



RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 21/2016

Proposta de edição de Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 108, intitulado “Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – Operador Aéreo”.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.. 3

2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES.. 4

2.A Contribuições Recebidas via Formulário WORD.. 4

2.B Contribuições Recebidas via Formulário Eletrônico.. 56

3. CONCLUSÃO.. 61

1. INTRODUÇÃO

O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 108 foi publicado em 6 de novembro de 2012, e entrou em vigor 6 meses após, em maio de 2013, substituindo duas Instruções de Aviação Civil – IAC (108-1001 e 108-1003) e duas Resoluções da ANAC (nº 157 e nº 172), e ainda atualizando o item 2.2.2 da IAC 4001 e o art. 6º da Resolução nº 130. Desde então, o regulamento não foi alterado, sendo fiscalizado por meio de auditorias nos operadores aéreos brasileiros, conforme previsão no Plano Anual de Controle de Qualidade AVSEC – PACQ.

No PACQ de 2013, como forma de monitorar a implementação da nova norma publicada, foram realizadas 41 auditorias em empresas aéreas. E nos anos de 2014 e 2015, uma média de 22 auditorias em cada período. Ou seja, considerando que no Brasil atualmente operam cerca de 66 empresas com voos regulares, pode-se afirmar que durante esses três anos praticamente todos os operadores aéreos com voos regulares foram auditados.

Durante esse período de fiscalização a Gerência de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – GSAC identificou a necessidade de alteração de determinados itens do RBAC, algumas vezes motivada pelos próprios regulados, dentre os quais destacam-se os erros na definição de aplicabilidades em determinados requisitos, falta de definição de alguns critérios da norma que dificultavam o entendimento sobre o cumprimento do requisito, e oportunidades de diminuir a burocracia e de deixar a redação mais objetiva.

Em adição a isso, considerou-se as alterações realizadas no Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional desde a aprovação do RBAC 108, somadas aos apontamentos da auditoria da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI realizada no Brasil em agosto de 2015, assim como os estudos emanados pelo grupo de trabalho coordenado pela Secretaria de Aviação Civil – SAC e pela International Air Transport Association – IATA intitulado “Secure Freight”, o qual busca avaliar a implementação de uma cadeia segura da carga aérea no Brasil, identificando a necessidade de aprimorar toda a seção sobre segurança da carga aérea do RBAC 108, no sentido de recepcionar os conceitos para implementação da cadeia segura da carga.

A proposta de edição da emenda 01 ao RBAC 108 foi submetida à audiência pública em 16 de agosto de 2016 após a publicação de Aviso de Audiência Pública nº 21/2016 no Diário Oficial da União nº 157, seção 3, página 94.

Durante o período da audiência pública, a qual vigorou até as 18 horas do dia 15 de setembro de 2016, foram recebidas 55 (cinquenta e cinco) contribuições, sendo que as nove contribuições da LATAM e as nove da ABEAR foram idênticas, e por tanto, serão tratadas de forma conjunta, totalizando 46 (quarenta e seis) contribuições cujas avaliações são aqui apresentadas. Cada formulário de contribuição contém campo específico para a identificação do colaborador, campo destinado a informação do trecho da minuta a ser discutido ou aspecto não previsto que se propõe a abordar, e de trecho sugerido para alteração ou inclusão e sua justificativa.

Após as análises realizadas das contribuições recebidas, adicionou-se ao formulário em tela um campo denominado “Resposta da ANAC”, onde se apresenta o resultado das avaliações, bem como as justificativas para aceitação ou rejeição das alterações sugeridas durante o período em que a proposta de resolução permaneceu disponível em audiência pública.

2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

2.A Contribuições Recebidas via Formulário WORD (formato .docx)

2.1

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos / Klaus Goulart Brum	
Organização: Associação Brasileira das Empresas Aéreas / LATAM	
Telefone de contato: Ronaldo: (21) 2532 6126 Klaus: (11) 4517 3741	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br klaus.brum@latam.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM 10) 108.11(e)(1) - Conteúdo Inserido. (e)(1) Nesta situação, o operador aéreo pode manter apenas um programa de segurança, desde que neste programa estejam descritos os recursos e procedimentos de segurança aplicados em cada uma das operações.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
ITEM 10) 108.11(e)(1) - (e)(1) Nesta situação, o que contempla grupo de empresas de um mesmo holding, o operador aéreo pode manter apenas um programa de segurança, desde que neste programa estejam descritos os recursos e procedimentos de segurança aplicados em cada uma das operações.	
JUSTIFICATIVA	
ITEM 10) 108.11(e)(1) - Inclusão do conceito holding na proposta da ANAC, desde que comprovados a compatibilidade das operações.	
RESPOSTA DA ANAC	
Proposta parcialmente aceita.	

Avaliando a proposta realizada, identificou-se a oportunidade de alteração do processo de designação de PSOA. Atualmente a ANAC apresenta por meio da IS 108-001 um modelo de PSOA, no qual o operador deve validar e preencher com determinadas informações para que seja aprovado pela Agência.

Avaliando a contribuição e o processo de PSOA existente desde sua criação, datado do ano 2013, identifica-se desnecessário o processo de aprovação do PSOA, uma vez que as informações apresentadas pelos regulados podem ser continuar sendo apresentadas por meio de outros processos, desvinculados à aprovação desse documento.

Nesse sentido, caso uma “holding” com várias empresas identifiquem a necessidade de implementar uma medida adicional de segurança ou procedimento alternativo de cumprimento, o pedido pode ser realizado em conjunto e a ANAC irá promover a avaliação pertinente ao processo e somente a aprovação da alteração incluiria a aprovação para cada empresa.

2.2

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos / Klaus Goulart Brum	
Organização: Associação Brasileira das Empresas Aéreas / LATAM	
Telefone de contato: Ronaldo: (21) 2532 6126 Klaus: (11) 4517 3741	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br klaus.brum@latam.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM 11) 108.13 (C) - (c) O operador aéreo deve garantir que as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo e outros concessionários contratados possuam PSESCA aprovados pelo operador de aeródromos, quando o PSESCA for obrigatório por regulamentação específica, mantendo cópia do PSESCA de cada contratada.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	

ITEM 11) 108.13 (C) - (c) O operador aéreo deve garantir que as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo e outros concessionários contratados possuam PSESCA aprovados pelo operador de aeródromos, quando o PSESCA for obrigatório por regulamentação específica, mantendo cópia (em papel ou digital) do PSESCA de cada contratada

JUSTIFICATIVA

ITEM 11) 108.13 (C) - Incluir os tipos de cópia, principalmente deixando clara a possibilidade de cópia digital.

RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita parcialmente.

Considerando a necessidade de deixar mais claro que os documentos digitais são aceitos pela ANAC como forma de registro, foi inclusa na proposta um requisito afirmando essa previsão para todos os registros conforme segue:

108.255(b) Os registros e documentos exigidos por este RBAC podem ser mantidos arquivados em meios físico ou digital.”

2.3

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos / Klaus Goulart Brum

Organização: Associação Brasileira das Empresas Aéreas / LATAM

Telefone de contato:

Ronaldo: (21) 2532 6126

Klaus: (11) 4517 3741

E-mail:

ronaldo.jenkins@abear.com.br

klaus.brum@latam.com

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

ITEM 32) 108.59 (a)(4) - (a)(4) o operador aéreo, sempre que julgar necessário, solicitará ao operador do aeródromo evidências de que a infraestrutura disponível pelo aeroporto está em condições operacionais adequadas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

ITEM 32) 108.59 (a) (4) - (a)(4) o operador aéreo, sempre que julgar necessário, solicitará ao operador do aeródromo evidências de que a infraestrutura disponível pelo aeroporto está em condições operacionais adequadas. Esta solicitação visa unicamente à avaliação do risco operacional e não de transferência de responsabilidade do operador aeroportuário para o operador aéreo.

JUSTIFICATIVA

ITEM 32) 108.59(a) (4) - Deixar claro que este instrumento tem como objetivo a obrigatoriedade de que sejam transparentes os processos de segurança de responsabilidade do operador aeroportuário.

RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aceita.

Após avaliação das contribuições, identificou-se não ser necessário a inclusão do item proposto na audiência, decidindo-se assim por eliminar a redação proposta.

Além da ANAC já estipular os parâmetros de equipamentos em regulamentação específica, julga-se que o operador aéreo possui meios de buscar as informações que entender necessárias para avaliar a segurança de suas operações em conjunto com os aeroportos, não carecendo previsão regulamentar da Agência.

2.4

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos / Klaus Goulart Brum

Organização: Associação Brasileira das Empresas Aéreas / LATAM

Telefone de contato:

Ronaldo: (21) 2532 6126

Klaus: (11) 4517 3741

E-mail:

ronaldo.jenkins@abear.com.br

klaus.brum@latam.com

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

ITEM 37) 108.123(a) - Conteúdo inserido

108.123 Proteção do Terminal de Carga (a) Caso o operador aéreo opere um terminal de carga, este deve observar a exigência de PSESCA conforme regulamentação específica.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

ITEM 37) 108.123(a) - 108.123 Proteção do Terminal de Carga (a) Caso o operador aéreo opere um terminal de carga, este deve observar a exigência de PSESCA conforme regulamentação específica.

A partir da data de aprovação desta Resolução, os operadores aéreos terão 180 dias para a devida aprovação dos PSESCA de seus terminais de carga.

JUSTIFICATIVA

ITEM 37) 108.123(a) - Este requisito estava contemplado, de maneira genérica, nos PSOA de cada operador. Assim, será necessário um prazo de no mínimo 180 dias para a realização, aprovação e implementação destes planos, tendo em vista que a Latam possui atualmente 53 TECAs, a GOL 56 e a Avianca 24, respectivamente.

RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

A exigência dos terminais de carga possuir PSESCA está presente no RBAC 107, norma 107.215(a)(2).

O RBAC 107 foi aprovado, por meio da Resolução nº 362, em 16 de julho de 2015. Essa Resolução previu que o requisito em questão entraria em vigor 210 dias após sua publicação, ou seja, em 17 de fevereiro de 2016.

Nesse sentido, entende-se que o operador aéreo já teve período de adaptação para produção do PSESCA, maior que o solicitado nesta contribuição.

Em adição, identifica-se que o RBAC 107 apresenta a exigência de PSESCA a qualquer terminal de carga, operado por operador aéreo ou não, e portanto a proposta de prorrogar a medida somente a operadores aéreos seria uma exigência desigual aos demais operadores.

Ressalta-se que mesmo havendo a exigência do PSESCA no RBAC 107, o requisito em referência (108.123(a)) possui como objetivo manter no RBAC 108 todo o compilado de obrigações AVSEC para os operadores aéreos, facilitando a compreensão das exigências e seu cumprimento.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos / Klaus Goulart Brum

Organização: Associação Brasileira das Empresas Aéreas / LATAM

Telefone de contato:

Ronaldo: (21) 2532 6126

Klaus: (11) 4517 3741

E-mail:

ronaldo.jenkins@abear.com.br

klaus.brums@latam.com

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

ITEM 39) 108.125 (a) - (a) Na aceitação da carga ou mala postal o operador aéreo deve:

(a)(1) exigir informações documentadas que permitam a identificação da(s) pessoa(s) que entrega(m) o(s) volume(s) de carga

(a)(2) exigir informações documentadas, física ou eletronicamente, suficientes para caracterizar o volume e ser recebido e processado como carga conhecida ou carga desconhecida;

(a)(3) verificar as condições do volume a ser recebido, de forma a garantir que os volumes com indícios de violação ou adulteração sejam identificados, notificados e negados para embarque;

(a)(4) classificar o volume como carga conhecida, carga desconhecida ou carga de alto risco:

(a)(4)(i) o volume deve ser classificado como carga conhecida se for proveniente de

expedidor reconhecido, expedidor acreditado ou agente de carga aérea acreditada, e estiver acompanhado de Declaração de Segurança;

(a)(4)(ii) o volume de carga proveniente do operador do aeródromo também pode ser classificado como carga conhecida, desde que esse operador confirme por meio de informações documentais, física ou eletronicamente, o recebimento da mesma por uma das entidades descritas no parágrafo 108.125(a)(4)(i) e Declaração de Segurança. (a)(4)(iii) o volume aceito como carga desconhecida pode ser reclassificado como carga conhecida após a aplicação de inspeção de segurança;

(5) processar os volumes recebidos através de fluxos segregados em função da sua caracterização em carga conhecida, carga desconhecida ou carga de alto risco, evitando a contaminação dos volumes de carga; e (6) emitir um conhecimento aéreo de acordo com procedimentos específicos estabelecidos pela ANAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

ITEM 39) 108.125 (a) - (a) Na aceitação da carga ou mala postal o operador aéreo deve:

(a)(1) exigir informações documentadas que permitam a identificação da(s) pessoa(s) que entrega(m) o(s) volume(s) de carga (a)(2) exigir informações documentadas, física ou eletronicamente, suficientes para caracterizar o volume e ser recebido e processado como carga conhecida ou carga desconhecida;

(a)(3) verificar as condições do volume a ser recebido, de forma a garantir que os volumes com indícios de violação ou adulteração sejam identificados, notificados e negados para embarque;

(a)(4) classificar o volume como carga conhecida, carga desconhecida ou carga de alto risco:

(a)(4)(i) o volume deve ser classificado como carga conhecida se for proveniente de expedidor reconhecido, expedidor acreditado ou agente de carga aérea acreditado, agente de carga reconhecido, e estiver acompanhado de Declaração de Segurança;

(a)(4)(ii) o volume de carga proveniente do operador do aeródromo também pode ser classificado como carga conhecida, desde que esse operador confirme por meio de informações documentais, física ou eletronicamente, o recebimento da mesma por uma das entidades descritas no parágrafo 108.125(a)(4)(i) e Declaração de Segurança. (a)(4)(iii) o volume aceito como carga desconhecida pode ser reclassificado como carga conhecida após a aplicação de inspeção de segurança;

(5) processar os volumes recebidos através de fluxos segregados em função da sua caracterização em carga conhecida, carga desconhecida ou carga de alto risco, evitando a contaminação dos volumes de carga; e (6) emitir um conhecimento aéreo de acordo com procedimentos específicos estabelecidos pela ANAC.

JUSTIFICATIVA

ITEM 39)108.125 (a) - A inclusão do Agente de Carga Reconhecido é o principal conceito para viabilização de uma estrutura segura. Pois os demais conceitos não são praticados pelo mercado.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta não aceita.

A figura do agente de carga ser reconhecido ou acreditado como promotor da segurança dentro de uma cadeia de segurança da carga é prevista pelo PNAVSEC na figura do “*Agente de Carga Acreditado*”, que por definição é uma entidade acreditada pelo Estado (ANAC).

Na presente proposta realizada, o operador aéreo seria a entidade que reconheceria o agente de carga aérea.

No último Painel de Segurança da ICAO (27º Painel AVSEC), o tema sobre a cadeia segura da carga foi apresentado, e o painel julgou ser necessária que independente da entidade que faça parte da cadeia segura da carga, o Estado deve fazer parte do processo de acreditação, seja emitindo esse reconhecimento, seja fazendo vigilância continuada dessas entidades. Foi

proposto ao Conselho da ICAO um prazo de 5 (cinco) anos para que essa acreditação pelo Estado (autoridade) seja o único meio de reconhecimento aceitável.

Percebe-se assim que a evolução regulatória indica a necessidade da ANAC participar do processo de validação do Agente de Carga ou Expedidor Reconhecido. A proposta de alteração do RBAC na qual a ANAC receba mais informações sobre os expedidores reconhecidos pelas empresas aéreas permitirá a Agência realizar atividades de fiscalização para acompanhar esse processo, e portanto, haver chancela do Estado sobre o processo.

No entanto, a acreditação de agentes de carga por esse processo precisa de melhor avaliação, uma vez que esses agentes poderiam reconhecer expedidores, ou implementar medidas de segurança na carga, como a inspeção de segurança.

Mesmo assim, a proposta realizada pela ABEAR é apropriada e pode trazer benefícios para a segurança e a facilitação do transporte aéreo, mas que precisaria de um processo de validação/acreditação pelo Estado (ANAC). Nesse caso, propõe-se um projeto para estimular a acreditação desses agentes pelas empresas, como proposto, contemplando projetos pilotos para avaliar seu impacto e benefícios, subsidiando uma melhor regulação dessa matéria.

Por tanto, a ANAC sugere a criação de um projeto com os regulados de criação de metodologia de reconhecimento de agentes de cargas pelos operadores aéreos, que no futuro possam ser validados pela ANAC, o que pode ser um meio de reconhecimento da carga para voos domésticos e internacionais.

Acrescenta-se ainda que o reconhecimento de entidades quanto à segurança na cadeia da carga é uma opção de medida de segurança, sendo que a inspeção realizada nos aeroportos é suficiente para tornar a carga não conhecida em carga conhecida.

2.6

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos / Klaus Goulart Brum	
Organização: Associação Brasileira das Empresas Aéreas / LATAM	
Telefone de contato: Ronaldo: (21) 2532 6126 Klaus: (11) 4517 3741	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br klaus.brum@latam.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM - 40) 108.125 (b) - Conteúdo inserido.	

(b) O operador aéreo pode certificar pessoa jurídica como expedidor reconhecido, por meio de processo de aprovação de seu Programa de Segurança do Expedidor Reconhecido (PSER), que inclua avaliação presencial das seguintes medidas: segurança aplicada às áreas e instalações; segurança aplicada às pessoas; e segurança aplicada à carga. (b)(1) o expedidor é considerado como reconhecido mediante confirmação da ANAC de realização do seu registro. (b)(1)(i) o operador aéreo deve manter a ANAC atualizada sobre a certificação e o cumprimento do PSER de cada expedidor reconhecido. (b)(2) o operador deve realizar auditorias e testes no expedidor reconhecido, atendendo a frequência determinada em seu Programa de Controle de Qualidade AVSEC (PCQ) em função de uma avaliação de risco, que respeite a frequência mínima de uma auditoria a cada 2 (dois) anos, e um teste anual. (b)(3) a manutenção da condição do expedidor como reconhecido é vinculada à apresentação à ANAC, quando solicitado, dos relatórios de testes e auditorias nos prazos

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

ITEM - 40) 108.125 (b) - (b) O operador aéreo pode certificar pessoa jurídica como expedidor reconhecido, ou agente de carga reconhecido, por meio de processo de aprovação de seu Programa de Segurança do Expedidor / Agente de Carga Reconhecido (PSER), que inclua avaliação presencial das seguintes medidas: segurança aplicada às áreas e instalações; segurança aplicada às pessoas; e segurança aplicada à carga. (b)(1) o expedidor / agente de carga considerado como reconhecido deve ter seu processo de reconhecimento enviado para a ANAC. (b)(1)(i) o operador aéreo deve manter a ANAC atualizada sobre a certificação e o cumprimento do PSER de cada expedidor /agente de carga reconhecido. (b)(2) o operador deve realizar auditorias e testes no expedidor reconhecido, atendendo a frequência determinada em seu Programa de Controle de Qualidade AVSEC (PCQ) em função de uma avaliação de risco, que respeite a frequência mínima de uma auditoria a cada 2 (dois) anos.

(b)(3) a manutenção da condição do expedidor/agente de carga como reconhecido é vinculada à apresentação à ANAC, quando solicitado, dos relatórios de auditorias nos prazos.

Por um período de 24 meses, a partir da aprovação desta emenda, as remessas oriundas de agente de carga reconhecido estarão isentas de inspeção nos voos internacionais e domésticos.

JUSTIFICATIVA

ITEM - 40) 108.125 (b) - Primeiramente é necessário a inclusão do conceito de agente de carga reconhecido. Outro ponto importante é o envio do processo para a ANAC, porém, como a responsabilidade é do operador aéreo não se faz necessária a aceitação do processo, cabe a inspeção quando julgar cabível. Como terceiro ponto, é impossível a realização de testes em clientes.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta não aceita.

Resposta semelhante à 2.5. O operador aéreo poderá implementar o reconhecimento de expedidores reconhecidos, mas a acreditação de Agentes de Carga poderá ser objeto de um projeto de implementação com os operadores aéreos, caso possuam interesse, anterior a sua regulamentação.

Complementarmente informa-se que a execução de testes não visa simular ações de perigo ou ameaça a aviação civil, mas tão somente de realização de testes para validar se os processos de segurança são eficientes. O agente de carga ou o expedidor devem ter a percepção que as facilidades que a acreditação lhe ofereça trazem determinadas responsabilidades e controles de segurança, dentre as quais a execução de determinados testes de segurança para avaliar a eficácia dessas medidas.

2.7

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos / Klaus Goulart Brum	
Organização: Associação Brasileira das Empresas Aéreas / LATAM	
Telefone de contato:	E-mail:
Ronaldo: (21) 2532 6126	ronaldo.jenkins@abear.com.br
Klaus: (11) 4517 3741	klaus.brum@latam.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO	
NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM - 42) 108.127 (a) - (a) O operador aéreo deve realizar inspeção da carga ou da mala postal não classificada como carga ou mala postal conhecida, incluindo aquelas de trânsito ou conexão, por meios disponibilizados pelo operador de aeródromo ou, se preferível, por meios próprios, desde que atenda aos requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, e ainda, em constante coordenação com o operador do aeródromo.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
ITEM - 42) 108.127 (a) - (a) (a) O operador aéreo deve realizar inspeção da carga ou da mala postal não classificada como carga ou mala postal conhecida, incluindo aquelas de trânsito ou conexão, que não tenham sido inspecionadas na origem e mantidas protegidas (descontaminadas) até o novo embarque, por meios disponibilizados pelo operador de aeródromo ou, se preferível, por meios próprios, desde que atenda aos requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, e ainda, em constante coordenação com o operador do aeródromo. Para as cargas internacionais de transito, poderá ser solicitado processo de validação de segurança, mediante solicitação direta com a ANAC, mediante apresentação de processos de segurança aplicados na origem.	

JUSTIFICATIVA

ITEM - 42) 108.127 (a) - As cargas de trânsito internacionais, em sua maioria, já vem inspecionadas, paletizadas e preparadas para o embarque para seu destino final. Desde que seja mantida protegida, não se justifica qualquer ação adicional no que tange a esta carga. Cabe ainda ressaltar que o impacto financeiro e operacional causado por uma segunda inspeção pode inviabilizar o transporte de um grande volume de carga, pois seria necessário despaletizar, fazer o “push” para o terminal de carga, realizar os trâmites aduaneiros e adicionar um custo significativo ao frete.

RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aceita.

A contribuição traz a demanda do regulado na busca de maior eficiência do transporte aéreo, ao solicitar a recepção do Estado Brasileiro das medidas de segurança realizadas em aeroportos estrangeiros.

Consultando o Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional, identifica-se a norma 4.6.9 e a recomendação 4.6.11 sobre “*transfer cargo and mail*”.

*4.6.9 Each Contracting State shall ensure that **transfer cargo and mail** has been subjected to appropriate security controls prior to being loaded on an aircraft engaged in commercial air transport operations departing from its territory.*

*4.6.11 Recommendation.— Each Contracting State should establish appropriate mechanisms to confirm that **transfer cargo and mail** entering its territory has been subjected to appropriate security controls.*

Consultando o PNAVSEC (Decreto 7168, de 5 de maio de 2010), e os RBAC 107 e 108 não se identifica a definição “carga em trânsito” ou “carga em conexão”, mas tão somente “passageiro em trânsito”, “bagagem em trânsito”, “bagagem em conexão” e “passageiro e bagagem em conexão”.

Por essas definições, subentende-se que atualmente os termos “carga em trânsito” e “carga em conexão” presentes na exigência do requisito 108.127(a) tenham o mesmo sentido.

No entanto, a definição presente no Anexo 17, criada no ano de 2013 (após aprovação do RBAC 108, Emenda nº 0), para “transfer cargo” possui um entendimento mais semelhante ao conceito de “conexão”, e portanto, não haveria a exigência pelo Anexo de inspecionar a “carga em trânsito”, exigência essa presente no RBAC 108 atualmente.

***Transfer cargo and mail.** Cargo and mail departing on an aircraft other than that on which it arrived.*

Portanto, sugere-se retirar essa exigência do regulamento, alinhando o RBAC 108 ao Anexo 17, e criar a definição de “carga em transferência”.

Carga em transferência: carga ou mala postal transferida de aeronave de um operador para a aeronave do mesmo ou de outro operador durante o transporte entre sua origem e seu destino;

108.127(a) O operador aéreo deve realizar inspeção da carga ou de mala postal não classificada como carga ou mala postal conhecida, incluindo ~~aquelas de trânsito ou conexão~~

as cargas em transferência, por meios disponibilizados pelo operador de aeródromo ou, se preferível, por meios próprios, desde que atenda aos requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, e ainda, em constante coordenação com o operador do aeródromo.

108.127(a)(5) a carga e mala postal que não tenha sido submetida a controle de segurança equivalente no aeródromo de origem necessita ser novamente inspecionada no aeródromo de ~~trânsito ou conexão~~ de transferência da carga.”

Retornando ao pleito desta contribuição, identifica-se que a norma 4.6.9 prevê que os Estados devem garantir que medidas de segurança apropriadas foram tomadas nos países de origem das cargas em transferência.

Consultando o DOC 8973 (Manual para Salvaguarda da Segurança da Aviação Civil), e documento emitido pela OACI em agosto de 2015 apresentando orientações quanto a “Reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad” identifica-se meios para que haja essa “garantia” de realização de medidas em outros Estados, chamado de “ONE STOP SECURITY”.

Nesse sentido, entende-se que a ANAC possa buscar atender ao Anexo 17 ao criar processo de validação das medidas de segurança informadas pelo operador aéreo, o que geraria visitas de fiscalização amostrais para verificação da medida pela ANAC, ou então a realização de acordos com outros Estados para que haja além da validação pelas autoridades a troca de informações de fiscalização com esses Estados, o que diminuiria a necessidade de visitas frequentes a esses aeroportos.

Dessa forma, o item 108.127(a)(5)(i) permite que a ANAC reconheça por meio de DAVSEC operações que tenham isenções de inspeção de segurança, o que possibilita a ANAC promover projetos para determinar como seria sua implementação, utilizando-se de manuais, portarias ou instruções suplementares para definir os critérios de aceitação e o processo de solicitação.

108.127(a)(5)(i) o reconhecimento dos controles de segurança equivalentes será determinado pela ANAC e informado aos operadores aéreos e operadores de aeródromos por meio DAVSEC.

2.8

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos / Klaus Goulart Brum	
Organização: Associação Brasileira das Empresas Aéreas / LATAM	
Telefone de contato: Ronaldo: (21) 2532 6126 Klaus: (11) 4517 3741	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br klaus.brum@latam.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO	

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

ITEM - 76) 108.229 (a) - (a) O operador aéreo, caso tenha conhecimento, deve comunicar à ANAC e, se for o caso, ao operador de aeródromo, em um prazo máximo de 10 (dez) dias, evidências de vulnerabilidades no sistema de proteção da aviação civil ou atos de interferência ilícita contra a aviação civil, por meio de DSAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

ITEM - 76) 108.229 (a) - (a) O operador aéreo, caso tenha conhecimento, deve comunicar à ANAC e, se for o caso, ao operador de aeródromo, ~~em um prazo máximo de 10 (dez) dias,~~ evidências de vulnerabilidades no sistema de proteção da aviação civil ou atos de interferência ilícita contra a aviação civil, por meio de DSAC.

JUSTIFICATIVA

ITEM - 76) 108.229 (a) - A introdução de prazo e, por conseguinte de penalização a mesma, levará a inibição da comunicação. Este tipo de requisito não deve ser aplicado de maneira nenhuma em sistemas de compartilhamento de informações voluntárias, base da segurança de voo da aviação civil internacional.

RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aceita.

Quanto ao prazo de 10 (dez) dias apresentado, identifica-se que não esteja claro qual o marco inicial da contagem desse prazo. Sendo assim, propõe-se a redação:

108.229(a) O operador aéreo, caso tenha conhecimento, deve comunicar à ANAC em um prazo máximo de 30 (trinta) dias da sua constatação, evidências de vulnerabilidades no sistema de proteção da aviação civil ou atos de interferência ilícita contra a aviação civil, por meio de DSAC.

(1) Quando a vulnerabilidade for identificada em aeródromo, o respectivo operador também deve ser comunicado pelo operador aéreo, em um prazo máximo de 30 (trinta) dias da constatação.

Com relação ao prazo, entende-se que esse prazo deve existir como informação essencial para configurar a infração de não comunicação de fatos dessa natureza a ANAC. Ou seja, se não houver a especificação do prazo, o operador pode sempre alegar que ainda está em tempo de comunicar à Agência a respeito.

Nesse sentido, entendendo a preocupação do regulado em não poder cumprir com o prazo estipulado, e não sendo o prazo de aviso a maior preocupação da ANAC, mas sim, que o aviso seja realizado, a área técnica é favorável em aumentar esse período para 30 dias.

Outro ganho com o aumento do prazo é que o regulado muitas vezes pode já apresentar à ANAC ações corretivas implementadas nesse prazo, o que contribui para diminuir a troca de comunicações entre ANAC e regulado, tornando-as mais eficazes.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos / Klaus Goulart Brum	
Organização: Associação Brasileira das Empresas Aéreas / LATAM	
Telefone de contato: Ronaldo: (21) 2532 6126 Klaus: (11) 4517 3741	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br klaus.brum@latam.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM - 81) 108.255 (c) - Conteúdo inserido. (c) Após análise para fins de aprovação, o operador aéreo, uma vez notificado, deverá providenciar a correção das discrepâncias apontadas pela ANAC no prazo máximo de 30 (trinta) dias.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
ITEM - 81) 108.255 (c) - (c) Após análise para fins de aprovação, o operador aéreo, uma vez notificado, deverá providenciar a correção das discrepâncias apontadas pela ANAC no prazo máximo de 60 (sessenta) dias.	
JUSTIFICATIVA	
ITEM - 81) 108.255 (c) - Adequação de prazo para sessenta dias em função dos desdobramentos que pode ocorrer em virtude de alteração dos PSOA.	
RESPOSTA DA ANAC	
Contribuição não aceita.	

Foi alterado o requisito sobre aprovação de PSOA, 108.255(a), exigindo apresentação à ANAC somente nos casos de proposta de procedimento alternativo das medidas presentes na Instrução Suplementar da ANAC – IS 108-001, não sendo mais aplicável o prazo informado.

Ver complementação de resposta nas contribuições 20 e 41.

2.10

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
108.1 <p>(a) Para efeito deste regulamento aplicam-se os termos e definições estabelecidos a seguir, bem como aqueles disponíveis no RBAC 01, denominado “Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil. Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida”; no Anexo ao Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita; e na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro da Aeronáutica.</p> <p>(1) Bagagem acompanhada significa a bagagem despachada com a intenção de ser transportada na mesma aeronave em que viajar o passageiro ou tripulante à qual pertença, não sendo, portanto, coberta por conhecimento aéreo.</p> <p>(8) Explorador de Área Aeroportuária significa a pessoa, física ou jurídica, que mediante contrato com o operador de aeródromo, explora instalações ou áreas aeroportuárias (correspondente ao termo concessionário, descrito no art. 4º, inciso LV, do Decreto nº 7.168, de 2010).</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
108.1	

(a) Para efeito deste regulamento aplicam-se os termos e definições estabelecidos a seguir, bem como aqueles disponíveis no RBAC 01, denominado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos RBAC”; no Anexo ao Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita; e na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro da Aeronáutica.

(1) Bagagem acompanhada significa a bagagem despachada com a intenção de ser transportada na mesma aeronave em que viajar o passageiro ou tripulante a quem pertença, não sendo, portanto, coberta por conhecimento aéreo.

(8) Explorador de Área Aeroportuária significa a pessoa, física ou jurídica que, mediante contrato com o operador de aeródromo, explora instalações ou áreas aeroportuárias (correspondente ao termo concessionário, descrito no art. 4º, inciso LV, do Decreto nº 7.168, de 2010).

JUSTIFICATIVA

Em (a): atualização do título do RBAC 01, de “Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil. Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida” para “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos RBAC”.

Em (a)(1): correção de texto: a bagagem pertence ao passageiro ou tripulante. Dessa forma, não cabe o uso de crase. Foi proposto o uso de “quem” em lugar de “qual”, sem crase. Caso se prefira manter o “qual”, entendo que a forma correta deveria ser “ao qual”.

Outra sugestão seria utilizar, como em (a)(2), “pessoa” em lugar de “passageiro ou tripulante”.

Em (a)(8): reposicionamento de vírgula, deixando entre vírgulas o trecho “mediante contrato com o operador de aeródromo”, como consta no PNAVSEC.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

Telefone de contato: (11) 3636-8602

E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

108.3

(a) Para efeito deste regulamento, aplica-se a sigla estabelecida a seguir, bem como as siglas e abreviaturas disponíveis no RBAC 01 e no artigo 3º do anexo do Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

108.3

(a) Para efeito deste regulamento, aplicam-se as siglas estabelecidas a seguir, bem como as siglas e abreviaturas disponíveis no RBAC 01 e no artigo 3º do anexo do Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010:

(4) PSOA – Programa de Segurança do Operador Aéreo

JUSTIFICATIVA

Em (a): como antes havia apenas uma sigla, e agora são propostas mais, sugiro passar o texto para o plural.

Em (a)(4): assim como se indicam as siglas PSESCA e PSER, sugiro incluir também PSOA. Talvez caiba informar, como foi proposto na definição de ‘explorador de área aeroportuária’, que há correspondente ao termo no PNAVSEC (PSEA).

RESPOSTA DA ANAC

Proposta aceita.

Incluído significado da Sigla PSOA no item 108.3.

2.12

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
108.7 (a) Este regulamento se aplica ao operador aéreo cujas responsabilidades relacionadas à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita estão atribuídas nos artigos 10 e 11 do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, aprovado pelo Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
108.7 (a) Este regulamento se aplica ao operador aéreo cujas responsabilidades relacionadas à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita estão atribuídas nos artigos 10 e 11 do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, aprovado pelo Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010.	
JUSTIFICATIVA	
Padronização da referência ao PNAVSEC, com o nome completo, conforme consta em 108.1(a).	
RESPOSTA DA ANAC	

Proposta aceita.

2.13

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
108.11 (d) Independente da classe, a ANAC pode estabelecer requisitos específicos para qualquer operador aéreo, desde que previamente justificado, com base em avaliação de risco efetuada pela ANAC.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
108.11 (d) Independentemente da classe, a ANAC pode estabelecer requisitos específicos para qualquer operador aéreo, desde que previamente justificado, com base em avaliação de risco efetuada pela ANAC.	
JUSTIFICATIVA	
Ajuste textual: uso de “independentemente” (advérbio) em lugar de “independente” (adjetivo).	

RESPOSTA DA ANAC

Proposta aceita.

2.14

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

Telefone de contato: (11) 3636-8602

E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

108.13

(d) O operador aéreo deve designar profissional(is) capacitado(s), de acordo com requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, , responsável(is) por supervisionar a execução dos controles de segurança referidos neste RBAC, garantir a implementação das atribuições do operador aéreo nas ações de contingência, em âmbito local, e participar das atividades pertinentes a AVSEC, quando for necessário, a critério do operador de aeródromo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

108.13

(d) O operador aéreo deve designar profissional(is) capacitado(s), de acordo com requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, responsável(is) por supervisionar a execução dos controles de segurança referidos neste RBAC, garantir a implementação das atribuições do operador aéreo nas ações de contingência, em âmbito local, e participar das atividades pertinentes a AVSEC, quando for necessário, a critério do operador de aeródromo.

JUSTIFICATIVA

No arquivo da minuta de RBAC, há repetição de vírgulas em “matéria, , responsável(is)”. No quadro comparativo, o texto está correto.

Ainda, no arquivo da minuta, o parágrafo (d)(1) está com indentação incorreta, como parágrafo do primeiro nível.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta aceita.

2.15

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

Telefone de contato: (11) 3636-8602

E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

108.59

(a) (4) o operador aéreo, sempre que julgar necessário, solicitará ao operador do aeródromo evidências de que a infraestrutura disponível pelo aeroporto está em condições operacionais adequadas.

(b) (2) caso a suspeita seja da existência de materiais explosivos que são proibidos para o transporte aéreo como bagagem despachada, o operador aéreo deve manter a bagagem isolada e , ao invés de requisitar a presença do passageiro, acionar o setor de segurança do aeródromo e a PF ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

108.59

(a) (4) o operador aéreo, sempre que julgar necessário, solicitará ao operador do aeródromo evidências de que a infraestrutura disponível pelo aeródromo está em condições operacionais adequadas.

(b) (2) caso haja a suspeita da existência de materiais explosivos que são proibidos para o transporte aéreo como bagagem despachada, o operador aéreo deve manter a bagagem isolada e, ao invés de requisitar a presença do passageiro, acionar o setor de segurança do aeródromo e a PF ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.

JUSTIFICATIVA

Em (a)(4), padronização do termo, como “aeródromo” em lugar de “aeroporto”.

Em (b)(2), o texto anterior mencionava “a suspeita”, remetendo-se à “suspeita” que constava no parágrafo (b). Uma vez que o parágrafo (b) passou a tratar não mais de suspeita, mas de dúvida, sugiro que o parágrafo (b)(2) trate da possibilidade de suspeita (“caso haja suspeita”), e não assumo que existe uma suspeita (“caso a suspeita”).

Ainda, foi retirado o espaço entre “e” e a vírgula, em “isolada e , ao invés de”.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta parcialmente aceita.

O item (a)(4) foi eliminado conforme respostas das contribuições 3 e 29.

2.16

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

Telefone de contato: (11) 3636-8602

E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO
NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

108.125

- (a)
- (4)(ii) o volume de carga proveniente do operador do aeródromo também pode ser classificado como carga conhecida, desde que esse operador confirme por meio de informações documentais, física ou eletronicamente, o recebimento da mesma por uma das entidades descritas no parágrafo 108.125(a)(4)(i) e Declaração de Segurança.
- (5) processar os volumes recebidos através de fluxos segregados em função da sua caracterização em carga conhecida, carga desconhecida ou carga de alto risco, evitando a contaminação dos volumes de carga; e
- (b)
- (3) a manutenção da condição do expedidor como reconhecido é vinculada à apresentação à ANAC, quando solicitado, dos relatórios de testes e auditorias nos prazos estipulados no PCQ, e o cumprimento do seu PSER.
- (i) devem constar no PSOA e no PSER os critérios de desqualificação do expedidor como reconhecido nos casos de descumprimento reincidente do PSER ou identificação de grave vulnerabilidade, as quais devem ser comunicadas à ANAC pelo Operador Aéreo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

108.125

- (a)
- (4)(ii) o volume de carga proveniente do operador do aeródromo também pode ser classificado como carga conhecida, desde que esse operador confirme o recebimento da mesma por uma das entidades descritas no parágrafo 108.125(a)(4)(i) por meio de informações documentais, física ou eletronicamente, e Declaração de Segurança.
- (5) processar os volumes recebidos através de fluxos segregados em função da sua caracterização como carga conhecida, carga desconhecida ou carga de alto risco, evitando a contaminação dos volumes de carga; e

(b)

(3) a manutenção da condição do expedidor como reconhecido é vinculada à apresentação à ANAC, quando solicitado, dos relatórios de testes e auditorias nos prazos estipulados no PCQ, e ao cumprimento do seu PSER.

(i) devem constar no PSOA e no PSER os critérios de desqualificação do expedidor como reconhecido nos casos de descumprimento recorrente do PSER ou identificação de grave vulnerabilidade, as quais devem ser comunicadas à ANAC pelo operador aéreo.

JUSTIFICATIVA

Em (a)(4)(ii), entendo que não fica clara a função de “Declaração de Segurança” ao final do parágrafo. Supondo que a declaração de segurança seja um dos meios exigidos para que o operador confirme o recebimento da carga por uma das entidades citadas em 108.125(a)(4)(i), uma proposta seria manter juntos, no texto, as exigências de “informações documentais” e “declaração de segurança (forma proposta acima).

Entendo que a intenção da declaração de segurança nesse parágrafo pode ser distinto do suposto, sendo o principal foco da contribuição sugerir o esclarecimento dessa intenção, seja ou não da forma suposta.

Em (a)(5), uso de “caracterização como carga conhecida”, em lugar de “caracterização em carga reconhecida”, em alinhamento ao texto proposto para 108.125(a)(2).

Em (b)(3), uso de “vinculada ... ao cumprimento do seu PSER” em lugar de “vinculada ... o cumprimento do seu PSER”.

Em (b)(3)(i), uso de iniciais minúsculas em “operador aéreo”.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta aceita.

Entende-se que possa ser suprimido do item 108.125(a)(4)(ii) a “Declaração de Segurança”, uma vez que já exigida no item acima, 108.125(a)(4)(i).

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

Telefone de contato: (11) 3636-8602

E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

108.133

(a) O operador aéreo deve garantir que a carga e a mala postal não identificadas, abandonadas, violadas, que apresentem ruído, exalem odor forte ou apresentem sinais de vazamento de alguma substância líquida, sólida ou gasosa não identificável como substância permitida para transporte sejam considerados suspeitas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

108.133

(a) O operador aéreo deve garantir que a carga e a mala postal não identificadas, abandonadas, violadas, que apresentem ruído, exalem odor forte ou apresentem sinais de vazamento de alguma substância líquida, sólida ou gasosa não identificável como substância permitida para transporte sejam consideradas suspeitas.

JUSTIFICATIVA

Correção textual: “consideradas” em lugar de “considerados”, concordando com “a carga e a mala postal”.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta aceita.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
108.195 (a)(1) definir tarefas, recomendar ações e posturas à toda a tripulação;	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
108.195 (a)(1) definir tarefas, recomendar ações e posturas a toda a tripulação;	
JUSTIFICATIVA	
Correção textual: retirada de crase, pois não há ocorrência de artigo.	
RESPOSTA DA ANAC	
Proposta aceita.	

2.19

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
108.225 (c) (10) disponibilizar em cada base de operação um plano de contingência atualizado, contendo os fluxos de acionamento e seus contatos; e (11) participar dos exercícios de AVSEC promovidos pelos operadores dos aeródromos onde mantiver operações aéreas. (12) Manter cópia do Plano de Contingência do operador do aeródromo onde opera.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
108.225 (c) (10) disponibilizar em cada base de operação um plano de contingência atualizado, contendo os fluxos de acionamento e seus contatos; (11) participar dos exercícios de AVSEC promovidos pelos operadores dos aeródromos onde mantiver operações aéreas; e (12) manter cópia do Plano de Contingência do operador do aeródromo onde opera.	
JUSTIFICATIVA	
Ajuste textual: - uso de “e” ao final do parágrafo (c)(11) em lugar de ao final de (c)(10); - uso de “;” em lugar de “.” ao final de (c)(11); e	

- uso de inicial minúscula em “manter”.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta aceita.

2.20

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

Telefone de contato: (11) 3636-8602

E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

108.255

(d) O operador aéreo estrangeiro que dispõe de PSOA aprovado por autoridade competente de estado signatário da Convenção de Aviação Civil Internacional está dispensado do cumprimento ao disposto em 108.255 (a), devendo apresentar à ANAC declaração emitida pela referida autoridade informando que o operador aéreo possui PSOA devidamente aprovado.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

108.255

(d) O operador aéreo estrangeiro deve:

(1) caso disponha de PSOA aprovado por autoridade competente de estado signatário da Convenção de Aviação Civil Internacional, apresentar à ANAC declaração emitida pela

referida autoridade informando que o operador aéreo possui PSOA devidamente aprovado; ou

(2) caso não disponha de PSOA aprovado por autoridade competente de estado signatário da Convenção de Aviação Civil Internacional ou por qualquer outro motivo não cumpra com o parágrafo 108.255(d)(1), cumprir o disposto nos parágrafos 108.255(a), (b) e (c).

JUSTIFICATIVA

O texto proposto estabeleceria que o operador aéreo estrangeiro não regular (conforme Apêndice A) ficaria dispensado de cumprir o parágrafo 108.255(a). Ocorre que, conforme o mesmo Apêndice A, apenas o parágrafo 108.255(d) seria aplicável a tal operador, ou seja, não haveria sentido em declarar que o operador está dispensado de cumprir um parágrafo que já não é aplicável a ele.

Nesse ponto, entendo que o texto atual, obrigando o operador aéreo a quem o texto é aplicável (estrangeiro não regular) a apresentar a declaração à ANAC, é mais claro, pois estabelece diretamente a obrigação ao operador aéreo.

No entanto, entendo que, de fato, o texto atual tem um problema, pois o operador aéreo estrangeiro não regular fica obrigado a apresentar uma declaração que, eventualmente, não poderia fornecer (não sei se existe algum Estado que não emitiria tal declaração ou mesmo algum Estado que não aprova PSOA de seus operadores não regulares). Buscando solucionar tal situação, foi incluída a opção de o operador cumprir o restante dos parágrafos da seção (que não são aplicáveis a tal operador, mas poderiam ser uma opção de cumprir o parágrafo (d), que é aplicável).

Ainda, observo que o texto aqui proposto tem uma diferença de aplicabilidade com relação ao texto submetido a audiência pública – e tal diferença deve ser objeto de avaliação técnica, para se confirmar qual seria a intenção da ANAC com tal requisito.

Na proposta submetida à audiência pública, o parágrafo (d) seria aplicável apenas a operadores aéreos estrangeiros não regulares e que disponham de PSOA aprovado por país signatário da Convenção (combinando os critérios do Apêndice A com o texto do próprio parágrafo (d)), ou seja, caso um operador aéreo estrangeiro não regular não disponha de PSOA aprovado por país signatário da Convenção, o parágrafo não seria aplicável a ele – e portanto ele também não precisaria submeter um PSOA à ANAC (já que, pelo Apêndice A, os demais parágrafos da seção também não se aplicam) e não teria nenhum PSOA aprovado.

Já no texto aqui proposto, o parágrafo (d) é aplicável a qualquer operador aéreo estrangeiro não regular (conforme Apêndice A), tenha ele ou não um PSOA aprovado por outro país. O parágrafo (d)(1) colocaria a opção de que tal operador apresente à ANAC a declaração do país; enquanto o parágrafo (d)(2) colocaria, como alternativa, que o operador cumpra o disposto nos demais parágrafos da seção, seja por não possuir o PSOA aprovado por outro país ou por não cumprir (d)(1) em razão de qualquer outro motivo.

Assim, o texto proposto traz a diferença de garantir que operadores aéreos estrangeiros não regulares tenham um PSOA, seja aprovado por Estado estrangeiro (via (d)(1)), seja aprovado pela ANAC (via (d)(2)).

RESPOSTA DA ANAC

Proposta não aceita.

A proposta faz sentido para a minuta de RBAC apresentada à audiência pública.

No entanto, como houve alteração da norma 108.255(a), no sentido de não exigir a apresentação de PSOA pelo operador aéreo para a ANAC, mas sim, já considerar a IS-108 como o PSOA dos operadores, julga-se inoportuna manter a aceitação de PSOA de outros Estados para operação charter, uma vez que não haverá custos de aprovação do PSOA no Brasil, e que o PSOA de outro Estado pode apresentar medidas de segurança diferentes das exigidas pelo RBAC 108.

Ressalta-se que o RBAC 108 e IS 108 possuem como objetivo ser consonantes com o Anexo 17 e DOC 8973, de forma a possibilitar a padronização de procedimentos pelas empresas internacionais.

2.21

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
108.275 (b) A implementação de medidas de controle que envolvam agentes de carga aérea acreditado somente será possível após normatização específica sobre a matéria.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
108.275 (b) A implementação de medidas de controle que envolvam agentes de carga aérea acreditados somente será possível após normatização específica sobre a matéria.	

JUSTIFICATIVA

Correção textual: uso de plural em “acreditados”, concordando com “agentes”.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta aceita.

2.22

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

Telefone de contato: (11) 3636-8602

E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO
NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Apêndice A

108.13

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

[vide justificativa]

JUSTIFICATIVA

Com relação aos textos para as Classes II-B, III e IV-A, entendo que eles devem ser compatibilizados com os textos dos próprios parágrafos.

Para a Classe II-B, o Apêndice A adiciona requisito de que o profissional referenciado no parágrafo 108.13(f) deve atuar na base principal de operações – o que não consta no texto do parágrafo. Entendo que, de fato, é a situação normal que o profissional atue na base principal de operações, mas não vejo se há necessidade de colocar tal situação como requisito e por que impor esse requisito apenas para a Classe II-B.

Sugiro ainda harmonizar os requisitos para a classe II-B e para as classes III e IV-A, no que tange à possibilidade de indicar apenas um titular para atender ao parágrafo 108.13(e). Entendo que os operadores de táxi aéreo poderiam aproveitar-se da mesma prerrogativa conferida às classes III e IV-A.

Aqui, avento a possibilidade de ter havido alguma alteração não intencional com relação aos requisitos vigentes na Emenda nº00 do RBAC 108, uma vez que não foi apresentada justificativa para tal alteração. Na emenda vigente, a possibilidade de apresentar apenas um profissional titular para as classes III e IV-A se refere ao parágrafo 108.13(d), ou seja ao responsável por supervisionar a execução dos controles de segurança, garantir a implementação das atribuições do operador, no âmbito local, e participar das atividades AVSEC a critério do operador de aeródromo. Na emenda proposta, essa mesma possibilidade passou a se referir ao parágrafo 108.13(e), ou seja, ao responsável pelo gerenciamento da aplicação dos controles de segurança no conjunto de aeródromos.

Por fim, entendo que a “permissão” a que o profissional referido em 108.13(e) possa acumular funções do parágrafo 108.13(b) não é clara. No texto do regulamento, não vejo impedimento claro para que tal acúmulo ocorra. Assim, a inclusão dessa permissão no Apêndice A não é clara: por exemplo, para os operadores das classes IV-B e V, que não contam com tal permissão explícita no Apêndice A, caso se entenda que eles não podem acumular tais funções, entendo que essa proibição deveria ficar clara.

A ideia aqui é que a permissão explícita no Apêndice A, para ser caracterizada como diferença em relação ao texto do corpo do regulamento, precisaria ser precedida de uma proibição do mesmo ato, no corpo do regulamento. Caso a proibição conste em alguma outra norma da ANAC (como uma IS), sugiro que se trate no mesmo local sobre a permissão (a exceção à tal proibição), pois, nesse caso, não seria necessário o tratamento do assunto no regulamento.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta parcialmente aceita.

Foi alterada a redação da aplicabilidade do requisito 108.13 no Apêndice A buscando melhor adaptação aos textos dos requisitos para as Classe II-B, III e IV-A.

Ressalta-se que a redação da norma 108.13 foi no sentido de deixar a obrigação atual mais clara e isentar as operações não regulares de profissionais AVSEC locais responsáveis pela supervisão de aplicação das medidas (Classes II-B e III), considerando a variedade de rotas existentes na operação dessas classes e a dificuldade de se manter um responsável local AVSEC em cada uma das bases que houve operações esporádicas.

Foi retirado texto que ressaltava a possibilidade de acúmulo de funções dos profissionais que executam e supervisionam as medidas de segurança, considerando que realmente não há essa proibição.

2.23

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Apêndice A 108.165 Classe II-B Aplicável	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Apêndice A 108.165 Classe II-B Aplicável. Exceto parágrafos 108.165(a)(2) e (a)(3) quando realizar operações domésticas	

JUSTIFICATIVA

Entendo que os requisitos aplicáveis à Classe II-B poderiam ser compatibilizados com os das classes III, IV-A e IV-B, pois, caso contrário, as operações de táxi aéreo ficam mais restritivas do que as operações regulares e com aviões maiores.

Observo que, nesse caso, o termo “domésticas” se referiria a operações no território brasileiro, não se confundindo com o uso do mesmo termo nos RBAC nº 119 e 121.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta aceita.

Além de alterada a aplicabilidade do 108.165 para a Classe II-B, foi alterado também a aplicabilidade para as Classes I e II-A.

2.24

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

Telefone de contato: (11) 3636-8602

E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Apêndice A

108.167

Classe II-B

Aplicável
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>Apêndice A</p> <p>108.167</p> <p>Classe II-B</p> <p>Aplicável em situação de ameaça âmbar ou vermelha.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Entendo que os requisitos aplicáveis à Classe II-B (e talvez III) poderiam ser compatibilizados com os das classes IV-A e IV-B, pois, caso contrário, as operações de táxi aéreo ficam mais restritivas do que as operações regulares e com aviões maiores.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>Proposta aceita.</p> <p>Foi alterada a aplicabilidade das Classes II-B e III para a aplicação da norma de forma a compatibilizar com a aplicabilidade das classes IV.</p>

2.25

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	

Apêndice A

108.255

“somente parágrafos (a) e (b)”

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Apêndice A

108.255

“somente parágrafos (a), (b) e (c)”

JUSTIFICATIVA

Com a inclusão do novo parágrafo (c), sua aplicabilidade ficou restrita aos operadores estrangeiros (classes V e VI). Entendo que, para os operadores em que a emenda nº 00 prevê a aplicabilidade somente dos parágrafos (a) e (b), poderia ser incluída também o parágrafo (c), uma vez que não foi justificado por que incluir tal requisito apenas para operadores estrangeiros.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta não aceita.

Foi alterado o requisito sobre PSOA, 108.255(a), exigindo apresentação de procedimento à ANAC, somente nos casos de proposta de procedimento alternativo das medidas presentes na Instrução Suplementar da ANAC.

Nesse caso, foi ampliada a aplicabilidade da IS para uma gama maior de operadores, pela menor burocracia do processo, o que incluiu operadores de voos “charter”.

Ver complementação de resposta nas contribuições 20 e 41.

2.26

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

Telefone de contato: (11) 3636-8602

E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO
NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Minuta da resolução

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

[vide justificativa]

JUSTIFICATIVA

Embora tenham tido seu texto alterado na minuta de RBAC, não observei identificação das seções 108.131, 108.133 e 108.137, do parágrafo 108.275(a) e do Apêndice A no quadro comparativo e na minuta de resolução.

Sugiro revisar o texto completo do RBAC, visando a identificar possíveis outros trechos em que isso tenha ocorrido, de modo a garantir que todas as alterações sejam incluídas na resolução e que o texto resultante da aprovação da resolução esteja de acordo com a intenção.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta Aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

Telefone de contato: (11) 3636-8602

E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

[na tabela do Apêndice A]

SUBPARTE E - MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À CARGA AÉREA, MALA POSTAL E OUTROS ITENS

[na tabela do Apêndice B]

SUBPARTE E - MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À CARGA AÉREA, CORREIO E OUTROS ITENS

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

[na tabela do Apêndice A]

SUBPARTE E - MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À CARGA AÉREA, MALA POSTAL E A OUTROS ITENS

[na tabela do Apêndice B]

SUBPARTE E - MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À CARGA AÉREA, MALA POSTAL E A OUTROS ITENS

JUSTIFICATIVA

Adequação do título da subparte ao constante no índice e no corpo do regulamento:

- em ambos os apêndices, inclusão de “a” antes de “outros itens”; e
- no Apêndice B, substituição de “correio” por “mala postal”.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta aceita.

2.28

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	
Organização: Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	
Telefone de contato: (11) 2445-4803	E-mail: regulatorio@gru.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
1. Item 108.127. Inspeção de Carga e Mala Postal (2) em voos domésticos, a quantidade de carga ou mala postal que deve ser inspecionada será determinada pela ANAC e informada aos operadores aéreos e operadores de aeródromos por meio de documento de caráter reservado, denominado DAVSEC	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
1. Item 108.127. Inspeção de Carga e Mala Postal 108.27 (...) (2) em voos domésticos, toda carga e mala postal não classificada como carga conhecida, e a carga e mala postal classificada como carga de alto risco devem ser submetidas à inspeção de segurança.	
JUSTIFICATIVA	

1. Item 108.127. Inspeção de Carga e Mala Postal

O texto em vigor prevê que a quantidade de carga a ser inspecionada seja determinada por meio de DAVSEC. Nota-se, contudo, da Justificativa de Audiência Pública, que o requisito será alterado, uma vez que o Anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional exige a inspeção de segurança da carga aérea.

Deste modo, esta Agência propõe a inspeção da totalidade das cargas internacionais e a inspeção de parte das cargas domésticas, que será determinada por meio de DAVSEC.

A alternativa proposta caminha ao encontro do entendimento desta Concessionária, contudo, é possível ir além. Como bem afirma esta Agência em sua citada Justificativa. O

Contrato de Concessão prevê em seu Anexo 2, item 6.1.7.2 o dever desta Concessionária em disponibilizar infraestrutura para inspeção da totalidade das cargas e bagagens transportadas pelos operadores aéreos.

Diante disto, esta Concessionária entende que o Regulamento deve prever a obrigação aos operadores aéreos de inspecionar a totalidade não só das cargas internacionais, mas também das cargas domésticas.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta não aceita.

A mudança do RBAC 108 para inclusão da obrigação de inspeção da totalidade da carga aérea internacional se dá pelo Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional e por isso não se faz necessária a utilização da DAVSEC para definir quais cargas dessa operação devem ser inspecionados.

Quanto à operação doméstica, não havendo essa obrigação, a implementação da inspeção da carga pode ser realizada de acordo com avaliação de risco, o que nada impede que possa alcançar 100%.

2.29

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.

Organização: Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.

Telefone de contato: (11) 2445-4803

E-mail: regulatorio@gru.com.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

2. Item 108.59 Inspeção da bagagem despachada

(2) em voos domésticos, a quantidade de bagagem despachada que deve ser inspecionada será determinada pela ANAC e informada aos operadores aéreos e operadores de aeródromos por meio de documento de caráter reservado denominado DAVSEC”

(4) O operador aéreo, sempre que julgar necessário, solicitará ao operador do aeródromo evidências de que a infraestrutura disponível pelo aeroporto está em condições operacionais adequadas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

2. Item 108.59 Inspeção da bagagem despachada

(2) em voos domésticos todas as bagagens despachadas devem ser inspecionadas”.

(4) exclusão.

JUSTIFICATIVA

2. Item 108.59 Inspeção da bagagem despachada

Item (2). Conforme expusemos nos comentários referentes ao item 108.127, entendemos que os operadores aéreos devem inspecionar a totalidade das bagagens internacionais e domésticas, uma vez que esta Concessionária possui a obrigação de disponibilizar sistema de inspeção de bagagem, capaz de inspecionar 100% (cem por cento) das bagagens despachadas embarcadas em aeronaves partindo deste Aeroporto, conforme item 6.1.3.14, do Anexo 2 do Contrato de Concessão.

Item (4). Denota-se que o texto da Emenda nº. 01 estabelece que os operadores aéreos poderão solicitar ao operador do aeródromo evidências de que a infraestrutura está em condições operacionais adequadas.

No entender desta Concessionária, tal inclusão não merece prosperar. Em primeiro lugar, deve-se destacar que os operadores de aeródromo são submetidos periodicamente aos procedimentos de auditoria desta Agência, órgão reguladora e fiscalizadora dos Aeroportos, por força da Lei 11.182/2005.

Além disso, cabe registrar que, no caso dos Aeroportos concedidos, posição em que se enquadra esta Concessionária, o próprio Contrato de Concessão estabelece parâmetros das condições de infraestrutura como obrigação contratual.

Não se deve desprezar, também, que o item proposto na redação da Emenda nº. 01 estabelece um critério completamente subjetivo para os operadores aéreos solicitarem evidências, ao colocar os termos “sempre que necessário”.

Diante disto, considerando que esta Agência regula e fiscaliza constantemente a infraestrutura aeroportuária e ante a ausência de um critério objetivo que permita tal solicitação por parte dos operadores aéreos, esta Concessionária entende que o item ora analisado deve ser excluído da Emenda nº. 01.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta parcialmente aceita.

Com relação ao uso da DAVSEC para indicar o montante de bagagem doméstica a ser inspecionada, a ANAC propõe que seja realizada de acordo com avaliação de risco, o que nada impede que possa ser definido pela DAVSEC que toda bagagem seja inspecionada, ou em determinadas características de operação (com maior risco).

Com relação a possibilidade do operador aéreo poder solicitar ao operador do aeródromo evidências que o sistema de inspeção de bagagem está em condições operacionais adequadas, considera-se aceita a proposta de retirar essa previsão.

Além da ANAC já estipular os parâmetros de equipamentos em regulamentação específica, como apresentado pela contribuição, julga-se que o operador aéreo possui meios de buscar as informações que entender necessárias para avaliar a segurança de suas operações em conjunto com os aeroportos, não carecendo previsão regulamentar da Agência.

2.30

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	
Organização: Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	
Telefone de contato: (11) 2445-4803	E-mail: regulatorio@gru.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
3. Item 108.25. Processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão (b) O operador aéreo deve, no momento do processo de despacho do passageiro: (1) informar ao passageiro sobre os materiais considerados proibidos na bagagem de mão e na bagagem despachada para embarque na aeronave”	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	

3. Item 108.25. Processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão

(b) O operador aéreo deve, no momento do processo de despacho do passageiro:

(1) informar ao passageiro sobre os materiais considerados proibidos na bagagem de mão e na bagagem despachada para embarque na aeronave e, em caso de identificação no procedimento de inspeção, descartar e/ou acionar a Polícia Federal ou o órgão de Segurança do aeródromo para providências”.

JUSTIFICATIVA

3. Item 108.25. Processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão

Nota-se da leitura da Emenda que não há qualquer ação a ser tomada quando da identificação de objetos proibidos na bagagem despachada, de modo que esta Concessionária sugere que seja normatizado o procedimento correto.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta parcialmente aceita.

Com o objetivo de ficar mais claro para o passageiro que não é permitido o acesso à ARS ou aeronave com material proibido, ficando à escolha do passageiro descartar o material proibido identificado no processo de inspeção para acessar essas áreas, propõe-se a seguinte inclusão na redação do item 108.25(c)(2):

108.25(c) O operador aéreo deve fazer constar no contrato de transporte aéreo:

(1) as informações e orientações estabelecidas no parágrafo 108.25(b); e

*(2) a informação de que será negado o acesso do passageiro à ARS, bem como o embarque na aeronave no caso de recusa em submeter-se à inspeção de segurança da aviação civil, sob responsabilidade do operador de aeródromo, **ou caso esteja em posse de material considerado proibido.***

Com relação à possibilidade de acionamento das forças policiais, entende-se ser desnecessária essa informação, considerando que esse acionamento normalmente ocorre em qualquer identificação de fato ilícito.

2.31

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.

Organização: Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.

Telefone de contato: (11) 2445-4803

E-mail: regulatorio@gru.com.br

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO
NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

4. Item 108.125 Aceitação da carga e mala postal

108.125 (...)

(b) (...)

(2) o operador deve realizar auditorias e testes no expedidor reconhecido, atendendo a frequência determinada em seu Programa de Controle de Qualidade AVSEC (PCQ) em função de uma avaliação de risco, que respeite a frequência mínima de uma auditoria a cada 2 (dois), anos e um teste anual.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

4. Item 108.125 Aceitação da carga e mala postal

“108.125 (...)

(2) o operador aéreo deve realizar auditorias e testes no expedidor reconhecido, atendendo a frequência determinada em seu Programa de Controle de Qualidade AVSEC (PCQ) em função de uma avaliação de risco, que respeite a frequência mínima de uma auditoria a cada 2 (dois), anos e um teste anual.”

JUSTIFICATIVA

4. Item 108.125 Aceitação da carga e mala postal

A proposta de redação da Emenda dispõe o dever de realização de auditorias, contudo, não especifica qual operador (aéreo ou aeródromo) possui tal obrigação. Como se vê, consta no texto que “o operador (?) deve realizar (...)”.

Diante disto, analisando o contexto do item em comento, se depreende que tal obrigação é posta ao operador aéreo.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta aceita.

2.32

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	
Organização: Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.	
Telefone de contato: (11) 2445-4803	E-mail: regulatorio@gru.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO	
NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
5. Item 108.229 Comunicação 108.229 (...) (a) O operador aéreo, caso tenha conhecimento, deve comunicar à ANAC e, se for o caso, ao operador de aeródromo, em um prazo máximo de 10 (dez) dias, evidências de vulnerabilidades no sistema de proteção da aviação civil ou atos de interferência ilícita contra a aviação civil, por meio de DSAC.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
5. Item 108.229 Comunicação “108.229 (...) (a) O operador aéreo, caso tenha conhecimento, deve comunicar à ANAC e, quando a vulnerabilidade for identificada em atividade ou infraestrutura no aeroporto, ao operador de aeródromo, em um prazo máximo de 10 (dez) dias, evidências de vulnerabilidades no sistema de proteção da aviação civil ou atos de interferência ilícita contra a aviação civil, por meio de DSAC.	
JUSTIFICATIVA	
5. Item 108.229 Comunicação	

Julgamos completamente necessário que o operador aéreo comunique ao operador do aeródromo vulnerabilidades no sistema de proteção AVSEC. De tal modo, sugerimos que, quando tais vulnerabilidades decorrerem de falhas na estrutura ou operação AVSEC, este operador de aeródromo seja comunicado.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta aceita.

Foi aceita a proposta, porém a redação foi alterada, conforme 108.229(a)(1), buscando tornar mais objetivo e claro o requisito:

108.229(a) O operador aéreo, caso tenha conhecimento, deve comunicar à ANAC em um prazo máximo de 30 (trinta) dias da sua constatação, evidências de vulnerabilidades no sistema de proteção da aviação civil ou atos de interferência ilícita contra a aviação civil, por meio de DSAC.

(1) Quando a vulnerabilidade for identificada em aeródromo, o respectivo operador também deve ser comunicado pelo operador aéreo, em um prazo máximo de 30 (trinta) dias da constatação.

2.33

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Humberto Ilo

Organização:

Telefone de contato:

E-mail: humberto.avs@gmail.com

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

108.25(d) O operador aéreo, durante os procedimentos de embarque, deve realizar a identificação do passageiro de forma a assegurar que, ao embarcar na aeronave, o passageiro seja o detentor do bilhete aéreo e esteja de posse de documento válido de identificação, nos termos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

108.25(d) O operador aéreo, durante os procedimentos de embarque, deve realizar a identificação do passageiro de forma a assegurar que, ao embarcar na aeronave, o passageiro seja o detentor do bilhete aéreo e esteja de posse de documento de identificação que assegure sua identificação, nos termos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria. (1) Em viagem em território nacional, o documento de identificação de passageiro de nacionalidade brasileira será aceito independentemente de sua data de validade ou de se tratar de original ou cópia autenticada. (2) Nos casos de furto, roubo ou extravio de documento de identificação de passageiro de nacionalidade brasileira e em viagem em território nacional, será aceito documento de registro da respectiva ocorrência feito a autoridade policial há menos de 60 (sessenta) dias.

JUSTIFICATIVA

Adequação a situações previstas na Resolução ANAC nº 130, de 8 de dezembro de 2009.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta não aceita.

As informações estão disponibilizadas na Resolução ANAC nº 130 e são direcionadas aos passageiros, devendo o operador aéreo fazer constar no contrato de transporte aéreo, conforme item 108.25(a).

2.34

DADOS DO COLABORADOR

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE

Organização: INFRAERO – SUPERINTENDÊNCIA DE ASSUNTOS REGULATÓRIOS E SOCIETÁRIOS

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO**NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR****108.29 Passageiro Armado**

(b) O operador aéreo deve realizar o embarque do passageiro armado seguindo os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**108.29 Passageiro Armado**

(b) O operador aéreo deve realizar o embarque do passageiro ou tripulante armado seguindo os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

JUSTIFICATIVA

Muitos tripulantes de Operadores Aéreos Classe I, que utilizam aeronaves privadas, possuem prerrogativas de embarque armado conforme a IAC 107-1005, se negando a realizar os procedimentos estabelecidos por entenderem que as regras existentes são aplicadas exclusivamente a passageiros.

Ora, a segurança, regularidade e eficiência da aviação civil nacional e internacional constituem fatores essenciais para a evolução no relacionamento e intercâmbio entre os países, tanto em termos culturais quanto de comércio de bens e serviços. Essas condições têm sido ameaçadas por uma variedade de atos ilícitos e criminosos, em particular os trágicos eventos ocorridos nos EUA. A resposta dos Estados Contratantes da Convenção de Aviação Civil Internacional logo após esses eventos e, posteriormente, durante a Assembleia da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), realizada no período de 25 de setembro a 5 de outubro de 2001, e a Conferência Ministerial de Alto Nível, realizada em fevereiro de 2002, ambas na sede da OACI, em Montreal - Canadá, resultaram na revisão do Anexo 17 e seus documentos complementares. Em função disto, e objetivando a manutenção da confiabilidade pelos usuários da aviação civil, foram desenvolvidos novos procedimentos AVSEC, tanto em âmbito nacional quanto internacional, de forma a impedir, por qualquer meio, a introdução a bordo de aeronaves de todo material que possa oferecer risco à segurança das operações aéreas, bem como à propriedade ou ao meio ambiente.

A justificativa acima consta da IAC 107-1005, que contém as orientações necessárias ao transporte de armas de fogo em aeronaves civis brasileiras, no intuito de que este transporte possa ser realizado de forma segura e controlada.

Ocorre que a referida IAC não prevê de forma expressa que os tripulantes também devem se submeter a tais mecanismos de segurança internacionais, entendendo-se cabível que tal previsão seja expressa no RBAC nº 108.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta não aceita.

O requisito não é aplicável aos operadores aéreos Classe I, conforme Apêndice A, portanto, as restrições de embarque armado na operação da Classe I não são aplicáveis.

Isso não quer dizer que haja acesso livre de tripulantes armados em áreas restritas de segurança. Ressalta-se que o RBAC 107, 107.63, exige a segregação das áreas de operação da aviação geral da aviação comercial.

Nos casos em que não é viável a segregação da área de embarque da aviação geral da ARS, o RBAC 107 prevê medidas de inspeção de segurança, e nesses casos o embarque deve ser segregado e supervisionado conforme RBAC 107 e IS 107.

2.35

DADOS DO COLABORADOR

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE

Organização: INFRAERO – SUPERINTENDÊNCIA DE ASSUNTOS REGULATÓRIOS E SOCIETÁRIOS

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

108.25 Processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão

(g)O operador aéreo deve disponibilizar representantes nas áreas de embarque e desembarque para orientar e prestar assistência aos seus passageiros, de forma a evitar atos ou situações que possam afetar a segurança, observando aqueles que possam afetar a facilitação do transporte aéreo.

(1) o operador aéreo deve garantir a proteção da(s) área(s) de embarque sob sua responsabilidade, impedindo o acesso indevido às áreas operacionais do aeródromo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

108.25 Processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão

(g)O operador aéreo deve disponibilizar representantes nas áreas de embarque e desembarque para orientar e prestar assistência aos seus passageiros, de forma a evitar atos ou situações que possam afetar a segurança, observando aqueles que possam afetar a facilitação do transporte aéreo.

(1) o operador aéreo deve garantir a proteção da(s) área(s) de embarque sob sua responsabilidade, impedindo o acesso indevido às áreas operacionais do aeródromo.

(2) o operador aéreo deve garantir que os limites de peso e dimensões da bagagem de mão sejam respeitados por passageiros e tripulantes, antes do acesso ao canal de inspeção, de acordo com a franquia mínima permitida estabelecida no contrato de transporte e informada no bilhete de passagem.

JUSTIFICATIVA

Com a revisão da Portaria nº 676 GC-5/2000, que regulamenta as Condições Gerais do Transporte Aéreo, a franquia mínima permitida de bagagem de mão passa de 5 para 10 kg por passageiro.

O excesso de bagagens interfere na produtividade e eficiência do canal de inspeção. Por vezes, o passageiro necessita retornar ao *check in* pelo fato da bagagem ultrapassar o tamanho para inspeção no Raios-X de bagagem de mão.

Não é possível medir ou pesar as bagagens no canal de inspeção pela equipe de APAC, devido à falta de competência, bem como pela efetividade da atividade de inspeção. Um representante do operador aéreo realizando o filtro na entrada da sala de embarque evitaria transtornos para os passageiros e equipes de serviço dos operadores aeroportuários e aéreos.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta não aceita.

Apesar da justificativa ter razão, ou seja, quanto maior o volume de bagagem, maior a demanda por sistema de inspeção de bagagem de mão, o RBAC 108 possui como propósito somente a Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC).

Identifica-se que o requisito proposto não possui objetivo com a garantia da AVSEC, sendo um fator que envolve vários motivos e interesses, e já regulamentado pelas Condições Gerais de Transporte, Portaria nº 676, de 2000.

2.36

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE	
Organização: INFRAERO – SUPERINTENDÊNCIA DE ASSUNTOS REGULATÓRIOS E SOCIETÁRIOS	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
108.1 Termos e definições	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
108.1 Termos e definições	
11. Serviço aéreo privado:	
12. Serviço aéreo especializado público	
JUSTIFICATIVA	

Sugerimos incluir no item **108.1 Termos e definições** do RBAC as definições supracitadas, considerando:

1. A definição de serviço aéreo privado que consta do art. 177 do CBA é, no nosso entendimento, bastante genérica (vide abaixo) e, também, não está definido no PNAVSEC e nem no RBAC e nem no RBAC 01 Emenda 02.

“ Art. 177. Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (artigo 123, II) compreendendo as atividades aéreas:

I - de recreio ou desportivas;

II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;

III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.”

2. Não encontramos no PNAVSEC ou no RBAC 001 Emenda 02 a definição de Serviço aéreo especializado e o art. 180 do CBA, no nosso entendimento, não define com clareza esse tipo de serviço.

CBA Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.

Portanto, solicita-se que o regulador preveja no RBAC 108 as referidas definições para os fins da norma.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta não aceita.

O item 108.1(a) informa que são aplicáveis as definições contidas no CBA, sendo: 1- o serviço aéreo privado definido no art. 177; e 2- os serviços aéreos especializados definidos no art. 201.

2.37

DADOS DO COLABORADOR

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE

Organização: INFRAERO – SUPERINTENDÊNCIA DE ASSUNTOS REGULATÓRIOS E SOCIETÁRIOS

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

108.13 Atividades e profissionais

(c) O operador aéreo deve garantir que as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo e outros concessionários contratados possuam PSESCA aprovados pelo operador de aeródromo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

108.13 Atividades e profissionais

(c) O operador aéreo deve garantir que as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo e ~~outros concessionários contratados~~ possuam PSESCA aprovados pelo operador de aeródromo, quando aplicável.

JUSTIFICATIVA

Harmonizar o requisito com o disposto no RBAC 107, que trata de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – Operador do Aeródromo.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta não aceita.

O texto utilizado na manifestação não foi o da minuta do RBAC 108, emenda 01, mas sim o da emenda 00 (em vigor).

Segue texto presente na minuta:

"O operador aéreo deve garantir que as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo e outros exploradores de áreas aeroportuárias contratados possuam PSESCA aprovados pelo operador de aeródromo, quando o PSESCA for obrigatório por regulamentação específica [...]"

Sendo assim, a proposta realizada está em consonância ao proposto pela ANAC na emenda 01.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE	
Organização: INFRAERO – SUPERINTENDÊNCIA DE ASSUNTOS REGULATÓRIOS E SOCIETÁRIOS	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>Inserir claramente na norma em quais classes de operadores aéreos se enquadram:</p> <ul style="list-style-type: none"> • As organizações (defesa civil, corpos de bombeiro, policiamento aéreo) integrantes do município, estados ou distrito federal que operam aeronaves de asas fixas ou rotativas; • As instituições de ensino envolvidas na formação de pilotos (universidade); e • Os Aeroclubes. 	
JUSTIFICATIVA	
<p>A descrição do enquadramento das organizações e instituições no Regulamento ajudam a nortear os regulados quanto ao cumprimento dos requisitos normativos.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>Proposta parcialmente aceita.</p> <p>A classificação das entidades citadas é definida conforme o tipo de operador aéreo, de acordo com o item 108.11 (b).</p>	

No caso de organizações públicas (defesa civil, corpos de bombeiro, policiamento aéreo) seria a classe de operadores privados, Classe I, ou seja, não prestam serviço sob remuneração, desempenhando atividades próprias de suas instituições, conforme art. 177 do CBA.

No caso de escolas de aviação, o art. 201 do CBA prevê que “ensino e adestramento de pessoal de vôo” seja serviço aéreo especializado. Exceção somente se as atividades de ensino e adestramento forem exclusivas para o benefício do proprietário ou operador da aeronave, art. 177, enquadrando-se como uma atividade de operador privado.

Com o objetivo de clarificação da aplicabilidade, foi alterada a redação do parágrafo 108.11(b) (1).

2.39

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE	
Organização: INFRAERO – SUPERINTENDÊNCIA DE ASSUNTOS REGULATÓRIOS E SOCIETÁRIOS	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO	
NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
108.33 Passageiro indisciplinado	
(b) Se necessário, a fim de garantir o cumprimento das ações, o operador aéreo deve acionar a PF ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
108.33 Passageiro indisciplinado	
(b) Se necessário, a fim de garantir o cumprimento das ações, o operador aéreo deve acionar o operador do aeródromo para coordenação com a PF ou, na sua ausência, o órgão de segurança	

pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto. ~~aeródromo~~.

JUSTIFICATIVA

A atuação de órgão público em área aeroportuária deve ser coordenada pelo operador do aeródromo, conforme preconiza a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Além disso, o operador deve ser imediatamente cientificado sobre qualquer ocorrência dessa natureza para adoção das medidas de acordo com o seu PSA.

Padronizar a atuação do operador aéreo nos casos de necessidade de acionamento o operador do aeródromo (Vide 108.59, “b”- 2).

RESPOSTA DA ANAC

Proposta parcialmente aceita.

Com relação à “coordenação das atividades dos órgãos públicos”, identifica-se no CBA, art. 36, parágrafo 4º, essa previsão. Nesse sentido, o item foi alterado para:

108.33(b) Se necessário, a fim de garantir o cumprimento das ações, o operador aéreo deve acionar o setor de segurança do aeródromo e a Polícia Federal (PF) ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.

Com relação a substituição do termo “aeródromo” por “aeroporto”, ressalta-se que no RBAC buscou-se utilizar o termo “aeródromo” como forma de padronização, considerando que aeródromo possui uma definição mais ampla que aeroporto.

2.40

DADOS DO COLABORADOR

Nome: SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE

Organização: INFRAERO – SUPERINTENDÊNCIA DE ASSUNTOS REGULATÓRIOS E SOCIETÁRIOS

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

108.125 (a)

a) Na aceitação da carga ou mala postal o operador aéreo deve:

(a)(4)(i) o volume deve ser classificado como carga conhecida se for proveniente de expedidor reconhecido, expedidor acreditado ou agente de carga aérea acreditado, e estiver acompanhado de Declaração de Segurança;

(5) processar os volumes recebidos através de fluxos segregados em função da sua caracterização em carga conhecida, carga desconhecida ou carga de alto risco, evitando a contaminação dos volumes de carga; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

JUSTIFICATIVA

Com relação ao subitem 108.125(a)(4)(i), entende-se que é necessário detalhar melhor a transferência de responsabilidade através dessa Declaração de Segurança entre os elos envolvidos na cadeia (exportador, operador aeroportuário e operador aéreo), quando envolver processamento de carga de exportação. Ainda, mister se faz esclarecer como se dará a classificação de carga proveniente de expedidor/agente acreditado, se o RBAC 109 que deveria definir essa questão ainda está em estudo.

Quanto ao subitem 108.125(5) ao invés de fluxos segregados, propõe-se que sejam estabelecidos procedimentos específicos para cargas conhecidas, desconhecidas ou de alto risco, que evitem a contaminação dos volumes de cargas. Isso garante uma melhor operacionalização do sistema e evita os transtornos decorrentes da segregação. No caso do Teca Exportação, devido à diversidade de cubagens e características das cargas, ficaria impraticável segregar tais fluxos. Caso viesse a ser implementado fluxos segregados incorreria em maiores custos à exportação, atividade historicamente deficitária financeiramente nos Teca, seja Infraero ou Concedidos.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta parcialmente aceita.

Com relação à sugestão de detalhar melhor a transferência de responsabilidade da carga aérea, por meio da Declaração de Segurança, identificou-se como adequado complementar a definição dessa declaração, incluindo o trecho em negrito:

Declaração de Segurança significa o documento que reconhece as responsabilidades pela execução de medidas de segurança aplicadas à carga aérea desde o momento que a carga é designada como conhecida e sob custódia de seu declarante até o momento de transferência de sua custódia.

Com relação à regulamentação do Agente de Carga Acreditado e Expedidor Acreditado, ainda não há sua regulamentação. No entanto, o RBAC 108 já sinaliza a recepção desses possíveis agentes.

Com relação a proposta quanto ao termo “fluxos segregados”, ressalta-se que esse termo está em consonância com o RBAC 107, 107.161(a)(3), conforme transcrição abaixo. A proposta de atualização do RBAC 108 buscou somente adequar a previsão da medida presente no RBAC 107, o qual não é objeto de avaliação da presente audiência pública.

107.161(a) No terminal de carga cuja operação de aceitação da carga ou mala postal estiver sob a responsabilidade do operador de aeródromo, este deve:

(...)

*(3) processar os volumes recebidos através de **fluxos segregados, em função da sua caracterização em carga conhecida ou desconhecida**, evitando a contaminação dos volumes de carga.*

2.41

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Sérgio Ricardo Santilli	
Organização: GFIC/SIA/ANAC - URSP	
Telefone de contato: (11)3636-8600	E-mail: sergio.santilli@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
108.255 Elaboração do programa de segurança	
(a) O operador aéreo deve elaborar e apresentar um programa de segurança à ANAC para fins de aprovação, denominado Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA).	
(...)	
APÊNDICE A - APLICABILIDADE	
Classe II-B	

Aplicáveis para operação internacional somente parágrafos 108.255(a) e (b) e

Recomendado para operação doméstica somente parágrafos 108.255(a) e (b)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

108.255 Elaboração do programa de segurança

(a) O operador aéreo deve elaborar e apresentar um programa de segurança à ANAC para fins de aprovação, denominado Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA).

APÊNDICE A - APLICABILIDADE

Classe II-B

Aplicáveis para operação internacional somente parágrafos 108.255(a) e (b) e

Recomendado para operação doméstica somente parágrafos 108.255(a) e (b), **sendo dispensada a apresentação do PSOA à ANAC para aprovação.**

JUSTIFICATIVA

O item 3.3 do Anexo 17 (9ª Ed.) e o item 15.1.2 do DOC 8973 (9ª Ed. 14º Em.) não exigem a aprovação do programa de segurança pela autoridade de aviação civil;

Baixo risco das operações de táxi aéreo; e

Concentrar os esforços da Agência nas operações regulares, cujo risco é maior.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta parcialmente aceita.

Avaliando a proposta realizada, identificou-se a oportunidade de alteração do processo de designação de PSOA. Atualmente a ANAC apresenta por meio da IS 108-001 um modelo de PSOA, no qual o operador deve validar e preencher com determinadas informações para que seja aprovado pela Agência.

Avaliando a contribuição e o processo de PSOA existente desde sua criação, datado do ano 2013, identifica-se desnecessário o processo de aprovação do PSOA, uma vez que as informações apresentadas pelos regulados podem continuar sendo apresentadas por meio de outros processos, desvinculados à aprovação desse documento.

Identifica-se ainda que desde o início desse processo, foram muito poucos os casos de operadores que alteraram as redações do PSOA com procedimento alternativo de cumprimento diferente do apresentado na IS 108-001.

Sendo assim, a ANAC alterou o RBAC para que a IS seja o próprio PSOA dos operadores aéreos, sendo possível a alteração desse modelo caso o operador peça à ANAC aprovação de procedimento alternativo de segurança, apresentando a seguinte redação:

108.255(a) O operador aéreo deve adotar os meios e procedimentos previstos no seu Programa de Segurança de Operador Aéreo (PSOA), o qual é definido pela ANAC por meio de Instrução Suplementar (IS).

(1) Caso o operador aéreo pretenda implementar medida adicional de segurança ou procedimento alternativo em relação ao disposto na IS deverá informar previamente à ANAC as alterações pretendidas para fins de aprovação.

(2) Na hipótese do parágrafo 108.255(a)(1), o operador aéreo deverá apresentar somente as alterações pretendidas à ANAC, acompanhadas de justificativa.

(3) O meio ou procedimento alternativo deve garantir nível de segurança igual ou superior ao estabelecido ao requisito aplicável ou concretizar o objetivo do procedimento normalizado na IS.

Em adição, a Resolução de aprovação do RBAC trará tempo considerável para que a presente alteração normativa entre em vigor, considerando prazo para implementação das alterações pelos regulados, e para que a ANAC atualize a IS108-001.

2.42

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Wiliam Yuzo Akamine	
Organização: Advogado	
Telefone de contato: 11 97388-1054	E-mail: wiliam.akamine@gmail.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO	
NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
108.65 Bagagem extraviada	
(a) A bagagem extraviada deve ser identificada como tal e submetida a controles de segurança, incluindo inspeção de segurança, e o operador aéreo deve analisar as circunstâncias que	

causaram a separação.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

108.65 Bagagem extraviada

(a) A bagagem extraviada deve ser identificada como tal e submetida a controles de segurança, incluindo inspeção de segurança, e o operador aéreo deve analisar, **elaborar e disponibilizar relatório à ANAC, ao operador aeroportuário e ao proprietário da bagagem extraviada**, acerca das circunstâncias que causaram a separação.

JUSTIFICATIVA

A simples análise das circunstâncias que causaram a separação não resultam em nada.

No entanto, a elaboração e disponibilização de relatórios permitirá que a ANAC, operador aeroportuário e operador aéreo consigam (i) identificar situações recorrentes que levem ao extravio de bagagem, e (ii) verificar e revisar processo de segurança durante o transporte de bagagem.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta não aceita.

O principal objetivo para que o operador aéreo deva “*analisar as circunstâncias que causaram a separação*” é para que haja mínimo histórico sobre a origem da bagagem, confirmando que essa bagagem não tenha uma origem ilícita ou inapropriada a ser utilizada para cometimento de um ato de interferência ilícita com a posse ou transporte do operador aéreo.

Destaca-se que bagagens extraviadas inclui várias possibilidades de extravio, e não é objetivo do RBAC 108 diminuir ou evitar que o extravio de bagagens ocorra, ou elevar a eficiência da operação de bagagens, mas tão somente que nesse processo haja meios de garantir a segurança da bagagem, pois esse é o objetivo do RBAC 108, qual seja, apresentar um compêndio de normas para operadores aéreos que garantam a Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC).

2.43

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 21/2016

Processo nº 00058.007034/2015-54

Assunto: Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 108, intitulado

"Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita - operador aéreo".

DADOS DO COLABORADOR

Nome: ANDEP – Associação Nacional em Defesa dos Direitos dos Passageiros do Transporte Aéreo

Organização: Associação de Defesa do Consumidor reconhecida como Organização da Sociedade Civil de Interesse Público

Telefone de contato: 51 3217-4644

E-mail: claudio@candiota.com.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

JUSTIFICATIVA

Tendo em vista as constantes ameaças à segurança, à integridade física e à vida dos cidadãos brasileiros, a ANDEP - Associação Nacional em Defesa dos Direitos dos Passageiros do Transporte Aéreo, manifesta seu apoio às medidas de segurança implementadas através da *“Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 108”*.

Porto Alegre, 19 de setembro de 2016

Claudio Candiota Filho

Presidente

RESPOSTA DA ANAC

Não houve apresentação de proposta.

2.B- Contribuições Recebidas via Formulário Eletrônico (sistemas.anac.gov.br/audpub)

2.44

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: João Carlos Miranda	E-mail: joaocarlos@ats-avsec.com.br
Endereço: Luiz Faccini, 416 - 2º andar – Guarulhos – CEP 07110000	
Tipo de contribuição: Inclusão	Item: Art. 1º
ESCLARECIMENTO	
<p>Para cumprimento da seção mencionada acima, no caso de operadores aéreos estrangeiros, o PNIIVSEEC estabelece em seu Apêndice A, tabela número 26, a exigência de certificação dos cursos AVSEC para tripulantes, Básico AVSEC e Inspeção de segurança, assim esses profissionais poderão estar aptos a exercer a atividade de verificação de segurança da aeronave, ocorre que, a certificação dos tripulantes de operadores aéreos estrangeiros são regulados pela autoridade de aviação civil do Estado de origem, desta forma, não há exigência no RBAC 108 da apresentação do conteúdo programático de modo que a ANAC possa analisar no PIAVSEC do PSOA temas relacionados a módulos de aula que direcionem a atividade voltada sobre a ótica AVSEC, principalmente, no tocante a percepção da presença de DEI- Dispositivos Explosivos improvisados.</p>	
JUSTIFICATIVA	
<p>A proposta tem com base enfatizar a importância desta atividade de segurança e por experiência em realizações de auditorias internas em operadores aéreos de categoria 06, na maioria dos casos, a verificação de segurança não é aplicada de maneira sistêmica, ordenada e principalmente, sem enfoque em AVSEC.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>Proposta não aceita.</p> <p>O RBAC 110 prevê isenção de certificação de tripulantes desempenhando atividade em aeronave com matrícula estrangeira, segundo 110.15(f), desde que possuam treinamento em</p>	

AVSEC reconhecido pela autoridade de aviação civil estrangeira.

Nesse sentido, identifica-se que há na norma flexibilidade quanto à certificação e treinamento dos tripulantes de aeronaves estrangeiras, mas ressalta-se que no desempenho da verificação de segurança não há quaisquer diferenciações previstas, devendo ser realizada conforme o RBAC 108 e procedimentos presentes no PSOA do operador aéreo, os quais são produzidos em atendimento às orientações da OACI presentes no Manual de Segurança da Aviação Civil (DOC 8973).

2.45

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: João Carlos Miranda	E-mail: joaocarlos@ats-avsec.com.br
Endereço: Luiz Faccini, 416 - 2º andar – Guarulhos – CEP 07110000	
Tipo de contribuição: Inclusão	Item: Art. 1º
ESCLARECIMENTO	
<p>Prezados Senhores,</p> <p>Ressaltamos que estas propostas são consideradas essenciais para a operacionalidade dos operadores aéreos e aeródromos.</p> <p>Com base na legislação atual comparada com a nova proposta da ANAC, faço aqui minhas considerações:</p> <p>108.127 Inspeção da carga e correio</p> <p>(a) O operador aéreo deve realizar inspeção da carga ou do correio caracterizados como carga desconhecida, incluindo aqueles de trânsito ou conexão, por meios disponibilizados pelo operador de aeródromo ou, se preferível, por meios próprios, desde que atenda aos requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, e ainda, em constante coordenação com o operador do aeródromo.</p> <p>O texto acima, menciona a inspeção de segurança da carga que atualmente é desempenhada por APAC com curso de Inspeção de segurança da aviação civil conforme disposto no RBAC 110, Apêndice A, tabela 11, contudo, para cumprimento da seção 108.127, os profissionais (APAC- Agente de proteção da Aviação Civil) são submetidos a certificação cujo conteúdo programático estabelece uma avaliação de aprendizagem teórica e prática para estar Apto a função, ocorre que para a inspeção de segurança relacionada a carga e correios, são</p>	

estabelecidos os mesmos padrões de avaliação para o APAC, ou seja, um profissional que é treinado a detectar itens proibidos ou perigosos, explosivos em uma bagagem, não será perceptível a possíveis itens que porventura esteja presente na carga aérea. Os modos operacionais relacionados a carga no tocante a inserção de uma DEI por exemplo, são diferentes de uma inserção em uma bagagem, portanto, a classificação da inspeção, seja dos grupos 1 – sem ameaça, 2- Possível ameaça ou 3- ameaça óbvia, poderá ser comprometida e a segurança da aviação civil poderá ser afetada. Lembremo-nos que o Conceito AVSEC, significa: Combinação de medidas, de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, desta forma baseado neste conceito, podemos afirmar que os recursos humanos (capacitação dos APAC) poderão ser afetados com esse modelo de avaliação, e assim, a AVSEC, em seu conjunto, relacionada a inspeção da carga, poderá estar comprometida.

Proponho desta forma, a exigência do RBAC 108, de padrões para avaliação do APAC com Software de Raios-X que contenham imagens de carga aérea, bem como, o conteúdo textual, relacionadas a operacionalidade de um terminal de cargas.

JUSTIFICATIVA

Garantir os padrões de segurança da aviação civil.

RESPOSTA DA ANAC

Proposta não aceita.

As características específicas a serem observadas na capacitação dos cursos AVSEC são tratadas no RBAC 110. A proposta poderá ser avaliada quando for realizada revisão nessa normativa.

Ressalta-se que a medida de Treinamento em Serviço presente no RBAC 110 busca atender a lacuna informada, uma vez que exige medidas de identificação de ameaças no método de inspeção previsto pelo programa de segurança do operador.

2.46

DADOS DO COLABORADOR

Nome:

Marcelo Rodrigues

Flávio Henrique Diniz Haas

Jorge Joata Vieira

E-mail:

marcelo.rodrigues@coas.com.br

flavio.haas@viracopos

jorge.vieira@viracopos.com

Endereço: Aeroporto Intenacional de Viracopos - Rodovia Santos Dumont, Km 66 – S/N

Tipo de contribuição: Outros

Item: Art. 1º

ESCLARECIMENTO

Prezados Senhores,

Ressaltamos que estas propostas são consideradas essenciais para a operacionalidade dos operadores aéreos e aeródromos, somos da empresa Aeroportos Brasil Viracopos responsável pela implementação do processo de “cadeia segura de carga aérea” no Aeroporto Internacional de Viracopos.

Com base na legislação atual comparada com a nova proposta da ANAC, faço aqui minhas considerações:

108.127 (a): atual

(a) O operador aéreo deve realizar inspeção da carga ou do correio caracterizados como carga desconhecida, incluindo aqueles de trânsito ou conexão, por meios disponibilizados pelo operador de aeródromo ou, se preferível, por meios próprios, desde que atenda aos requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, e ainda, em constante coordenação com o operador do aeródromo.

108.127 (a): Redação proposta pela ANAC.

(a) O operador aéreo deve realizar inspeção da carga ou da mala postal não classificada como carga ou mala postal conhecida, incluindo aquelas de trânsito ou conexão, por meios disponibilizados pelo operador de aeródromo ou, se preferível, por meios próprios, desde que atenda aos requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, e ainda, em constante coordenação com o operador do aeródromo.

Proposta:

Considerando a redação proposta pela ANAC na seção acima, enfatizo a importância do cumprimento das normas internacionais (Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional de Chicago) e principalmente, no tocante a exigência do RBAC 107, que por sua vez apesar de tratar de assuntos relacionados ao operador de aeródromo, está diretamente ligada a exigência mencionada na seção 108.127 (a).

Concluo, portanto, que as seções do RBAC 107.163 (a), (1) e 107.165 (a), reforça a aprovação da proposta da ANAC na emenda 01 do RBAC 108, principalmente, porque a ANAC exige que a segurança das instalações e áreas do terminal de carga sejam efetuadas pelo operador de aeródromo, e ainda, deve prover os recursos físicos necessários para a realização da inspeção de segurança de carga.

JUSTIFICATIVA

A proposta tem com base enfatizar a importância da inspeção 100% para voos internacionais, reforçando o compromisso do aeroporto em garantir a segurança das instalações do TECA e dos operadores aéreos tanto no processo de aceitação até o seu total embarque na aeronave.

RESPOSTA DA ANAC

Não houve apresentação de proposta.

3. CONCLUSÃO

As **55 (cinquenta e cinco)** contribuições recebidas, sendo 9 repetidas, durante o período da audiência pública nº 21/2016 foram avaliadas e respondidas nos respectivos formulários, conforme apresentado no item 2 deste Relatório.

Em face das contribuições recebidas sobre a proposta de emenda ao RBAC 108, houve a necessidade de, após avaliação, se alterar alguns parágrafos da minuta do regulamento por força das contribuições consideradas pertinentes.

Documento assinado eletronicamente por **LUIZ GUSTAVO SILVA CAVALLARI, Gerente Técnico**, em 05/01/2017, às 14:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0315130** e o código CRC **6B689C55**.



Documento assinado eletronicamente por **ISABELA CRISTINA DINIZ BARUFFI, Gerente Técnica**, em 20/02/2017, às 15:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0450060** e o código CRC **D2C11857**.
