

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2012

Proposta de Edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 108 (RBAC nº 108), intitulado “Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador Aéreo”

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	3
2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES	5
2.1. Contribuição nº 01	5
2.2. Contribuição nº 02	9
2.3. Contribuição nº 03	11
2.4. Contribuição nº 04	28
2.5. Contribuição nº 05	29
2.6. Contribuição nº 06	30
2.7. Contribuição nº 07	31
2.8. Contribuição nº 08	32
2.9. Contribuição nº 09	33
2.10. Contribuição nº 10	34
3. CONCLUSÃO	42

1. INTRODUÇÃO

Os requisitos de segurança da aviação civil contra atos de interferência aplicáveis aos operadores aéreos estão estabelecidos, principalmente, pelos seguintes atos normativos:

- (1) Portaria DAC nº 1259/DGAC, de 04 de setembro de 2000; que aprova a IAC 4001;
- (2) Portaria DAC nº 079/DGAC/R, de 28 de abril de 2004, que aprova a IAC 108-1001;
- (3) Portaria DAC nº 251/DGAC/R, de 14 de junho de 2005, que aprova a IAC 108-1003;
- (4) Portaria DAC nº 244/DGAC/R, de 14 de junho de 2005, que aprova a IAC 107-1005;
- (5) Portaria DSAC nº 247/DGAC/R, de 14 de junho de 2005, que aprova a IAC 107-1009;
- (6) Resolução ANAC nº 130, de 09 de dezembro de 2009;
- (7) Resolução ANAC nº 157, de 07 de julho de 2010;
- (8) Resolução ANAC nº 172, de 26 de agosto de 2010;

Considerando que a legislação vigente encontra-se defasada em alguns aspectos, se comparada aos padrões e práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, preparou-se proposta de novo regulamento, a qual inclui medidas preventivas de segurança e de resposta a atos de interferência ilícita, conforme o seguinte sumário:

- (1) Generalidades;
- (2) Medidas de Segurança Relativas ao Passageiro e à Bagagem de Mão;
- (3) Medidas de Segurança Relativas à Bagagem Despachada;
- (4) Medidas de Segurança Relativas às Provisões de Bordo e de Serviço de Bordo;
- (5) Medidas de Segurança Relativas à Carga, ao Correio e a Outros Itens;
- (6) Medidas de Segurança Relativas à Aeronave no Solo;
- (7) Medidas de Segurança Relativas à Aeronave em Voo;
- (8) Ações de Contingência e Comunicação;
- (9) Programa de Segurança do Operador Aéreo
- (10) Disposições Finais e Transitórias

A proposta de edição do regulamento foi submetida à audiência pública em 22 de março de 2012, após a publicação no Diário Oficial da União nº 57, Seção 3, página 3.

Durante o período da audiência pública, a qual vigorou até as 18 horas do dia 21 de abril de 2012, foram recebidas **67 (sessenta e sete)** contribuições, cujas avaliações são aqui apresentadas. Alguns colaboradores optaram por agrupar diversas contribuições em um único formulário. 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. O formulário contém, ainda, 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.

A seguir são apresentados todos os formulários de contribuição recebidos do público externo e interno, assim como as respostas a cada sugestão.

Ainda referente às contribuições, os colaboradores Leonardo L. Beckman, Rogerio Benevides, João A. Diogo e Angélica Monteiro encaminharam à ANAC as mesmas contribuições contidas no formulário enviado pelo colaborador José Marcio Mollo, representante do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA). Portanto, a fim de simplificar este relatório e sem prejuízo das análises, as respostas da ANAC foram inseridas apenas no formulário do colaborador José Marcio Mollo.

Cumprе salientar que, após incorporar algumas sugestões da consulta pública e também em virtude da opção da SIA em prever parágrafos reservados ao final de cada subparte, as numerações das seções da versão final do RBAC sofreram alterações em relação à versão submetida à consulta pública e **referenciadas neste relatório**.

2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

2.1. Contribuição nº 01

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2012		Processo nº 60800.017558/2010-11	
Assunto: EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº108 (SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR AÉREO).			
DADOS DO COLABORADOR			
Nome: Leonardo Amorim de Araujo			
Organização: PROAIR			
Telefone de contato: 8172-7581		E-mail: leonardojuiz@yahoo.com.br	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR			
<p>108.11: e para categoria – Internacional, <u>passageiro e carga</u>?</p> <p>108.15: e <u>restrição de líquidos</u>, nada vai ser informado?</p> <p>108.29: em que situação será emitido o DAVSEC?</p> <p>108.39: serve para vôos <u>domésticos e internacionais</u>? Serve para passageiros <u>com e sem prerrogativa</u>?</p> <p>108.51: e se o operador não disponibilizar <u>nenhum equipamento</u>? Além disso quando vai ser emitido o DAVSEC?</p> <p>108.63: o embarque não pode ser feito em vôo de passageiro ok, mas a IAC 4001 não diz isso, vai mudar a IAC?</p> <p>108.65: quem faz a vigilância? Qualquer pessoa? Vai ser de acordo com a Resolução 168? “...manter a aeronave trancada e <u>lacrada</u>...”, mas nenhuma empresa lacra aeronave.</p> <p>108.67: quem faz a <u>verificação</u>? Segue a Resolução 168?</p> <p>108.69: Quem faz a <u>inspeção</u>? Segue a Resolução 168?</p> <p>108.77: significa que o passageiro comum pode usar <u>utensílios de metal</u>?</p> <p>108.87: “Plano de Contingência”, “Programa de Instrução” e “Programa de C. Qualidade” são documentos separados do PSOA?</p>			
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO			
-			
JUSTIFICATIVA			
-			
RESPOSTA DA ANAC			
<p>A ANAC agradece os questionamentos e esclarece conforme abaixo.</p> <p>108.11 As classes III e V abrangem operadores aéreos que podem explorar exclusivamente serviço de transporte aéreo público de carga. Já as classes IV e VI abrangem operadores aéreos que podem explorar serviço de transporte aéreo público de passageiro, incluindo ou não o transporte de carga. Quanto ao tipo de operação, doméstica ou internacional, cabe destacar que pode haver</p>			

controles de segurança diferenciados que estão estabelecidos nas subpartes do RBAC ou na tabela de requisitos (Apêndice A do RBAC 108).

108.15

O requisito estabelece que o operador aéreo deve informar ao passageiro sobre os **materiais considerados proibidos** para embarque na aeronave. Para cumprir esse requisito, assim como, para cumprir o restante da norma, o operador aéreo deve considerar a relação existente entre as demais normas que tratam da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita. Neste caso específico, deve ser considerada a Resolução ANAC nº 207, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos, e ainda, o RBAC 175, que dispõe sobre o transporte de artigos perigosos em aeronaves civis. Na resolução nº 207, por exemplo, estabelecem-se os materiais proibidos na bagagem de mão, que inclui os líquidos para operações internacionais.

108.29

O documento DAVSEC (Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita) será emitido sempre que a ANAC observar necessidade, com base em avaliação de risco, no sentido de estabelecer medidas adicionais de segurança e/ou restrições operacionais com o objetivo de garantir o nível aceitável de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. O RBAC 108 prevê que determinadas informações serão divulgadas, sob caráter reservado, por meio de DAVSEC. Maiores especificações sobre a DAVSEC, consultar a Resolução ANAC nº 167, de 17 de agosto de 2010.

108.39

A fim de evitar interpretações diversas, os parágrafos 108.39 (b) a 108.39 (e) foram retirados do texto do RBAC 108, tendo em vista que há processo administrativo em andamento na ANAC para normatizar a matéria através de resolução.

108.51

Conforme estabelecido pelo PNAVSEC, constitui responsabilidade do operador de aeródromo adquirir, instalar e manter equipamentos para a realização de inspeção de bagagem despachada e carga aérea em suas instalações (...). Caso o operador de aeródromo não disponibilize o(s) equipamento(s) necessário(s), o operador aéreo pode fazer uso do parágrafo **108.51 (a) (3)**.

108.63

Após avaliação interna, verificou-se a necessidade de detalhar o requisito de forma que contemple medidas de segurança estabelecidas na IAC 4001, aprovada pela Portaria DAC nº 1259/DGAC, de 04 de setembro de 2000. O item foi revisado conforme abaixo:

“O operador aéreo deve realizar o embarque de valores seguindo procedimentos de segurança previstos em um plano de segurança específico para o transporte aéreo de valores do aeródromo, compatível com os valores a serem embarcados e com comunicação prévia com os operadores dos aeródromos envolvidos.

Os valores a serem transportados devem ser descritos, sem utilizar palavras genéricas, no formulário de Declaração de Transporte Aéreo de Valores, documento de caráter sigiloso conforme modelo estabelecido em instrução suplementar da ANAC.

Nas operações com origem em aeródromo brasileiro não é permitido o transporte aéreo de valores sob a forma de moeda nacional ou estrangeira.

Nas operações domésticas, o transporte aéreo de valores, sob a forma de cartões telefônicos, cheque de viagem, título ao portador, vale refeição, vale transporte, gemas coloridas, diamantes, jóias, ouro, prata, platina e outros metais preciosos, não deve exceder o equivalente a R\$ 630.000,00 (seiscentos e trinta mil reais).”

Ressalta-se que o valor estabelecido no parágrafo (c) acima corrige o valor existente no item 2.2.2 da IAC 4001, com base no resultado acumulado do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, de set/2000 a jun/2012, igual a 109.06% (Este resultado foi obtido consultando o histórico do Número Índice do IPCA no endereço eletrônico do IBGE: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/precos/inpc_ipca/defaultseriesHist.shtm.

Aplicou-se a fórmula: $[(I-I_0)/I_0]$, onde I=Número Índice de jun/2012 e I_0 =Número Índice de set/2000.)

108.65

Na execução dos controles de segurança estabelecidos pelo RBAC 108, o operador aéreo deve observar o disposto no parágrafo **108.13 (b)**. Ou seja, os profissionais designados pelo operador aéreo para aplicar os controles de segurança, incluindo a vigilância da aeronave, devem estar adequadamente capacitados.

Informa-se que a Resolução ANAC nº 168 não trata do assunto “Controle de Acesso à Aeronave” e foi revogada pela Resolução ANAC nº 207 de 22 de novembro de 2011.

108.67

Na execução dos controles de segurança estabelecidos pelo RBAC 108, o operador aéreo deve observar o disposto no parágrafo **108.13 (b)**. No caso específico da verificação de segurança, o RBAC 108 prevê que a atividade pode ser feita pela tripulação. A proposta da ANAC é que seja publicada uma Instrução Suplementar para orientar a execução dessa atividade, dentre outras previstas no RBAC 108. Informa-se que a Resolução ANAC nº 168 não trata do assunto “Inspeção de Segurança em Aeronave” e foi revogada pela Resolução ANAC nº 207 de 22 de novembro de 2011.

108.69

Na execução dos controles de segurança estabelecidos pelo RBAC 108, o operador aéreo deve observar o disposto no parágrafo **108.13 (b)**. A proposta da ANAC é que seja publicada uma Instrução Suplementar para orientar a execução dessa atividade, dentre outras previstas no RBAC 108. Informa-se que a Resolução ANAC nº 168 não trata do assunto “Verificação de Segurança em Aeronave”.

108.77

A diretriz contida no PNAVSEC, em seu artigo 166, apenas estabelece que o serviço de bordo da pessoa sob custódia e da escolta não deve conter bebidas alcoólicas nem utensílios de metal ou facas. O RBAC apenas incorporava o estabelecido no PNAVSEC.

Ressalta-se que, em virtude de considerações internas da ANAC, que o requisito foi revisado conforme abaixo:

“O operador aéreo deve garantir a aplicação de controles de segurança para passageiros armados ou sob custódia, durante o voo, seguindo os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.”

108.87

O Plano de Contingência, o Programa de Instrução e o Programa de Controle de Qualidade são parte integrante do PSOA, conforme disposto no parágrafo 108.87(b). Ou seja, compõem o PSOA. Não são documentos separados.

2.2. Contribuição nº 02

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2012	Processo nº 60800.017558/2010-11
Assunto: EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 108 (SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR AÉREO).	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Euler José Monteiro Cavalcante Junior	
Organização: AEROSERVICE	
Telefone de contato: 11 3047-8399	E-mail: euler@aeroservice.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Inspeção de Bagagens de voos domésticos	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>A) Para os aeroportos com movimento anual acima de 1 milhão de passageiros o operador aéreo em coordenação com o Administrador aeroportuário deverá prover os equipamentos necessários e a subsequente infraestrutura de forma que as bagagens para voos domésticos sejam inspecionadas de acordo com a seguinte divisão -</p> <p>A.1) 20% das bagagens domésticas em até 1 ano a partir de 01/01/2013. A.2) 30% das bagagens domésticas em até 2 anos a partir de 01/01/2013. A.3) 40% das bagagens domésticas em até 3 anos a partir de 01/01/2013. A.4) 50% das bagagens domésticas em até 4 anos a partir de 01/01/2013. A.5) 100% das bagagens domésticas em até 6 anos a partir de 01/01/2013.</p> <p>B) Todos os aeroportos que por ventura venham sofrer algum tipo de intervenção civil impactante, ou caso esteja prevista a construção de novos terminais, deverão prever áreas onde serão instaladas as novas máquinas de raios-x com toda a infraestrutura necessária, justificando o percentual de bagagens no qual eles serão capazes de escanear durante o período de implementação.</p> <p>C) Para aeroportos com movimento anual abaixo de 1 milhão de passageiros o operador aéreo em coordenação com o Administrador Aeroportuário deverá prover 50% a 100% em até 3 anos a partir de 01/07/2013.</p>	
JUSTIFICATIVA	
<p>Na <u>Subparte C</u> é colocado que a ANAC informará aos operadores aéreos a quantidade de bagagens domésticas através de documento reservado. Isso está muito vago.</p> <p>Tomando por base a quantidade de empresas existentes, ficaria impraticável inspecionar 100% das bagagens domésticas de forma imediata principalmente devido à quantidade reduzida de aparelhos de raios-x existentes. Isto certamente poderia provocar um caos inicial atrasando muitos voos. Sugiro, portanto, que haja um período de adaptação nos maiores aeroportos para que a quantidade de máquinas seja suficiente até que não haja gargalo por conta das inspeções.</p> <p>Os Aeroportos concessionados deverão ter uma atenção diferenciada tendo em vista que não faz sentido o investimento previsto para estes equipamentos nos terminais existentes. Não falo apenas de custos de equipamentos, mas também, de infraestrutura física e pessoal treinado para utilização das máquinas.</p> <p>Como atenuante a esta questão, muitas máquinas de raios-x de bagagem despachada não são utilizadas 24h, o que ajudaria na implementação imediata do percentual de 20% em forma de teste ainda para 2012 (a partir de Agosto seria uma sugestão) e poderiam ser feitos testes de impacto de atraso nos horários ociosos durante todo o restante de 2012.</p>	

No caso de Viracopos, por exemplo, é impossível escanear toda a bagagem da AZUL hoje. Obrigar o novo concessionado a escanear 100% imediatamente não seria lógico pois não há espaço físico para aumentar a quantidade de máquinas, isso sem falar no custo imediato que isso representaria. (hoje são duas máquinas apenas utilizadas para voos internacionais) Como coloquei anteriormente, poderia ser feito um período de testes, utilizando inclusive estes mesmos equipamentos durante o dia, quando não há voo internacional.

Para os novos terminais (**VCP-GRU-BSB**) ou os próximos a serem concessionados, o RBAC poderia exigir entre 50% - 100% de bagagens escaneadas pois já terão a possibilidade de desenvolver toda a infraestrutura capaz de escanear até 100% das bagagens que passam pelo aeroporto, sejam bagagens internacionais sejam bagagens domésticas.

Outra medida que pode ser tomada como parâmetro seria o número de movimentos de aeronaves, ou seja, para X movimentos por hora Y% das bagagens inspecionadas, onde Y% seria função de X. Quanto mais movimentos evidentemente maior o percentual (Y) de bagagens escaneadas seria aumentado.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o RBAC 108 não está estabelecendo a quantidade de bagagem despachada que deve ser inspecionada pelo operador aéreo em cada aeródromo. Conforme previsto no parágrafo 108.29 (a) (2), esta informação será divulgada posteriormente, e levará em conta a realização de avaliação de risco à AVSEC. Os resultados poderão indicar a necessidade de aplicação da inspeção da bagagem despachada de forma gradual em determinados grupos de aeródromos, conforme ponderado pelo Colaborador. Serão considerados os fatores citados nesta contribuição. Cabe registrar, também, que a ANAC está trabalhando na normatização de regulamento que trará requisitos sobre a aquisição de equipamentos por parte dos operadores aeroportuários.

2.3. Contribuição nº 03

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2012	Processo nº 60800.017558/2010-11
Assunto: EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 108 (SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR AÉREO).	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Jose Marcio Mollo	
Organização: Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias	
Telefone de contato: 21-3578 1150	E-mail: presidencia@snea.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>Prezados Senhores, em função da quantidade das propostas de alterações deste SNEA relativa ao documento-RBAC108, na consulta publica 11/2012 da ANAC, condensamos todas as observações em um único formulário, ordenando cada proposta de acordo com o parágrafo específico do Regulamento nas respectivas seções deste formulário.</p> <p>Ressaltamos que estas propostas foram consolidadas junto aos associados deste Sindicato, e são consideradas essenciais para a operação harmônica e sustentável da Industria do Transporte Aéreo Brasileiro, conforme pode ser observado nos parágrafos abaixo:</p> <p style="text-align: center;"><u>Propostas:</u></p> <p>108.13 Atividades e profissionais</p> <p>(a) O operador aéreo deve estabelecer procedimentos, em coordenação com o operador do aeródromo, para garantir a aplicação de controles de segurança, conforme disposto nas subpartes seguintes deste RBAC, e impedir que sejam introduzidas armas, explosivos, artefatos QBRN ou substâncias e materiais proibidos em ARS ou a bordo de aeronave que possam colocar em risco a segurança da aviação civil.</p> <p>(d) O operador aéreo deve designar um profissional capacitado, de acordo com requisitos estabelecidos em legislação específica, quando couber, a ela legalmente vinculado, responsável pela qualidade do setor da AVSEC do operador aéreo e pelo gerenciamento da aplicação dos controles de segurança referidos neste RBAC.</p> <p>108.15 Processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão</p> <p>(b) O operador aéreo deve no ato a venda do bilhete e no momento do processo de despacho de passageiro:</p> <p>(c) O operador aéreo deve informar ao passageiro, no ato da venda do bilhete aéreo, que será negado o seu acesso à ARS, bem como o embarque na aeronave no caso de recusa em submeter-se à inspeção de segurança da aviação civil, sob a responsabilidade do operador aéreo.</p> <p>(e) O operador aéreo deve assegurar que o percurso dos passageiros entre o terminal e a aeronave</p>	

seja realizado sem que ocorra contato com pessoas não autorizadas para o voo.

(g) Os dados de reservas, passagens, cargas, bagagens, identificação, procedência e destino de passageiros e tripulantes, registrados pelos operadores aéreos, devem ser disponibilizados à ANAC e à Polícia Federal, quando solicitados por esses órgãos ou por algum preposto devidamente identificado (inspetores de aviação civil ou agentes de polícia).

108.17 Passageiro em trânsito ou conexão

(a) O operador aéreo, em coordenação com o operador de aeródromo, deve garantir a esterilidade dos passageiros em trânsito ou em conexão e suas respectivas bagagens de mão, incluindo a supervisão das áreas de circulação e dos corredores de chegada e partida.

(b) O operador aéreo deve garantir a retirada da bagagem de mão e pertences abandonados por passageiro que desembarcar em uma escala e submetê-los aos controles de segurança.

108.19 Passageiro armado

(a) O operador aéreo deve comunicar ao passageiro, no ato da venda do bilhete aéreo, sobre os procedimentos a serem adotados para o transporte de arma de fogo em aeronaves.

108.21 Passageiro sob custódia

(a) O operador aéreo deve comunicar, no ato da venda do bilhete aéreo, sobre os procedimentos a serem adotados para embarque de passageiro sob custódia de autoridade policial.

108.23 Passageiro indisciplinado

(a)(1) informar ao passageiro, no ato da venda do bilhete aéreo, como o operador aéreo tomará medidas para coibir condutas típicas de passageiros indisciplinados.

(a)(2) impedir o embarque de passageiro indisciplinado, acionando a PF ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, se necessário.

108.25 Identificação (conciliação) e aceitação da bagagem despachada

(1) A bagagem transferida, proveniente de outro operador aéreo, pode ser aceita caso tenha a identificação com as informações adequadas e a definição clara das responsabilidades de cada operador.

108.27 Proteção 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 por meio de documento de caráter reservado, denominado DAVSEC.

108.29 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 por meio de documento de caráter reservado, denominado DAVSEC.

108.39 Transporte de arma de fogo ou munições

(a) O operador aéreo deve comunicar ao passageiro, no ato da venda do bilhete aéreo, sobre os procedimentos a serem adotados para o despacho de arma de fogo ou munições em aeronaves;

(b) Na ausência de representante de órgão de segurança pública instalada no aeródromo, o operador aéreo deve realizar a avaliação dos documentos exigidos pela PF, conferir se o tipo de arma de fogo e munições é permitido para o embarque e acompanhar o passageiro até ao local de desmuniamento para que o próprio passageiro o faça.

108.41 Fornecimento de provisões

(a) O operador aéreo deve garantir que o fornecedor de provisões de bordo e de serviço de bordo empregue medidas de segurança nas instalações onde são preparados e armazenados, no transporte até o aeródromo, no embarque e no desembarque de provisões da aeronave.

(b) O operador aéreo deve garantir que o fornecedor possua e cumpra seu plano de segurança específico contra atos de interferência ilícita, cujas disposições atendam aos requisitos desta subparte e esteja devidamente aprovado pelo operador do aeródromo.

108.43 Produção, armazenamento e transporte de provisões

(a) O operador aéreo deve garantir que nas atividades de produção, armazenamento e transporte de provisões sejam aplicados controles de segurança que evitem a introdução de armas, explosivos, artefatos QBRN ou substâncias e materiais proibidos em alguma dessas fases.

108.53 Armazenamento de carga e correio

(a) O operador aéreo deve garantir que toda carga e correio, quando estejam sob sua responsabilidade, sejam armazenados e despachados em ambiente seguro e com vigilância constante, protegido contra o acesso não autorizado, devendo garantir a segregação entre cargas conhecidas e as demais, e ainda, entre carga desembarcada e carga a ser embarcada.

108.63 Transporte aéreo de valores

(a) O operador aéreo somente pode realizar o embarque de valores seguindo procedimentos de segurança pré-estabelecidos em um plano de segurança específico para o transporte aéreo de valores do aeródromo, com comunicação prévia com os operadores dos aeródromos envolvidos.

108.65 Controle de acesso à aeronave

(i) a identificação de cada pessoa que se aproxime ou embarque na aeronave e a verificação da necessidade de sua presença;

(ii) a verificação e inspeção manual de qualquer material de serviço levado a bordo ou suprimentos de aviação que serão transportados pela aeronave.

(3) Após a esterilização da aeronave por procedimento de inspeção ou verificação, o acesso de

peças deve ocorrer somente mediante inspeção por meio de detector de metais, excetuando-se tripulantes e passageiros do voo.

(i) O acesso à aeronave a partir do início do processo de inspeção ou verificação de segurança até o fechamento das portas da aeronave deve ser controlado e registrado por meio de uma ficha de controle de acesso à aeronave.

(1) Na aeronave que não estiver em serviço, o operador aéreo deve remover as escadas e/ou pontes de embarque e ainda, manter a aeronave trancada e lacrada ou sob constante vigilância.

108.71 Despacho AVSEC do voo

(1) O Despacho AVSEC deve conter os seguintes formulários:

- (i) Formulário de Controle de Acesso à Aeronave;
- (ii) Formulário de Verificação de Segurança da Aeronave;
- (iii) Formulário de Inspeção de Segurança da Aeronave;
- (iv) Formulário de Controle de Bagagens Embarcadas;
- (v) Formulário de Localização de Bagagens;
- (vi) Formulário de Controle de Provisões Embarcadas;
- (vii) Formulário de Controle de Carga, Correio e Outros Itens Embarcados;

108.83 Comunicação

(b) O operador aéreo deve garantir que as comunicações entre as organizações responsáveis (ANAC, PF e Operador de Aeródromo) assumam caráter reservado, de acordo com o Decreto nº 4553, de 27 de dezembro de 2002, e que sejam realizadas por meios adequados à situação.

108.87 Conteúdo do programa de segurança

(d) O operador aéreo deve requisitar e manter arquivados para consulta os respectivos planos específicos de segurança contra atos de interferência ilícita.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

108.13 Atividades e profissionais

(a) O operador aéreo deve estabelecer procedimentos, em coordenação com o operador do aeródromo, de forma a contribuir para a aplicação de controles de segurança, conforme disposto nas subpartes seguintes deste RBAC, e impedir que sejam introduzidas armas, explosivos, artefatos QBRN ou substâncias e materiais proibidos em ARS ou a bordo de aeronave que possam colocar em risco a segurança da aviação civil. Em casos de áreas sob a responsabilidade do operador aéreo é de sua responsabilidade a aplicação destes controles.

(d) O operador aéreo deve designar um profissional capacitado, no âmbito da empresa, de acordo com requisitos estabelecidos em legislação específica, quando couber, a ela legalmente vinculado, responsável pela qualidade do setor da AVSEC do operador aéreo e pelo gerenciamento da aplicação dos controles de segurança referidos neste RBAC.

108.15 Processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão

- (b) O operador aéreo deve informar ao passageiro sobre:
- (c) O operador aéreo deve disponibilizar informação ao passageiro sobre a obrigatoriedade de submeter-se aos controles de segurança aeroportuários, preferencialmente de forma eletrônica.
- (e) O operador aéreo deve assegurar que o percurso dos passageiros entre o terminal e a aeronave seja supervisionado em conjunto com o operador aeroportuário, em cada voo.
- (g) Os dados de reservas, passagens, cargas, bagagens, identificação, procedência e destino de passageiros e tripulantes, registrados pelos operadores aéreos, devem ser disponibilizados à ANAC e à Polícia Federal de acordo com a legislação vigente sob a disponibilidade de dados individuais de passageiros, obedecendo os padrões descritos no APIS-BRASIL.

108.17 Passageiro em trânsito ou conexão

- (a) O operador aéreo, deve atuar em coordenação com o operador do aeroporto para manter a esterilidade dos passageiros em trânsito ou em conexão e suas respectivas bagagens de mão.
- (b) O operador aéreo deve garantir a retirada da bagagem de mão e pertences abandonados por passageiro que desembarcam em uma escala e submetê-los aos controles de segurança em caso de elevação do nível de ameaça para a situação âmbar ou em voos de riscos pré determinados.

108.19 Passageiro armado

- (a) O operador aéreo deve comunicar ao passageiro no ato do check-in, após o mesmo confirmar que está portando arma de fogo, os procedimentos a serem adotados para o transporte deste tipo de equipamento em aeronaves.

108.23 Passageiro indisciplinado

- (a)(1) Disponibilizar antes do embarque, aos passageiros, de forma escrita, preferencialmente eletrônica, sob as medidas para coibir condutas típicas de passageiros indisciplinado.
- (A)(2) Impedir, antes do embarque, caso seja observado, o acesso de passageiros indisciplinados a aeronave, acionando a PF ou na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, se necessário.

108.25 Identificação (conciliação) e aceitação da bagagem despachada

- (1) A bagagem transferida, proveniente de outro operador aéreo, pode ser aceita caso tenha a identificação com as informações adequadas.

108.27 Proteção 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 por meio de documento de caráter reservado, denominado DAVSEC, contudo, realizado pelos operadores aeroportuários em todos os

aeroportos categoria 1.

108.29 Inspeção da Bagagem Despachada

(a) (2) Em voos domésticos, a quantidade de bagagem despachada que deve ser inspecionada será determinada pela ANAC e informada aos operadores aéreos por meio de documento de caráter reservado, denominado DAVSEC, contudo, realizado pelos operadores aeroportuários em todos os aeroportos categoria 1.

108.39 Transporte de arma de fogo ou munições

(a) O operador aéreo deve comunicar ao passageiro no ato do check-in, após o mesmo confirmar que está portando arma de fogo, os procedimentos a serem adotados para o transporte de arma de fogo em aeronaves.

(b) ELIMINAR

108.41 Fornecimento de provisões

(a) O operador aéreo deve supervisionar o fornecedor de provisões de bordo e de serviço de bordo de forma a verificar o emprego das medidas de segurança nas instalações onde são preparados e armazenados, no transporte até o aeródromo, no embarque e no desembarque de provisões da aeronave, conforme instruções contidas no PSESCA aprovadas pela administração aeroportuária.

(b) O operador aéreo somente deve contratar fornecedores que tenham o PSESCA aprovado pelo operador do aeródromo.

108.43 Produção, armazenamento e transporte de provisões

(a) O operador aéreo deve supervisionar o emprego das medidas de segurança nas instalações onde são preparadas e armazenadas as provisões de bordo, o transporte das mesmas até o aeródromo, bem como o embarque e desembarque das mesmas na aeronave, conforme as medidas estabelecidas no PSESCA e aprovadas pela administração aeroportuária.

108.53 Armazenamento de carga e correio

(a) O operador aéreo deve garantir que toda carga e correio, quando estiverem sob sua responsabilidade, sejam armazenados e despachados em ambiente seguro e com vigilância constante, protegido contra o acesso não autorizado.

108.63 Transporte aéreo de valores

(a) ELIMINAR

108.65 Controle de acesso à aeronave

(i) a identificação de cada pessoa que se aproxime ou embarque na aeronave e a verificação da necessidade de sua presença. Nos voos internacionais os acessos devem ser registrados no Despacho AVSEC.

(ii) Nos voos internacionais deve ser feita a verificação e inspeção manual de qualquer material de serviço levado a bordo ou suprimentos de aviação que serão transportados pela aeronave.

(3) Nos voos internacionais, após a esterilização da aeronave por procedimento de inspeção ou verificação, o acesso de pessoas deve ocorrer somente mediante inspeção por meio de detector de metais, excetuando-se tripulantes e passageiros do voo.

(i) Nos voos internacionais, o acesso à aeronave a partir do início do processo de inspeção ou verificação de segurança até o fechamento das portas da aeronave deve ser controlado e registrado por meio de uma ficha de controle de acesso à aeronave.

(1) Na aeronave que não estiver em serviço, o operador aéreo deve remover as escadas e/ou pontes de embarque e ainda, manter a aeronave trancada, se possível lacrada, ou sob constante vigilância.

108.71 Despacho AVSEC do voo

(1) O Despacho AVSEC deve conter os seguintes formulários:

- (i) Formulário de Controle de Acesso à Aeronave (voos internacionais);
- (ii) Formulário de Verificação de Segurança da Aeronave;
- (iii) Formulário de Inspeção de Segurança da Aeronave;
- (iv) Formulário de Controle e Localização de Bagagens Embarcadas (Bingo Card);
- (v) Formulário de Controle de Provisões Embarcadas;
- (vi) Formulário de Itens Embarcados (Loadsheets);

108.83 Comunicação

(b) O operador aéreo deve garantir que as suas comunicações com as organizações responsáveis (ANAC, PF e Operador de Aeródromo) assumam caráter reservado, de acordo com o Decreto nº 4553, de 27 de dezembro de 2002, e que sejam realizadas por meios adequados à situação.

108.87 Conteúdo do programa de segurança

(d) O operador aéreo deve requisitar e manter arquivados, em formato eletrônico, para consulta os respectivos planos específicos de segurança contra atos de interferência ilícita.

JUSTIFICATIVAS

108.13 Atividades e profissionais

(a) Não cabe ao operador aéreo a responsabilidade de controle de acesso nas dependências do terminal aeroportuário. Esta responsabilidade é do operador aeroportuário.

(d) Somente é necessário um profissional para coordenar tal atividade por empresa.

108.15 Processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão

(b) Tendo em vista a multiplicidade de canais de venda, com características completamente distintas, tais como "interline", agente de viagem, televendas, rede de varejos, lojas próprias e sites da empresa, associar qualquer tipo de informação ao passageiro no ato da venda do bilhete é extremamente inapropriado para alguns dos canais de vendas mencionados anteriormente, seja por razão técnica ou operacional.

(c) Tendo em vista a multiplicidade de canais de venda, com características completamente distintas, tais como "interline", agente de viagem, televendas, rede de varejos, lojas próprias e sites da empresa, associar qualquer tipo de informação ao passageiro no ato da venda do bilhete é extremamente inapropriado para alguns dos canais de vendas mencionados anteriormente, seja por razão técnica ou operacional.

(e) É impossível evitar o contato com outras pessoas tendo em vista que o controle de acesso nas áreas restritas é de responsabilidade do operador aeroportuário.

(g) A disponibilização de dados pessoais dos passageiros é matéria constitucional e deve ser objeto de legislação e procedimento específico, sob pena de desdobramentos judiciais indesejáveis.

108.17 Passageiro em trânsito ou conexão

(a) A responsabilidade de controle de acesso e da supervisão das ARS é do operador aeroportuário.

(b) Devido a dificuldade de implementação de tal medida em função do reduzido tempo de solo, bem como do provável incômodo aos passageiros, sugerimos que tais procedimentos somente sejam realizados quando em nível de ameaça diferenciado.

108.19 Passageiro armado

(a) Tendo em vista a multiplicidade de canais de venda, com características completamente distintas, tais como "interline", agente de viagem, televendas, rede de varejos, lojas próprias e sites da empresa, associar qualquer tipo de informação ao passageiro no ato da venda do bilhete é extremamente inapropriado seja por razão técnica ou operacional.

108.21 Passageiro sob custódia

(a) Tendo em vista a multiplicidade de canais de venda, com características completamente distintas, tais como "interline", agente de viagem, televendas, rede de varejos, lojas próprias e sites da empresa, associar qualquer tipo de informação ao passageiro no ato da venda do bilhete é extremamente inapropriado seja por razão técnica ou operacional.

108.23 Passageiro indisciplinado

(a)(1) Tendo em vista a multiplicidade de canais de venda, com características completamente distintas, tais como "interline", agente de viagem, televendas, rede de varejos, lojas próprias e sites da empresa, associar qualquer tipo de informação ao passageiro no ato da venda do bilhete é extremamente inapropriado seja por razão técnica ou operacional.

(a)(2) O impedimento deve ser realizado antes do embarque

108.25 Identificação (conciliação) e aceitação da bagagem despachada

(1) As responsabilidades do operador quanto a guarda da bagagem já estão inclusas no seu plano de segurança aprovado e na legislação pertinente.

108.27 Proteção da bagagem despachada

(2) O volume de passageiros do aeroportos de Categoria 1 justificam a implementação de um sistema de inspeção de bagagem despachada a qual, por especificidades técnicas, deverá estar sob a responsabilidade da administração aeroportuária

108.29 Inspeção da Bagagem Despachada

O volume de passageiros do aeroportos de Categoria 1 justificam a implementação de um sistema de inspeção de bagagem despachada a qual, por especificidades técnicas, deverá estar sob a responsabilidade da administração aeroportuária

108.39 Transporte de arma de fogo ou munições

(a) Tendo em vista a multiplicidade de canais de venda, com características completamente distintas, tais como "interline", agente de viagem, televendas, rede de varejos, lojas próprias e sites da empresa, associar qualquer tipo de informação ao passageiro no ato da venda do bilhete é extremamente inapropriado, seja por razão técnica ou operacional.

(b)(1) Não existe competência dos funcionários das empresas aéreas ou legalidade para embasar tal proposta de procedimento. Durante as discussões do tema foi acordado que a Polícia Federal realizaria convênios com os órgãos públicos locais para realização de tais procedimentos

108.41 Fornecimento de provisões

(a) A responsabilidade do operador aéreo deve limitar-se aos procedimentos de supervisão quanto as normas estabelecidas pela autoridade de aviação civil. Contudo, a garantia das mesmas cabe a pessoa jurídica estabelecida para a realização do serviço.

(b) A responsabilidade do operador aéreo deve limitar-se aos procedimentos de supervisão quanto as normas estabelecidas pela autoridade de aviação civil. Contudo, a garantia das mesmas cabe a pessoa jurídica estabelecida para a realização do serviço.

108.43 Produção, armazenamento e transporte de provisões

(a) A responsabilidade do operador aéreo deve limitar-se aos procedimentos de supervisão quanto as normas estabelecidas pela autoridade de aviação civil. Contudo, a garantia das mesmas cabe a pessoa jurídica estabelecida para a realização do serviço.

108.53 Armazenamento de carga e correio

(a) A questão de segregação de carga deve ser relacionada com a disponibilidade diária para tal fim. Em muitas instalações aeroportuárias, as aerias destinadas a estas atividades, pela administração do aeroporto, não permite que tal segregação seja realizada. A obrigatoriedade de tal procedimento incorrerá em custos adicionais ou mesmo na impossibilidade de oferta do serviço de carga em diversas localidades.

108.63 Transporte aéreo de valores

(a) Esta proposta é contrário ao estabelecido na IAC 4001 - Transporte Aéreo de Valores, ou então

revogar a referida legislação

108.65 Controle de acesso à aeronave

Considerando-se que os controle de segurança para acesso às ARS são de responsabilidade da AAL, os controles de segurança adicionais de acesso de pessoas à aeronave devem ser aplicados com base no nível de alerta/risco.

108.71 Despacho AVSEC do voo

O operador aéreo já dispõe de formulários que contemplam as informações requeridas, devendo-se evitar a inclusão de mais documentos com registros similares.

108.83 Comunicação

Não é possível ao Operador Aéreo garantir a adoção de ações por parte de outras organizações.

108.87 Conteúdo do programa de segurança

Tal solicitação se deve ao desenvolvimento de políticas de sustentabilidade em alinhamento com o que há de mais moderno em práticas de gestão, de modo a evitar desperdícios dos recursos naturais, sem prejuízo de conteúdo, atualização e controle de revisões do programa, a exemplo do que já foi feito com outros manuais operacionais.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece as contribuições e esclarece conforme abaixo.

108.13 (a)

Contribuição não aceita.

Este parágrafo está inserido na subparte A – Generalidades. A subparte tem a finalidade de prover informações gerais para a aplicação do RBAC 108 e, portanto, o parágrafo deve ser interpretado considerando todo o contexto da norma. A redação deste parágrafo não está imputando ao operador aéreo a responsabilidade por **realizar o controle de acesso nas dependências do terminal aeroportuário**. A redação apenas estabelece que o operador aéreo deve aplicar os **controles de segurança** previstos nas subpartes seguintes do RBAC, especialmente nas subpartes de B a G, buscando sempre coordenação com o operador do aeródromo.

Cabe lembrar que o PNAVSEC define a expressão controles de segurança: “*Meios para evitar que sejam introduzidas, em área restrita de segurança e aeronaves, armas, artefatos explosivos, artefatos químicos, biológicos, radiológicos e nucleares ou outros dispositivos, artigos ou substâncias perigosas que possam ser utilizadas para cometer atos de interferência ilícita.*” Desta forma, as medidas preventivas a serem aplicadas por operador aéreo ou por operador de aeródromo para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, constituem-se, essencialmente, por controles de segurança. No caso, o RBAC 108 prevê os controles de segurança sob responsabilidade do operador aéreo. Há processo administrativo em andamento na ANAC para produção do RBAC 107, que estabelecerá os controles de segurança sob responsabilidade do operador de aeródromo.

108.13 (d)

Contribuição não aceita.

O entendimento atual da ANAC é de que há três níveis de atuação dos profissionais AVSEC: execução, supervisão e gerenciamento. O parágrafo 108.13 (b) refere-se aos profissionais em nível de execução dos controles de segurança no aeródromo. Já o parágrafo 108.13 (c) refere-se aos profissionais em nível de supervisão, no âmbito local (do aeródromo). Finalmente, o parágrafo 108.13 (d) refere-se ao profissional em nível de gerenciamento, no âmbito nacional.

O RBAC 108 não estabelece uma estrutura organizacional fixa para o operador aéreo, nem mesmo estabelece os cargos aos quais os profissionais AVSEC devem possuir dentro da estrutura organizacional do operador. A redação está limitada a exigir **um número mínimo** de profissionais designados como responsáveis pela supervisão e gerenciamento das atividades AVSEC. Na supervisão, são exigidos, no mínimo, 02 (dois) profissionais, sendo um titular e outro suplente. No gerenciamento, é exigido, no mínimo, 01 (um) profissional. Todos devem estar devidamente capacitados, de acordo com a normatização específica sobre a matéria.

A fim de proporcionar maior clareza, a redação do parágrafo **108.13 (d)** foi revisada:

“O operador aéreo deve designar, em âmbito nacional, um profissional capacitado, de acordo com requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, a ele legalmente vinculado, responsável pela qualidade do setor da AVSEC do operador aéreo, e pelo gerenciamento da aplicação dos controles de segurança referidos neste RBAC.”

108.15 (b) e 108.15 (c)

Contribuição aceita parcialmente.

O PNAVSEC estabeleceu em seu artigo 10, inciso XIV, que constitui responsabilidade das empresas aéreas nacionais e estrangeiras comunicarem aos seus passageiros, **no momento da celebração do contrato de transporte aéreo** e no ato do despacho de passageiro (check-in), os procedimentos de segurança a serem observados quando do embarque, especialmente em relação ao porte de materiais considerados proibidos, perigosos ou controlados.

A Resolução ANAC nº 130, de 08 de dezembro de 2009, que dispõe sobre os procedimentos de identificação do passageiro para embarque nos aeroportos brasileiros, estabelece em seu artigo 7º que o operador de aeronave e seus prepostos devem dar conhecimento das exigências constantes na resolução aos passageiros **no ato da venda do bilhete aéreo**.

Portanto, cabe ao operador aéreo fornecer ao passageiro todas as informações relativas ao seu processo de despacho no aeródromo. Essas informações precisam ser fornecidas no momento da compra da passagem aérea, antes de sua finalização, visto que é neste momento em que o passageiro tem o direito de conhecer sobre todo o processo a que estará sujeito para que possa utilizar o serviço público de transporte aéreo.

Considerando esses argumentos e a justificativa do Colaborador, a redação do parágrafo foi parcialmente revisada de forma que fosse mantida a obrigatoriedade de garantir a informação ao passageiro no ato da venda do bilhete aéreo e que, também, fosse operacionalmente viável o cumprimento do requisito para todos os canais de venda utilizados pelo operador aéreo. A revisão foi feita conforme abaixo:

“O operador aéreo deve, no momento do processo de despacho do passageiro:

informar ao passageiro sobre os materiais considerados proibidos na bagagem de mão e na bagagem despachada para embarque na aeronave;

orientar o passageiro a recusar o transporte de pacotes ou objetos recebidos de desconhecidos na bagagem de mão e na bagagem despachada.

O operador aéreo deve fazer constar no contrato de transporte aéreo:

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

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.

108.15 (e)

Contribuição não aceita.

O requisito não transfere responsabilidade do operador do aeródromo ao operador aéreo, no que diz respeito ao controle de acesso às Áreas Restritas de Segurança.

O requisito apenas estabelece que o fluxo dos passageiros do terminal (ou mais especificamente, da área de embarque, que já é ARS) à aeronave deve ser supervisionado pelo operador aéreo, de forma que não permita o contato com outros passageiros não autorizados para o voo. A supervisão do fluxo de passageiros para cada voo, assim como outros controles de segurança, deve ser feita pelo operador aéreo, em coordenação com o operador do aeródromo.

A proposta deste requisito é atender determinações do Anexo 17 (Item 4.4.3, da 9ª edição), orientações do Doc 8973 (itens 3.3.77 a 3.3.80, do volume IV, da 7ª edição) e diretrizes do PNAVSEC (artigos 128, 129 e 140 - Anexo ao Decreto 7.168/2010)

A fim de deixar a redação mais clara, o requisito foi revisado conforme abaixo:

“O operador aéreo deve assegurar que o percurso dos passageiros entre a área de embarque e a aeronave seja realizado sem que ocorra contato com pessoas não inspecionadas para o voo e obedecendo ao percurso estabelecido pelo operador do aeródromo. Caso algum passageiro inspecionado entre em contato com outro não inspecionado, o operador aéreo, em coordenação com o operador do aeródromo, deve garantir que seja realizada outra inspeção antes do embarque na aeronave.”

108.15 (g)

Contribuição não aceita.

Sobre esse tema, a Procuradoria Federal junto à ANAC foi consultada a respeito da interpretação e aplicação dos dispositivos constantes no PNAVSEC, especialmente o inciso XVI do artigo 10 e o inciso XIX do artigo 12. Não consta no parecer da Procuradoria ressalva quanto à falta de legislação específica para a disponibilização de dados pessoais dos passageiros à Polícia Federal.

A respeito do APIS (*Advance Passenger Information System*), trata-se de uma solução que viabilizaria o encaminhamento sistemático destas informações a um banco de dados centralizado. O processo de implementação desta solução está em fase de estudos pelas autoridades governamentais envolvidas e uma resolução da ANAC será publicada para regular a matéria.

Após avaliação interna, a redação do parágrafo foi revisada:

“Os dados de reservas, passagens, cargas, bagagens, identificação, procedência e destino de passageiros e tripulantes, registrados pelos operadores aéreos, devem ser disponibilizados, em conformidade com os requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.”

108.17 (a)

Contribuição não aceita.

O PNAVSEC, em alinhamento com a norma estabelecida no Anexo 17 à Convenção de Chicago, estabelece em seu artigo 133 que a empresa aérea, em coordenação com a administração aeroportuária, estabelecerá as medidas para o controle dos passageiros em trânsito ou em conexão, incluindo a supervisão das áreas de circulação, corredores de chegadas e partidas, dentre outros. Portanto, o RBAC 108 apenas incorpora o requisito estabelecido no PNAVSEC.

O operador do aeródromo é responsável por controlar o acesso às ARS. Mas o controle do fluxo de passageiros, incluindo a garantia da esterilidade deles, nos percursos de embarque e desembarque, incluindo trânsito e conexão, é de responsabilidade do operador aéreo.

108.17 (b)

Contribuição aceita.

A redação do requisito foi mantida a mesma, mas a sua aplicação de acordo com o tipo de operador está sendo diferenciada no anexo A do RBAC 108 (Tabela de Requisitos). Considerando, também, o nível de segurança estabelecido na Resolução nº 172, de 26 de agosto 2010, a aplicação deste controle de segurança será obrigatória nas operações domésticas nas situações de alerta âmbar ou vermelho e estará previsto no plano de contingência do operador aéreo.

108.19 (a)

Contribuição aceita parcialmente.

Ver argumentos constantes na resposta referente ao parágrafo 108.15 (b).

O requisito foi revisado conforme abaixo:

“O operador aéreo deve fazer constar no contrato de transporte aéreo os procedimentos a serem adotados para o transporte de arma de fogo em aeronaves.”

108.21 (a)

Contribuição aceita parcialmente.

Ver argumentos constantes na resposta referente ao parágrafo 108.15 (b).

O requisito foi revisado conforme abaixo:

“O operador aéreo deve fazer constar no contrato de transporte aéreo os procedimentos a serem adotados para embarque de passageiro sob custódia de autoridade policial.”

108.23 (a) (1)

Contribuição aceita parcialmente.

Ver argumentos constantes na resposta referente ao parágrafo 108.15 (b).

O requisito foi revisado conforme abaixo:

“fazer constar no contrato de transporte aéreo a informação das medidas que serão tomadas pelo operador aéreo para coibir condutas típicas de passageiros indisciplinados.”

108.23 (a) (2)

Contribuição não aceita.

A ANAC entende que a redação está adequada, tendo em vista que há duas situações possíveis. A primeira refere-se ao período anterior ao embarque. Neste caso, cabe ao operador aéreo impedir o embarque do passageiro indisciplinado. A segunda situação refere-se ao período posterior ao embarque (inclusive com a aeronave ainda no solo). Neste caso, cabe ao operador aéreo desembarcar o passageiro indisciplinado. Em qualquer caso, se for necessário para garantir as ações, o operador aéreo deve acionar a PF ou o órgão de segurança pública responsável.

Em relação ao acionamento da autoridade policial, a redação da seção 108.23 foi revisada para permitir maior clareza, da seguinte forma:

“O operador aéreo deve garantir o controle de passageiro indisciplinado por meio das seguintes ações:

informar ao passageiro, no ato da venda do bilhete aéreo, como o operador aéreo tomará medidas para coibir condutas típicas de passageiros indisciplinados.

impedir o embarque de passageiro indisciplinado; e

desembarcar o passageiro indisciplinado no aeródromo mais apropriado, em função da avaliação realizada pelo comandante, levando-se em consideração o risco à segurança do voo.

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.”

108.25 (b) (1)

Contribuição aceita.

A redação foi revisada:

“O operador aéreo deve identificar, no ato da aceitação, cada volume da bagagem a ser despachada, contendo dados (informações) que possibilitem o processo de reconciliação.

A bagagem transferida, proveniente de outro operador aéreo, pode ser aceita caso seja identificada de forma adequada.”

108.27 (2)

Esta referência está mencionada de forma errada no formulário de contribuição do colaborador. Observou-se que a contribuição refere-se ao parágrafo 108.29(a)(2) e não ao 108.27(2) e é repetida para este parágrafo. Ver o parágrafo 108.29(a)(2).

108.29 (a) (2)

Contribuição não aceita.

O PNAVSEC estabelece em seu artigo 191 que a empresa aérea é responsável pela inspeção da bagagem despachada, conforme atos normativos da ANAC. Já a administração aeroportuária é responsável por prover os equipamentos para a inspeção da bagagem despachada. Portanto, o RBAC 108 apenas incorpora o requisito estabelecido no PNAVSEC.

A despeito disso, a normatização não impede de que sejam realizados acordos operacionais entre os operadores aéreos, a fim de tornar a execução da inspeção mais eficiente e menos onerosa.

108.39 (a)

Contribuição aceita parcialmente.

Ver argumentos constantes na resposta referente ao parágrafo 108.15 (b).

O requisito foi revisado conforme abaixo:

“O operador aéreo deve fazer constar no contrato de transporte aéreo os procedimentos a serem adotados para o despacho de arma de fogo ou munições em aeronaves;”

108.39 (b) (1)

Contribuição aceita.

Após avaliação interna da ANAC, optou-se por eliminar as disposições dos parágrafos 108.39 (b) a 108.39 (e). Informa-se que a matéria será tratada em normatização específica da ANAC. O parágrafo 108.39 (b) foi revisado da seguinte forma:

“O operador aéreo deve realizar o transporte de arma de fogo ou munições seguindo os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.”

108.41 (a) e (b)

Contribuição não aceita.

O PNAVSEC estabelece, em seu artigo 221, que o operador aéreo deve assegurar que os responsáveis pelas provisões e serviço de bordo empreguem medidas de segurança nas instalações onde são preparados (...). Em complemento a este dispositivo, o artigo 223, obriga a empresa aérea a assegurar que os responsáveis pelas provisões (...) possuam e cumpram seus planos de segurança (...).

Portanto, há elementos para concluir que a responsabilidade do operador aéreo é justamente de garantir a aplicação de controles de segurança por ele próprio ou por empresas contratadas. No caso de empresas contratadas, a atividade de supervisão pode ser uma das formas de se alcançar essa garantia.

Apesar da contribuição não ter sido aceita, gerou uma avaliação interna na qual se optou por eliminar o conteúdo deste parágrafo, tendo em vista que se entendeu que os parágrafos 108.43 (a) já atendem ao objetivo pretendido, qual seja: estabelecer que o operador aéreo seja responsável por garantir a aplicação de controles de segurança nas fases de produção, armazenamento e transporte

de provisões de bordo e de serviço de bordo.

108.43 (a)

Contribuição não aceita.

Ver argumentos constantes na resposta referente ao parágrafo 108.41 (a) e (b).

108.53 (a)

Contribuição parcialmente aceita.

A redação foi revisada conforme a seguir:

“O operador aéreo deve garantir que toda carga e correio, quando estejam sob sua responsabilidade, sejam armazenados e despachados em ambiente seguro e com vigilância constante, protegido contra o acesso não autorizado, devendo, ainda, assegurar a identificação de cada carga com as informações adequadas.”

108.63 (a)

Após avaliação interna, verificou-se a necessidade de detalhar o requisito de forma que contemple medidas de segurança que foram estabelecidas na IAC 4001, aprovada pela Portaria DAC nº 1259/DGAC, de 04 de setembro de 2000. O parágrafo foi revisado conforme abaixo:

“O operador aéreo deve realizar o embarque de valores seguindo procedimentos de segurança previstos em um plano de segurança específico para o transporte aéreo de valores do aeródromo, compatível com os valores a serem embarcados e com comunicação prévia com os operadores dos aeródromos envolvidos.

Os valores a serem transportados devem ser descritos, sem utilizar palavras genéricas, no formulário de Declaração de Transporte Aéreo de Valores, documento de caráter sigiloso conforme modelo estabelecido em instrução suplementar da ANAC.

Nas operações com origem em aeródromo brasileiro não é permitido o transporte aéreo de valores sob a forma de moeda nacional ou estrangeira.

Nas operações domésticas, o transporte aéreo de valores, sob a forma de cartões telefônicos, cheque de viagem, título ao portador, vale refeição, vale transporte, gemas coloridas, diamantes, jóias, ouro, prata, platina e outros metais preciosos, não deve exceder o equivalente a R\$ 630.000,00 (seiscentos e trinta mil reais).”

Ressalta-se que o valor estabelecido no parágrafo (c) acima corrige o valor existente no item 2.2.2 da IAC 4001, com base no resultado acumulado do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, de set/2000 a jun/2012, igual a 109.06% (Este resultado foi obtido consultando o histórico do Número Índice do IPCA no endereço eletrônico do IBGE: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/precos/inpc_ipca/defaultseriesHist.shtm.

Aplicou-se a fórmula: $[(I-I_0)/I_0]$, onde I=Número Índice de jun/2012 e I_0 =Número Índice de set/2000.)

108.65

Contribuição não aceita.

O PNAVSEC estabelece na subseção V diversas medidas preventivas de segurança referentes ao controle de acesso à aeronave em situação normal de ameaça. O RBAC 108 apenas incorpora as diretrizes estabelecidas.

108.71

Contribuição aceita.

A redação foi revisada:

“O Despacho AVSEC deve conter os seguintes formulários, quando aplicáveis para o voo:

- (i) Formulário de Controle de Acesso à Aeronave;*
- (ii) Formulário de Verificação de Segurança da Aeronave;*
- (iii) Formulário de Inspeção de Segurança da Aeronave;*
- (iv) Formulário de Controle de Bagagens Embarcadas;*
- (v) Formulário de Localização de Bagagens;*
- (vi) Formulário de Controle de Provisões Embarcadas;”*

108.83 (b)

Contribuição aceita.

108.87 (d)

Após avaliação interna, entendeu-se que este parágrafo não é necessário, tendo em vista que todos os controles de segurança aplicáveis aos operadores aéreos deverão estar previstos no seu próprio programa de segurança, inclusive os controles de segurança que serão aplicados por eventuais empresas contratadas. A proposta da ANAC é de que uma instrução suplementar seja publicada para orientar a elaboração do programa de segurança.

Portanto, esse parágrafo foi excluído do RBAC 108.

2.4. Contribuição nº 04

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2012	Processo nº 60800.017558/2010-11
Assunto: EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 108 (SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR AÉREO).	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Robson Bertolossi	
Organização: JURCAIB – Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil	
Telefone de contato: (21) 3578-1154	E-mail: presidencia@jurcaib.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Anexo à Resolução parágrafo 108.39 (b) (1)	
<p>(b) O operador aéreo deve acompanhar o passageiro até a PF ou outro órgão de segurança pública responsável para que, após a apresentação dos devidos documentos e desmuniamento da arma, seja acondicionada em embalagem apropriada na presença do passageiro e encaminhada para despacho.</p> <p>(1) Na ausência de representante de órgão de segurança pública instalada no aeródromo, o operador aéreo deve realizar a avaliação dos documentos exigidos pela PF, conferir se o tipo de arma de fogo e munições é permitido para o embarque e acompanhar o passageiro até ao local de desmuniamento para que o próprio passageiro o faça.</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>(1) Na ausência de representante de órgão de segurança pública instalada no aeródromo, o operador aéreo, <i>através de seu gerente ou supervisor de segurança</i>, deve realizar a avaliação dos documentos exigidos pela PF, conferir se o tipo de arma de fogo e munições é permitido para o embarque e acompanhar o passageiro até ao local de desmuniamento para que o próprio passageiro o faça.</p>	
JUSTIFICATIVA	
Entendemos que apenas profissionais devidamente capacitados (Agentes de Proteção da Aviação Civil) poderão efetuar tal procedimento.	
RESPOSTA DA ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o parágrafo foi retirado do RBAC visto que a matéria será tratada em normatização específica.	

2.5. Contribuição nº 05

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2012	Processo nº 60800.017558/2010-11
Assunto: EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 108 (SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR AÉREO).	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Robson Bertolossi	
Organização: JURCAIB – Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil	
Telefone de contato: (21) 3578-1154	E-mail: presidencia@jurcaib.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Anexo à Resolução parágrafo 108.49 (b) (1) e (2)	
(b) O operador aéreo deve garantir que sejam aceitos para despacho e transporte apenas a carga ou o correio proveniente:	
(1) de expedidor reconhecido ou agente de carga aérea acreditado, caracterizando-se o material como carga conhecida;	
(2) de expedidor desconhecido ou agente de carga aérea não acreditado, caracterizando-se o material como carga desconhecida.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Sem sugestões. Ver, entretanto, o comentário abaixo	
JUSTIFICATIVA	
Entendemos que as definições dos termos Expedidor Reconhecido e Agente de Carga Aérea Acreditado estão publicadas no Decreto 7168, de 05/05/2010, que dispõe sobre o PNAVSEC. Entretanto há controvérsias quanto à Resolução ANAC Nº 116, que analisada pela Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária do Conselho Consultivo da ANAC, recebeu propostas de alteração, que se encontram sob escrutínio da Agência. Tais propostas abrangem, dentre outros pontos, justamente a acreditação de agentes de carga aérea.	
RESPOSTA DA ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que está trabalhando para que ambas as normas sejam compatíveis, incluindo quanto às definições dos termos utilizados.	

2.6. Contribuição nº 06

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2012	Processo nº 60800.017558/2010-11
Assunto: EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 108 (SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR AÉREO).	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Robson Bertolossi	
Organização: JURCAIB – Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil	
Telefone de contato: (21) 3578-1154	E-mail: presidencia@jurcaib.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Anexo à Resolução parágrafo 108.51 (1)	
(1) A quantidade de carga ou correio que deve ser inspecionada será determinada pela ANAC e informada aos operadores aéreos por meio de documento de caráter reservado, denominado DAVSEC.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Sem sugestões. Ver, entretanto, o comentário abaixo	
JUSTIFICATIVA	
Visto que este parágrafo se refere à inspeção, pelo operador aéreo, de carga ou correio caracterizados como carga desconhecida, atendendo requisitos do PNAVSEC, julgamos ser necessário incluir o setor, na empresa aérea, que deverá receber tal informação por parte da ANAC. Julgamos deva ser seu setor de Segurança.	
RESPOSTA DA ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que a comunicação será encaminhada, oportunamente, ao representante do operador aéreo mais adequado para receber a informação. Possivelmente, esse representante será o responsável AVSEC nacional do operador aéreo.	

2.7. Contribuição nº 07

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2012	Processo nº 60800.017558/2010-11
Assunto: EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 108 (SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR AÉREO).	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Robson Bertolossi	
Organização: JURCAIB – Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil	
Telefone de contato: (21) 3578-1154	E-mail: presidencia@jurcaib.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Anexo à Resolução parágrafo 108.65 (a)	
(a) Aeronaves estacionadas e em operação:	
(2) O operador aéreo deve garantir a vigilância constante da aeronave, devendo incluir:	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Renumerar os itens 2, 3, 4 e 5, para 1, 2, 3 e 4, respectivamente.	
JUSTIFICATIVA	
Entendemos constituir-se de um erro de digitação, simplesmente.	
RESPOSTA DA ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que as correções foram realizadas.	

2.8. Contribuição nº 08

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2012	Processo nº 60800.017558/2010-11
Assunto: EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 108 (SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR AÉREO).	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Robson Bertolossi	
Organização: JURCAIB – Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil	
Telefone de contato: (21) 3578-1154	E-mail: presidencia@jurcaib.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Anexo à Resolução parágrafo 108.83 (d)	
(d) O operador aéreo deve manter os registros de comunicação e preservar as evidências visando a assessorar as investigações.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Sem sugestões; ver comentário abaixo	
JUSTIFICATIVA	
Entendemos ser necessário estipular um prazo máximo para a guarda desses registros de comunicação.	
RESPOSTA DA ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação foi revisada da seguinte forma: <i>“O operador aéreo deve manter os registros de comunicação relacionados ao parágrafo 108.229 (a) e preservar as evidências, em prazo não inferior a 12 (doze) meses, visando assessorar as investigações.”</i>	

2.9. Contribuição nº 09

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2012	Processo nº 60800.017558/2010-11
Assunto: EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 108 (SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR AÉREO).	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Robson Bertolossi	
Organização: JURCAIB – Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil	
Telefone de contato: (21) 3578-1154	E-mail: presidencia@jurcaib.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Anexo à Resolução parágrafo 108.53 (b) (1)	
(b) Aeronaves estacionadas e fora de operação:	
(1) Na aeronave que não estiver em serviço, o operador aéreo deve remover as escadas e/ou pontes de embarque e ainda, manter a aeronave trancada e lacrada ou sob constante vigilância.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
(1) Na aeronave que não estiver em serviço, o operador aéreo deve remover as escadas e manter a aeronave trancada e lacrada ou sob constante vigilância.	
JUSTIFICATIVA	
Se a aeronave está fora de operação ela se encontra presumivelmente em uma área remota e não acoplada a uma ponte de embarque. De qualquer maneira a operação das pontes de embarque é de competência do operador aeroportuário, não podendo ser executada pelo operador aéreo.	
RESPOSTA DA ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação foi adaptada conforme abaixo:	
<i>“Na aeronave que não estiver em serviço, o operador aéreo deve manter a aeronave desacoplada de escadas e/ou pontes de embarque e ainda, trancada e lacrada ou sob constante vigilância.”</i>	

2.10. Contribuição nº 10

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2012	Processo nº 60800.017558/2010-11
Assunto: EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 108 (SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR AÉREO).	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Lorena Costa Oliveira de Fontes	
Organização: Superintendência de Segurança Aeroportuária – DOSA / INFRAERO	
Telefone de contato: (61) 3312-2442	E-mail: lcofontes@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>108.3 Siglas e abreviaturas</p> <p>108.17 Passageiro em Trânsito ou Conexão</p> <p>108.27 (a) O operador aéreo deve garantir a proteção da bagagem despachada desde o momento de sua aceitação até o momento em que é devolvida ao destino ou transferida para outro operador aéreo.</p> <p>108.29 (a) (2) Em voos domésticos, a quantidade de bagagem despachada que deve ser inspecionada será determinada pela ANAC e informada aos operadores aéreos por meio de documento de caráter reservado, denominado DAVSEC.</p> <p>108.29 (a) (3) (i) (i) Os aeródromos que possuem controles de segurança equivalentes serão determinados pela ANAC e informados aos operadores aéreos por meio de documento de caráter reservado, denominado DAVSEC.</p> <p>108.37 (b) O operador aéreo deve manter a bagagem suspeita isolada, e acionar o seu Plano de Contingência, ou acionar diretamente a PF ou o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.</p> <p>108.39 (b) (1) Na ausência de representante de órgão de segurança pública instalada no aeródromo, o operador aéreo deve realizar a avaliação dos documentos exigidos pela PF, conferir se o tipo de arma de fogo e munições é permitido para o embarque e acompanhar o passageiro até ao local de desmuniamento para que o próprio passageiro o faça.</p>	

(c) O operador aéreo deve receber e conduzir a arma de fogo e munições despachadas de maneira segura, fora do alcance dos passageiros, em embalagem lacrada, colocando-a em cofre situado no porão da aeronave.

(d) O operador aéreo deve garantir, no momento do desembarque, a retirada imediata da arma de fogo e munições despachadas em aeronaves e a entrega em mão ao passageiro, mediante conferência do recibo de bagagem.

(e) Em caso de extravio de armas de fogo e munições despachadas, a Polícia Federal, Polícia Civil, e o operador do aeródromo deverão ser imediatamente comunicados pelo operador aéreo.

108.51 (a)

(1) A quantidade de carga ou correio que deve ser inspecionada será determinada pela ANAC e informada aos operadores aéreos por meio de documento de caráter reservado, denominado AVSEC.

108.57

(b) O operador aéreo deve recusar o embarque, manter a carga e o correio suspeitos isolados e acionar o seu Plano de Contingência ou acionar diretamente a PF ou órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.

108.63

(1) Não é permitido o transporte aéreo de valores em aeronave que opera voo comercial de passageiro.

108.67

(a) O operador aéreo deve executar a verificação de segurança da aeronave previamente a todos os voos em que não se realize a inspeção de segurança da aeronave.

108.71

Despacho AVSEC do voo

108.81

(a) Durante a realização das atividades do operador aéreo, quando for encontrado substância ou objeto suspeito de conter artefatos explosivos, artefatos QBRN ou outro material perigoso, o fato deve ser comunicado à PF ou, na sua ausência, ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

108.3

Incluir a sigla AVSEC.

108.17

(c) O operador aéreo deve desembarcar e submeter a inspeção de segurança da aviação civil, no primeiro aeroporto de escala, todos os passageiros em trânsito e suas bagagens de mão bem como realizar vistoria da aeronave sempre que, por qualquer motivo, os passageiros embarcado no aeroporto anterior não tenham sido submetido aos procedimentos inspeção AVSEC estabelecidos pela ANAC.

108.27

(a) O operador aéreo deve garantir a proteção da bagagem despachada desde o momento de sua aceitação até o momento em que é devolvida ao passageiro no destino ou transferida para outro operador aéreo.

108.29 (a)

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

108.29 (a) (3) (i)

(i) Os aeródromos que possuem controles de segurança equivalentes serão determinados pela ANAC e informados aos operadores aéreos e de aeroportos por meio de documento de caráter reservado, denominado DAVSEC.

108.37

(b) O operador aéreo deve manter a bagagem suspeita isolada, acionar o seu Plano de Contingência ou acionar diretamente a PF ou o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, e comunicar a situação ao operador do aeródromo.

108.39

(b) (1) Na ausência de representante de órgão de segurança pública instalada no aeródromo, o embarque não será liberado ou a restituição deve ser feita na presença do representante do órgão de segurança que comprovará documentos e desmuniamento.

(c) O operador aéreo deve receber e conduzir a arma de fogo e munições despachadas de maneira segura, fora do alcance dos passageiros, em embalagem lacrada, através de um dos canis de inspeção e controles de acesso às ARS, colocando-a em cofre situado no porão da aeronave.

(d) O operador aéreo deve garantir, no momento do desembarque, a retirada imediata da arma de fogo e munições despachadas em aeronaves e a entrega em mão ao passageiro, fora das ARS, mediante conferência do recibo de bagagem.

(e) Em caso de extravio de armas de fogo e munições despachadas, a Polícia Federal, Polícia Civil, e o operador do aeródromo de origem e escalas anteriores deverão ser imediatamente comunicados pelo operador aéreo.

108.51 (a)

(1) A quantidade de carga ou correio que deve ser inspecionada será determinada pela ANAC e informada aos operadores aéreos e de aeroportos por meio de documento de caráter reservado, denominado DAVSEC.

108.57

(b) O operador aéreo deve recusar o embarque, manter a carga e o correio suspeitos isolados e acionar o seu Plano de Contingência ou acionar diretamente a PF ou órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo e comunicar o fato ao operador do aeroporto.

108.63

(1) Não é permitido o transporte aéreo de valores, moeda nacional ou estrangeira, em aeronave que opera voo comercial de passageiro.

108.67

(a) O operador aéreo deve executar a verificação de segurança da aeronave previamente em todos os voos de origem em que não se realize a inspeção de segurança da aeronave.

108.71

Incluir modelo de formulários de Despacho AVSEC.

108.81

(a) Durante a realização das atividades do operador aéreo, quando for encontrado substância ou objeto suspeito de conter artefatos explosivos, artefatos QBRN ou outro material perigoso, o fato deve ser comunicado à PF ou, na sua ausência, ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo e ao operador do aeroporto.

JUSTIFICATIVA

108.3

Citada no texto.

108.17

A inserção do texto na Seção 108.17 do RBAC tem como propósito estabelecer as ações que devem ser realizadas pelos operadores aéreos quando, por quaisquer motivos, embarcarem em suas aeronaves passageiras que não tenha se submetido a procedimento de inspeção AVSEC.

108.27

Maior clareza ao texto.

108.29 (a)

Sendo o Operador aeroportuário responsável pelo provimento dos equipamentos de segurança e espaços necessários à aplicação dos procedimentos das bagagens despachadas, necessário se faz que também seja informado da determinação da ANAC sobre o assunto.

108.29 (a) (3) (i)

Sendo o Operador aeroportuário responsável pelo provimento dos equipamentos de segurança e espaços necessários à aplicação dos procedimentos das bagagens despachadas, necessário se faz que também seja informado da determinação da ANAC sobre o assunto.

108.37

Considerando o impacto que a situação pode gerar na operacionalidade do aeroporto e, portanto, a necessidade de aplicação de procedimentos de segurança estabelecidos no PSA, entendendo que o operador aéreo também deve informar a situação ao operador aeroportuário.

108.39

(b) (1) Devido a rotatividade no quadro de funcionários do operador aéreo, falta de recursos para comprovar a autenticidade dos documentos e conhecimento se foi ou não desmuniada, que são condições que podem vulnerabilizar a segurança AVSEC. Sugestão de na falta de representante do órgão de segurança não libere o embarque ou que a restituição seja feita na presença do representante do órgão de segurança que comprovará documentos e desmuniamento.

(c) A adequação do texto se faz necessária, considerando as responsabilidades do operador do aeroporto com relação ao controle de acesso às ARS do aeroporto estabelecidas no PNAVSEC e, ainda, evitar que a arma seja introduzida as ARS por esteiras de bagagem, etc.

(d) A adequação proposta tem como propósito estabelecer de modo claro para o operador aéreo a restrição quanto devolução da arma de fogo em ARS.

(e) A adequação de texto proposta se faz necessário considerando que o extravio mencionado pode trazer consequências não apenas para o aeroporto de destino da arma despachada.

108.51 (a)

Sendo o Operador aeroportuário responsável pelo provimento dos equipamentos de segurança e espaços necessários à aplicação dos procedimentos das bagagens despachadas, necessário se faz que também seja informado da determinação da ANAC sobre o assunto.

108.57

Considerando o impacto que a situação pode gerar na operacionalidade do aeroporto e, portanto, a necessidade de aplicação de procedimentos de segurança estabelecidos no PSA, entendendo que o operador aéreo também deve informar a situação ao operador aeroportuário.

108.63

Tornar o texto mais claro quanto a restrição, considerando os termos da IAC 4001.

108.67

Adequação do texto de modo a deixá-lo mais claro, considerando que a inspeção de aeronaves, em conforme com o texto da minuta do RBAC somente é realizada em voo de origem.

108.71

Os modelos de formulários são anexos da IAC 108-1003 RES que será revogada pelo RBAC.

108.81

Considerando o impacto que a situação pode gerar na operacionalidade do aeroporto e, portanto, a necessidade de aplicação de procedimentos de segurança estabelecidos no PSA, entendendo que o operador aéreo também deve informar a situação ao operador aeroportuário.

RESPOSTA DA ANAC

108.3

Contribuição não aceita.

A seção 108.3 estabelece que para efeito do RBAC 108 aplicam-se as siglas e abreviaturas disponíveis no RBAC 01 e no artigo 3º do anexo do Decreto nº 7.168/2010. A sigla AVSEC consta neste último documento, portanto, não precisa ser mencionada no RBAC.

108.17

Contribuição parcialmente aceita.

A proposta foi recepcionada com adaptações na redação conforme abaixo:

“O operador aéreo deve garantir que o passageiro em trânsito ou em conexão, proveniente de aeródromo cuja inspeção de segurança não é equivalente ao aeródromo de destino da aeronave, seja direcionado ao ponto de inspeção de segurança do aeródromo de destino antes de acessar a área de embarque para conexão.”

108.27

Contribuição aceita.

108.29 (a)

Contribuição aceita.

108.29 (a) (3) (i)

Contribuição aceita.

108.37

Contribuição aceita.

Ressalta-se, no entanto, que optou-se por garantir que os devidos acionamentos estejam previstos no plano de contingência do operador aéreo. Essa garantia será buscada através dos requisitos do RBAC (especialmente da subparte H - Ações de Contingência e Comunicação) e de instrução suplementar a ser aprovada pela ANAC.

Ou seja, no caso de bagagem suspeita, o operador aéreo deve acionar o seu plano de contingência que deve constar, dentre outras ações: acionamento da Polícia Federal e comunicação ao operador do aeródromo. A proposta é que estas ações estejam detalhadas em instrução suplementar.

Nesse sentido, a redação foi revisada conforme abaixo:

“O operador aéreo deve manter a bagagem suspeita isolada e acionar o seu plano de contingência.”

108.39

(b) (1) Este requisito foi retirado do RBAC, visto que a matéria será tratada em normatização específica. O parágrafo foi revisado da seguinte forma: *“O operador aéreo deve realizar o transporte de arma de fogo ou munições seguindo os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.”*

(c) Vide resposta anterior

(d) Vide resposta anterior

(e) Vide resposta anterior

108.51

Contribuição aceita.

108.57

Contribuição aceita. Ver resposta do parágrafo 108.37.

A redação do parágrafo foi revisada de forma que obrigue o operador aéreo a acionar o seu plano de contingência no caso de bagagem suspeita. Os acionamentos, inclusive do aeroporto, estarão previstos no plano de contingência do operador aéreo. A redação ficou da seguinte forma: *“O operador aéreo deve recusar o embarque, manter a carga e o correio suspeitos isolados e acionar o seu plano de contingência.”*

108.63

Após avaliação interna, verificou-se a necessidade de detalhar o requisito de forma que contemple medidas de segurança que foram estabelecidas na IAC 4001, aprovada pela Portaria DAC nº 1259/DGAC, de 04 de setembro de 2000. O parágrafo foi revisado conforme abaixo:

“O operador aéreo deve realizar o embarque de valores seguindo procedimentos de segurança previstos em um plano de segurança específico para o transporte aéreo de valores do aeródromo, compatível com os valores a serem embarcados e com

comunicação prévia com os operadores dos aeródromos envolvidos.

Os valores a serem transportados devem ser descritos, sem utilizar palavras genéricas, no formulário de Declaração de Transporte Aéreo de Valores, documento de caráter sigiloso conforme modelo estabelecido em instrução suplementar da ANAC.

Nas operações com origem em aeródromo brasileiro não é permitido o transporte aéreo de valores sob a forma de moeda nacional ou estrangeira.

Nas operações domésticas, o transporte aéreo de valores, sob a forma de cartões telefônicos, cheque de viagem, título ao portador, vale refeição, vale transporte, gemas coloridas, diamantes, jóias, ouro, prata, platina e outros metais preciosos, não deve exceder o equivalente a R\$ 630.000,00 (seiscentos e trinta mil reais).”

Ressalta-se que o valor estabelecido no parágrafo (c) acima corrige o valor existente no item 2.2.2 da IAC 4001, com base no resultado acumulado do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, de set/2000 a jun/2012, igual a 109.06% (Este resultado foi obtido consultando o histórico do Número Índice do IPCA no endereço eletrônico do IBGE: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/precos/inpc_ipca/defaultseriesHist.shtm. Aplicou-se a fórmula: $[(I-I_0)/I_0]$, onde I=Número Índice de jun/2012 e I_0 =Número Índice de set/2000.)

108.67

Contribuição não aceita.

A proposta é que a verificação seja feita em todos os voos (de origem ou não) em que a inspeção não seja obrigatória.

108.71

Contribuição não aceita.

Os modelos de formulários serão disponibilizados através de Instrução Suplementar. De forma a garantir esse entendimento, inseriu-se a seguinte redação nesta seção:

“Os modelos de formulários do Despacho AVSEC são estabelecidos em instrução suplementar da ANAC.”

108.81

Contribuição aceita.

3. CONCLUSÃO

As **67 (sessenta e sete)** contribuições recebidas durante o período da audiência pública nº 11/2012 foram avaliadas e respondidas nos respectivos formulários, conforme apresentado no item 2 deste Relatório.

Em face das alterações realizadas na proposta do RBAC 108 após a avaliação das contribuições recebidas, houve necessidade de se alterar alguns parágrafos do regulamento que não foram diretamente objeto de questionamentos na audiência pública. Outros tiveram a redação aprimorada para facilitar o entendimento dos requisitos ou para compatibilizar a redação com o restante da norma, ou ainda, para adequar a interpretação e termos técnicos a outros regulamentos já vigentes. O apêndice A do RBAC 108 também foi adaptado de acordo com o resultado da análise das contribuições.

É importante registrar que houve uma avaliação interna dos requisitos AVSEC existentes no RBHA 129 vigente e que está em processo de atualização pela Superintendência de Segurança Operacional. Dentre outras ações, conclui-se por incluir um parágrafo na seção 108.81 (Medidas Adicionais de Segurança) que dispusesse sobre o pouso não previsto em aeródromo brasileiro não listado nas especificações operativas do operador aéreo, conforme já disposto no RBHA 129. Portanto, este caso não se trata de estabelecimento de novo requisito normativo.

Em virtude das contribuições recebidas sobre a seção 108.63, houve necessidade de revisar a redação da seção, incorporando restrições já estabelecidas na IAC 4001 (item 2.2.2), que dispõe sobre o Transporte Aéreo de Valores, aprovada pela Portaria DAC nº 1259/DGAC, de 04 de setembro de 2000. Ressalta-se que não houve alteração no conteúdo das regras já vigentes na IAC 4001. Desse modo, está sendo proposta também a revogação parcial da referida IAC 4001, para exclusão das regras que foram incorporadas no RBAC 108.

Por fim, realizou-se verificações e adequações ao texto do regulamento para possibilitar a incorporação adequada dos requisitos constantes na Resolução ANAC nº 157/2010, que passará a ser revogada pela Resolução de aprovação do RBAC 108.