSO!

Com o objetivo de fomentar o debate, as ações e as trocas de experiências sobre os temas correlatos à "**Facilitação do Transporte Aéreo**" e os diversos e mais importantes assuntos que estão em discussão sobre essa temática, a ANAC, por meio da GSAC e equipe da Coordenadoria de Facilitação (CFAL), promoveu o evento **FAL Connections** nos dias 01 e 02 de junho.

A Facilitação do Transporte Aéreo é uma ampla área da aviação, que possui seus requisitos e normas recomendadas ditadas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) por meio do Anexo 9 à Convenção de Chicago.

No âmbito da ANAC, foi criada em 2022 a Coordenadoria de Facilitação, visando trabalhar para o alcance dos objetivos propostos no Anexo 9, bem como também desenvolver diversos projetos que busquem a uniformidade, simplificação e melhoria de processos.

Nesse sentido, considerando que a área de Facilitação tem como característica o trabalho conjunto de diversas instituições públicas e privadas para o alcance dos objetivos propostos, o referido evento justifica-se pela necessidade de debater os mais

importantes assuntos da Facilitação, pensar em ações para aprimorar as atividades desempenhadas e buscar a integração entre as diversas instituições que atuam com o tema.

O evento contou com a participação do público interno e externo, sendo realizado de forma híbrida (presencial - BSB - e virtual), contando, desta forma, com participantes internacionais, e constituindo uma grande oportunidade para a troca de experiências e informações sobre os assuntos correlatos ao tema na esfera da aviação civil.

## ASSEMBLEIA DA ICAO

Em setembro, ocorrerá, em Montreal, a 41ª Assembleia da ICAO (International Civil Aviation Organisation), cujo tema é “Reconectando o mundo”. Os principais objetivos das Assembleias da ICAO, que ocorrem a cada três anos, são avaliar os trabalhos realizados nos triênios imediatamente anteriores a cada sessão, aprovar diretrizes e políticas para o triênio seguinte, aprovar o orçamento da Entidade e eleger o seu Conselho. Cada Estado Membro tem direito a um voto nas decisões tomadas na Assembleia, tomadas por maioria dos votos expressos (salvo disposição em contrário na Convenção de Chicago).

O Conselho da Entidade é formado por representantes de 36 Estados Membros, eleitos por todos. A representação no conselho se dá em três diferentes grupos: 1) Estados de importância central para o transporte aéreo; 2) Estados que contribuem significativamente para o fornecimento de instalações para navegação aérea civil internacional; e 3) Estados que garantam representação geográfica.

Na Assembleia de 2019, o Brasil foi eleito, representando a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), no Grupo I do Conselho, juntamente com Alemanha, Austrália, Canadá, China, Estados Unidos da América, França, Itália, Japão, Reino Unido e Rússia.

Não apenas os 193 Estados Membros da ICAO participam das Assembleias, mas também as Organizações convidadas pelo Conselho, muito embora a edição atual se insira no contexto das restrições sanitárias decorrentes da Pandemia de COVID-19 e enseje limitação de delegações e sessões em formato híbrido.

A Delegação Brasileira é formada por representantes de alto nível da ANAC, do Departamento de Controle do Tráfego Aéreo – DECEA, do Ministério da Infraestrutura – Minfra e do Ministério das Relações Exteriores.

Seguindo o que versa o Artigo 49 da Convenção de Chicago, os produtos das Assembleias norteiam as ações futuras e contínuas tanto de Estados Membros como das estruturas que compõem a Organização. Durante o encontro, são tratados temas que envolvem desde os campos econômico e jurídico, até discussões e cooperações técnicas. Os Estados Membros submetem Working Papers (WP) e Information Papers (IP) para sugerir temas relevantes a serem tratados nas sessões da Assembleia.

Dentre os temas principais para esta edição, estão:

- O Meio Ambiente: CORSIA e as Metas Globais de Longo-Prazo para a Aviação Civil (LTAG)
- Cybersecurity
- Conclusões da High-Level COVID-19 Conference
- Remotely Piloted Aircraft System
- Ground-Handling

Além disto, a ANAC pretende submeter, dentre outros, WPs e IPs que abordem temas e fomentem discussões sobre:

- Smart Regulation
- Passageiro Indisciplinado
- Tecnologias Touchless

- Mandatory Continued Airworthiness Information - MCAI

Visite a página da ICAO que reúne o histórico das Assembleias, desde a criação da ICAO ([clique aqui para acessar](#)).

Visite também o Portal da ICAO sobre a 41ª Sessão ([clique aqui para acessar](#))