



VOTO

PROCESSO: 00058.065762/2021-29

INTERESSADO: AZUL CONECTA LTDA

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seus artigos 8º e 11, estabelece a competência da ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, bem exercer o poder normativo da Agência.

1.2. O Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381/2016, prevê, entre as competências comuns às Superintendências, avaliar e submeter à Diretoria as petições de isenção a requisitos de regulamentos. Ainda, dispõe que compete à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA submeter à Diretoria Colegiada projetos de atos normativos sobre segurança de aeronaves, pessoas e bens nas operações destinadas ao transporte aéreo sob responsabilidade do operador de aeródromo, bem como segurança de pessoas e equipamentos nas operações em áreas de movimento de aeronaves e vias de serviço em aeródromos sob coordenação do seu operador. Dessa forma, resta evidente a competência do Colegiado para analisar a presente matéria.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no relatório, cuida-se de pedido de isenção de cumprimento dos requisitos do RBAC nº 108 que exigem a presença do responsável AVSEC local, protocolado pela AZUL CONECTA LTDA. com foco em suas operações em aeródromos classificados como AP-1 [\[1\]](#) segundo o RBAC 107.

2.2. De acordo com o modelo de operação proposto [\[2\]](#), diante do baixo volume de operações nos aeródromos ditos "secundários" na malha regional, os controles AVSEC serão realizados pela tripulação, composta por dois pilotos, supervisionados de forma remota pelo responsável AVSEC dos aeródromos "primários", sob coordenação do responsável AVSEC nacional da Azul Conecta. Nesse sentido, há identificação de passageiros, conciliação de bagagens, registros de despacho, orientação e supervisão dos procedimentos de embarque e desembarque, controle de acesso à aeronave e demais procedimentos exigidos pelo RBAC nº 108, mas a respectiva supervisão e as demais atribuições do responsável AVSEC local são realocadas na estrutura organizacional do operador. Destaca-se que o objeto do pedido se limita à operação de aeronaves com capacidade máxima de 9 (nove) assentos, em aeródromos que não operem voos comerciais regulares com mais de 60 (sessenta) assentos.

2.3. Além da supervisão remota e da coordenação nacional do procedimento nas localidades, são definidas medidas compensatórias para as operações propostas, como:

(i) provisão de certificações AVSEC para Tripulantes e AVSEC para Atendimento ao Passageiro;

(ii) compartilhamento, com a tripulação e equipe de supervisão remota, da lista atualizada de contatos de contingência e emergência dos aeródromos e das autoridades locais; e

(iii) realização de visita de avaliação das medidas de segurança, previamente ao início das operações, e periodicamente, de acordo com avaliação de risco do responsável AVSEC nacional.

2.4. A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA, ao analisar a proposta e as medidas de segurança estabelecidas, considerou haver proporcionalidade entre as ações e o risco inerente às operações, com nível aceitável de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, e entendeu estarem presentes os elementos necessários ao deferimento do pleito de isenção^[3]. Verificou-se, ainda, que tal isenção não acarreta desalinhamento com diretrizes da OACI.

2.5. Cabe lembrar que, com o objetivo de resguardar eventuais conflitos com requisitos operacionais previstos em outros regulamentos aplicáveis aos operadores aéreos, a área técnica consultou a Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, que afirmou não vislumbrar impactos operacionais ou descumprimentos de requisitos operacionais a cargo da requerente em razão da adoção dos procedimentos propostos^[4].

2.6. Em reforço às constatações da SIA, é possível traçar interessante paralelo com as exigências estabelecidas no RBAC nº 107 para os aeródromos responsáveis por operações em menor volume e complexidade. Operadores de aeródromos AP-1 que não processam aeronaves com capacidade superior a 30 assentos, por exemplo, são dispensados de ações como:

- (i) ativação da Comissão de Segurança Aeroportuária - CSA (107.37);
- (ii) realização de exercícios de segurança como ESAIA/ESAB (107.185);
- (iii) elaboração do Programa de Segurança Aeroportuária - PSA (107.211); e
- (iv) indicação de um Responsável pelo Programa de Controle de Qualidade AVSEC do Aeródromo (PCQ/AVSEC) (107.25).

2.7. Do cotejo entre tais dispensas e as obrigações previstas no RBAC nº 108 para o operador aéreo que utiliza aeronaves de menor porte, é possível identificar espaços de otimização para as operações de menor dimensão e complexidade, em linha com o movimento de revisão do modelo de operações presente no RBAC nº 135, que vem sendo conduzido na Agência, ante novos estudos acerca das especificidades de tais contextos operacionais e níveis de risco envolvidos.

2.8. A esse respeito, informa a área técnica que já está em andamento projeto normativo^[5] no âmbito da Agenda Regulatória 2021-2022^[6], que busca revisar os requisitos dos RBAC nº 107 e nº 108 de forma a torná-los ainda mais alinhados ao modelo de regulação baseada em riscos, com foco na modalidade de serviços aéreos explorada e nas particularidades de cada ambiente regulado. O prazo de 3 (três) anos de isenção, previsto na proposta de ato^[7] apresentada pela SIA, guarda, inclusive, relação com o citado projeto de revisão. Assim, solicita-se à área técnica que priorize o enfrentamento do presente tema no âmbito das propostas e construções em andamento com relação ao RBAC nº 108.

3. CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** ao deferimento do pedido de isenção temporária de cumprimento dos requisitos de que tratam os parágrafos 108.13(d), 108.13(d)(1), 108.13(d)(2) e 108.13(d)(3), do RBAC nº 108, Emenda nº 5 - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador Aéreo, nas operações com aeronaves limitadas à capacidade máxima de 9 (nove) assentos e em aeroportos classificados como AP-1, segundo o RBAC nº 107, Emenda nº 07, que não operem voos regulares de aeronave com capacidade superior a 60 (sessenta) assentos, em favor do operador AZUL CONECTA LTDA., nos termos da proposta de ato SEI 7711270.

É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO
Diretor

- [1] RBAC 107, Emenda 05: 107.9(c)(2) "Classe AP-1: Aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos inferior a 600.000 (seiscentos mil)".
- [2] Ofício nº 032/2021/AVSEC (SEI 6563330).
- [3] Nota Técnica nº 1/2022/CNCY/GSAC/SIA (SEI 6659298).
- [4] Despacho SPO (SEI 7617526).
- [5] Processo nº 00058.034495/2021-48.
- [6] Tema 18 da Agenda, cujo escopo foi ampliado ao longo da etapa de Análise de Impacto Regulatório (AIR). Os temas da Agenda estão disponíveis em <https://www.gov.br/anac/pt-br/acao-a-informacao/participacao-social/agenda-regulatoria>.
- [7] Proposta de Ato (Normativo, Decisão etc.) CNCY (SEI 6693273).



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 22/09/2022, às 20:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **7664234** e o código CRC **A8CB8B18**.

SEI nº 7664234