

**RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 06/2015**

Proposta de Edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n.º 107 (RBAC n.º 107), intitulado “Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo”.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	3
2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES	12
3. CONCLUSÃO	198

1. INTRODUÇÃO

Os requisitos de segurança da aviação civil contra atos de interferência aplicáveis aos operadores de aeródromo estão estabelecidos, atualmente, por um conjunto diverso de instrumentos normativos.

Considerando que a legislação vigente encontra-se defasada em aspectos relevantes, se comparada aos padrões e práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI e ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, preparou-se a proposta RBAC nº 107, a qual inclui medidas preventivas de segurança e de resposta a atos de interferência ilícita aplicáveis ao operador de aeródromo, conforme o seguinte sumário:

- (1) Generalidades;
- (2) Recursos Organizacionais, Tecnológicos e Humanos;
- (3) Sistema de Coordenação e Comunicação;
- (4) Sistema de Proteção Aplicado às Áreas e Instalações do Aeródromo;
 - a. Zoneamento e Barreiras de Segurança;
 - b. Vigilância e Supervisão;
 - c. Credenciamento e Autorização;
 - d. Controle de Acesso.
- (5) Sistema de Proteção Aplicado às Pessoas e Objetos;
 - a. Controles de Segurança Relativos às Pessoas, exceto aos Passageiros;
 - b. Controles de Segurança Relativos aos Passageiros;
 - c. Controles de Segurança Relativos à Bagagem Despachada;
 - d. Controles de Segurança Relativos à Carga, Mala Postal e Outros Itens;
- (6) Sistema de Contingência;
- (7) Programas e Planos de Segurança;
- (8) Disposições Transitórias e Finais.

A proposta desse novo regulamento, ensejará a revogação dos seguintes atos normativos:

- (1) Portaria DAC nº 1259/DGAC, de 04 de setembro de 2000; que aprova a IAC 4001;
- (2) Portaria DAC nº 1.483/DGAC, de 19 de outubro de 2001, que aprova a IAC 4501;
- (3) Portaria DAC nº 1.713/DGAC, de 29 de novembro de 2002, que aprova a IAC 107-1003;
- (4) Portaria DAC nº 078/DGAC/R, de 28 de abril de 2004, que aprova a IAC 107-1001;
- (5) Portaria DAC nº 243/DGAC/R, de 14 de junho de 2005, que aprova a IAC 107-1004A;
- (6) Portaria DAC nº 245/DGAC/R, de 14 de junho de 2005, que aprova a IAC 107-1006;
- (7) Portaria DAC nº 246/DGAC/R, de 14 de junho de 2005, que aprova a IAC 107-1008;
- (8) Portaria DSAC nº 247/DGAC/R, de 14 de junho de 2005, que aprova a IAC 107-1009;

A proposta de edição do regulamento foi submetida à audiência pública por um período de 30 dias, a partir da publicação no Diário Oficial da União de 30 de março de 2015, Seção 3, página 4.

Durante o período da Audiência Pública, foram recebidas **208 (duzentos e oito)** 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 à 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 parcial ou rejeição das alterações sugeridas. Ressaltamos que nas respostas da ANAC, as numerações de subpartes, seções e parágrafos referem-se à primeira versão do RBAC 107, disponibilizada na página eletrônica de Audiência Pública, exceto quando explicitamente especificado como referente à versão final do RBAC 107, aprovada e publicada na página eletrônica de Regulação.

O quadro a seguir pretende apresentar um resumo do resultado das avaliações das contribuições. No tópico seguinte são apresentados todos os formulários de contribuição recebidos do público externo e interno, assim como as respostas a cada sugestão.

**QUADRO RESUMO: PANORAMA DAS AVALIAÇÕES DAS CONTRIBUIÇÕES À AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº
06/2015 - PROPOSTA DE EDIÇÃO DO RBAC 107**

ID	DADOS DO COLABORADOR		ITENS RBAC 107	AVALIAÇÃO	OBSERVAÇÃO
	NOME	ORGANIZAÇÃO			
1	Leonardo	Azul	107.111	Não aceita	
2	Leonardo	Azul	107.121	Não aceita	
3	Leonardo	Azul	107.123	Não aceita	
4	Dayane	Viracopos	107.83(c)(2)	Aceita	
5	Ismael	ANAC	107.93	Não aceita	
6	Paulo	Embraer	Geral	Não aceita	
7	Paulo	Embraer	107.41	Aceita Parcialmente	
8	Aeroporto Paraná	Ji DER	Geral	Aceita Parcialmente	
9	Aeroporto Paraná	Ji DER	107.63	Aceita Parcialmente	
10	Nancy	ANAC	107.3	Aceita	
11	Nancy	ANAC	107.19	Não aceita	
12	Nancy	ANAC	107.125	Não aceita	
13	Nancy	ANAC	Apêndice	Não aceita	
14	Ednei	ANAC	107.3(a)(3)	Aceita	
15	Ednei	ANAC	107.5(a)(4)	Aceita	
16	Ednei	ANAC	107.9(a)(1)	Aceita	
17	Ednei	ANAC	107.9(i)	Aceita	
18	Ednei	ANAC	107.41(a)(3)(iv)	Aceita	
19	Ednei	ANAC	107.43(b)	Aceita	
20	Ednei	ANAC	107.59(g) e (h)	Aceita	
21	Ednei	ANAC	107.61(a) e (c)	Aceita	
22	Ednei	ANAC	107.65(c) (2)	Aceita	
23	Ednei	ANAC	107.67(a)(1)	Aceita	
24	Ednei	ANAC	107.69(a), (c) e (d)	Aceita Parcialmente	
25	Ednei	ANAC	107.81(d), (g) e (h)	Aceita Parcialmente	
26	Ednei	ANAC	107.83(b)	Aceita	
27	Ednei	ANAC	107.131(a)	Aceita	
28	Ednei	ANAC	107.163(a)(2)	Aceita	
29	Ednei	ANAC	107.233(a), (d) e (e)	Aceita Parcialmente	
30	Ednei	ANAC	107.149	Aceita	
31	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.17	Não aceita	
32	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.21	Não aceita	
33	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.23	Não aceita	
34	Gerencia de	BH Airport	107.37	Não aceita	

	Segurança					
35	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.59	Não aceita		
36	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.63	Não aceita		
37	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.67	Não aceita		
38	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.93	-----		Contribuição foi desmembrada em outras 09 (nove) e incluídas no final da tabela.
39	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.95(a)	Aceita Parcialmente		
40	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.127	Não aceita		
41	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.141	Aceita		
42	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.143	Não aceita		
43	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.147	Aceita		
44	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.211	Não aceita		
45	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.215	Aceita Parcialmente		
46	Gerencia de Segurança	BH Airport	Subparte J			Não foi possível identificar a contribuição
47	Gerencia de Segurança	BH Airport	Apêndice			Não foi possível identificar a contribuição
48	Fernanda	Qylur	Subparte F	Não aceita		
49	Fernanda	Qylur	107.121	Aceita Parcialmente		
50	Fernanda	Qylur	107.124	Aceita Parcialmente		
51	Fernanda	Qylur	107.173	Aceita Parcialmente		
52	Silvia	Infraero	107.3(a)(3)	Aceita		
53	Silvia	Infraero	107.3(a)(18)	Aceita		
54	Silvia	Infraero	107.5 - (1)	Não aceita		
55	Silvia	Infraero	107.5 - (2)	Aceita		
56	Silvia	Infraero	107.9(h)	Aceita		
57	Silvia	Infraero	107.21(a)(1)	Não aceita		
58	Silvia	Infraero	107.37(a)(5)	Aceita		
59	Silvia	Infraero	107.39(a)(9)	Aceita		
60	Silvia	Infraero	107.43(a)(1)	Aceita		
61	Silvia	Infraero	107.43(b)(3)	Aceita		
62	Silvia	Infraero	107.57(a)(1)	Aceita		

63	Silvia	Infraero	107.59(a)	Aceita	
64	Silvia	Infraero	107.59(c)	Não aceita	
65	Silvia	Infraero	107.59(f)	Aceita	
66	Silvia	Infraero	107.61(a)(1)	Aceita	
67	Silvia	Infraero	107.61(a)(2)	Aceita	
68	Silvia	Infraero	107.61(c)	Aceita Parcialmente	
69	Silvia	Infraero	107.63(a)	Não aceita	
70	Silvia	Infraero	107.63(b)	Aceita	
71	Silvia	Infraero	107.63(c)	Aceita	
72	Silvia	Infraero	107.65(a)(1)	Não aceita	
73	Silvia	Infraero	107.69(a)(2)	Aceita Parcialmente	
74	Silvia	Infraero	107.69(d)(2)	Não aceita	
75	Silvia	Infraero	107.81(b)(1)	Aceita	
76	Silvia	Infraero	107.81(b)(2)	Aceita	
77	Silvia	Infraero	107.81(h)(1)	Aceita	
78	Silvia	Infraero	107.81(h)(2)	Aceita Parcialmente	
79	Silvia	Infraero	107.81(h)(5)	Aceita	
80	Silvia	Infraero	107.83(b)	Aceita	
81	Silvia	Infraero	107.83(b)(2)	Aceita	
82	Silvia	Infraero	107.83(c)(2)	Aceita Parcialmente	
83	Silvia	Infraero	107.83(c)(6)	Aceita	
84	Silvia	Infraero	107.91(c)(6)	Aceita	
85	Silvia	Infraero	107.93(a)(1)	Aceita	
86	Silvia	Infraero	107.93(b)(5)	Aceita	
87	Silvia	Infraero	107.93(f)	Aceita Parcialmente	
88	Silvia	Infraero	107.95(c)	Aceita	
89	Silvia	Infraero	107.95(f)	Aceita	
90	Silvia	Infraero	107.123(b)	Não aceita	
91	Silvia	Infraero	107.141(b)	Aceita	
92	Silvia	Infraero	107.161(a)	Aceita Parcialmente	
93	Silvia	Infraero	107.161(a)	Aceita	
94	Silvia	Infraero	107.163	Aceita	
95	Silvia	Infraero	107.163(a)	Aceita	
96	Silvia	Infraero	107.163(a)(3)	Não aceita	
97	Silvia	Infraero	107.163(a)(3)(i)	Aceita	
98	Silvia	Infraero	107.165	Aceita	
99	Silvia	Infraero	107.165(a)	Aceita	
100	Silvia	Infraero	107.165(a)(1)	Aceita	
101	Silvia	Infraero	107.167	Aceita	
102	Silvia	Infraero	107.167(a)	Aceita	
103	Silvia	Infraero	107.169	Aceita	
104	Silvia	Infraero	107.169(b)	Aceita	
105	Silvia	Infraero	107.201(b)(iv)	Aceita	
106	Silvia	Infraero	107.201(b)(2)(ii)	Aceita	

107	Silvia	Infraero	107.215(a)(2)	Aceita	
108	Silvia	Infraero	107.231(a)	Aceita	
109	Silvia	Infraero	Apêndice.107.17(b)	Aceita Parcialmente	
110	Silvia	Infraero	Apêndice.107.17(b)	Não aceita	
111	Silvia	Infraero	Apêndice.107.37	Não aceita	
112	Silvia	Infraero	Apêndice.107.39	Não aceita	
113	Silvia	Infraero	Apêndice.107.41	Não aceita	
114	Silvia	Infraero	Apêndice.107.57	Não aceita	
115	Silvia	Infraero	Apêndice.107.61	Não aceita	
116	Silvia	Infraero	Apêndice.107.201	Não aceita	
117	Jorge	Costa do Sol Operadora Aeroportuaria	Apêndice 107.203	Aceita	
118	Jorge	Costa do Sol Operadora Aeroportuaria	Apêndice 107.143	Não aceita	
119	Jorge	Costa do Sol Operadora Aeroportuaria	Apêndice 107.43(a)	Não aceita	
120	Jorge	Costa do Sol Operadora Aeroportuaria	Apêndice 107.81	Não aceita	
121	Jorge	Costa do Sol Operadora Aeroportuaria	Apêndice 107.83	Não aceita	
122	Jorge	Costa do Sol Operadora Aeroportuaria	Apêndice 107.127	Não aceita	
123	Jorge	Costa do Sol Operadora Aeroportuaria	Apêndice 107.215	Não aceita	
124	Jorge	Costa do Sol Operadora Aeroportuaria	Apêndice	Não aceita	
125	Jorge	Costa do Sol Operadora Aeroportuaria	Apêndice	Não aceita	
126	Sandro	Smiths Detection	107.21	Não aceita	
127	Sandro	Smiths Detection	107.23	Não aceita	
128	Ronaldo	ABEAR	Apêndice_107.55	Não aceita	
129	Ronaldo	ABEAR	Apêndice_107.57	Não aceita	
130	Ronaldo	ABEAR	Apêndice_107.67	Não aceita	
131	Ronaldo	ABEAR	Apêndice_107.69	Não aceita	
132	Ronaldo	ABEAR	Apêndice_107.111	Não aceita	
133	Ronaldo	ABEAR	Apêndice_107.121	Não aceita	
134	Ronaldo	ABEAR	Apêndice_107.123	Não aceita	
135	Ronaldo	ABEAR	107.83	Aceita Parcialmente	

136	Ronaldo	ABEAR	107.131	Aceita Parcialmente	
137	Ronaldo	ABEAR	107.129	Não aceita	
138	Ronaldo	ABEAR	107.127	Não aceita	
139	Ronaldo	ABEAR	107.217	Aceita Parcialmente	
140	Ronaldo	ABEAR	107.219	Aceita Parcialmente	
141	Ronaldo	ABEAR	107.215	Não aceita	
142	Ronaldo	ABEAR	107.165	Não aceita	
143	Ronaldo	ABEAR	107.165	Não aceita	
144	Ronaldo	ABEAR	107.141	Aceita	
145	Danilo	Aeroporto de Pouso Alegre	107.10	Não aceita	
146	Danilo	Aeroporto de Pouso Alegre	107.85	Não aceita	
147	Danilo	Aeroporto de Pouso Alegre	Subparte G	Não aceita	
148	Danilo	Aeroporto de Pouso Alegre	107.221	Não aceita	
149	Marcos Willian	Inframérica	107.9	Não aceita	
150	Marcos Willian	Inframérica	107.83	Aceita Parcialmente	
151	Marcos Willian	Inframérica	Geral	Não aceita	
152	Marcos Willian	Inframérica	Subparte F	Não aceita	
153	Marcos Willian	Inframérica	107.23	Não aceita	
154	Marcos Willian	Inframérica	107.67	Não aceita	
155	Marcos Willian	Inframérica	Subparte F	Não aceita	
156	Marcos Willian	Inframérica	107.25	Não aceita	
157	Marcos Willian	Inframérica	107.93(a)	Não aceita	
158	Marcos Willian	Inframérica	107.93(a)(1)(ii)	Não aceita	
159	Marcos Willian	Inframérica	107.91(b)(2)	Não aceita	
160	Marcos Willian	Inframérica	107.91(c)(2)	Aceita Parcialmente	
161	Marcos Willian	Inframérica	107.91(c)(6)	Não aceita	
162	Marcos Willian	Inframérica	107.93(b)	Não aceita	
163	Marcos Willian	Inframérica	107.93(b)(5)	Aceita Parcialmente	
164	Marcos Willian	Inframérica	107.93(f)	Não aceita	
165	Marcos Willian	Inframérica	107.93(g)	Não aceita	
166	Marcos Willian	Inframérica	107.95(d)	Não aceita	
167	Marcos Willian	Inframérica	107.95(e)	Não aceita	
168	Marcos Willian	Inframérica	107.95(f)	Aceita	
169	Marcos Willian	Inframérica	107.97 - (1)	Não aceita	
170	Marcos Willian	Inframérica	107.97 - (2)	Aceita	
171	Marcos Willian	Inframérica	107.97 - (3)	Não aceita	
172	Marcos Willian	Inframérica	107.97 - (4)	Não aceita	
173	Marcos Willian	Inframérica	107.97 - (5)	Não aceita	
174	Marcos Willian	Inframérica	107.97 - (6)	Não aceita	
175	Marcos Willian	Inframérica	107.3	Aceita	
176	Marcos Willian	Inframérica	107.3	Não aceita	

177	Marcos Willian	Inframérica	107.17	Não aceita	
178	Marcos Willian	Inframérica	107.59	Não aceita	
179	Marcos Willian	Inframérica	107.113	Não aceita	
180	Marcos Willian	Inframérica	107.231	Não aceita	
181	Marcos Willian	Inframérica	107.97	Não aceita	
182	Jorge de Moraes	ANEAA	107.69	Aceita Parcialmente	
183	Jorge de Moraes	ANEAA	107.127	Aceita Parcialmente	
184	Jorge de Moraes	ANEAA	107.129	Aceita Parcialmente	
185	Jorge de Moraes	ANEAA	107.131	Aceita Parcialmente	
186	Jorge de Moraes	ANEAA	107.147	Aceita Parcialmente	
187	Jorge de Moraes	ANEAA	107.1	Não aceita	
188	Jorge de Moraes	ANEAA	107.3	Não aceita	
189	Jorge de Moraes	ANEAA	107.41	Aceita Parcialmente	
190	Jorge de Moraes	ANEAA	107.83	Aceita Parcialmente	
191	Jorge de Moraes	ANEAA	107.93	Não aceita	
192	Jorge de Moraes	ANEAA	107.125	Não aceita	
193	Jorge de Moraes	ANEAA	107.141	Aceita Parcialmente	
194	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.25	Não aceita	
195	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.81	Não aceita	
196	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.81	Não aceita	
197	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.83	Não aceita	
198	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.81	Não aceita	
199	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.93 - (1)	Não aceita	
200	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.93 - (2)	Não aceita	
201	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.93 - (3)	Não aceita	
202	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.93 - (4)	Não aceita	
203	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.93 - (5)	Não aceita	
204	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.93 - (6)	Não aceita	
205	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.93 - (7)	Não aceita	
206	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.93 - (8)	Não aceita	
207	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.93 - (9)	Aceita	
208	Gerencia de Segurança	BH Airport	107.95(e)	Aceita Parcialmente	

2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Leonardo Lemos Beckman	
Organização: AZUL LINHAS AÉREAS	
Telefone de contato: (11) 4134-8520	E-mail: Leonardo.beckman@voeazul.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
APÊNDICE A DO RBAC 107, itens 107.111, 107.121, 107.123.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Alteração do limite de 30 assentos para 72 assentos no que tange aplicabilidade “Recomendado” para os aeródromos da Classe AP.II.	
JUSTIFICATIVA	
<p>Tendo em vista a necessidade de viabilizar a Política Governamental relativa ao Programa de Aviação Regional Brasileiro, e bem como, no nosso entender, não haver impacto significativo na alteração do risco inerente a atos de interferência ilícita, considerando o nível de ameaça atual, acreditamos ser viável a alteração do limite dos itens referenciados (itens 107.111, 107.121, 107.123. do APENDICE A do RBAC) de 30 passageiros para 72 passageiros.</p> <p>Esta alteração é imprescindível para viabilização do programa de Aviação Regional tendo em vista a disponibilidade e adequabilidade de aeronaves do modelo ATR 72 para operação nos aeroportos de menor porte.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 01, AP. 02 e AP. 03 - Contribuição não aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que os dispositivos 107.111 e 107.121, e por consequência o dispositivo 107.123, preveem que o processo de realização da inspeção considerará informações sobre “o nível de ameaça e critérios de facilitação”.</p> <p>Ou seja, a definição dos recursos materiais e humanos mínimos necessários para garantir a realização da inspeção levará em consideração tais fatores (ameaça e facilitação).</p> <p>A proposta regulatória do RBAC 107 prevê que este regulamento será complementado por uma Instrução Suplementar (IS) específica (verificar parágrafo 107.1(c)). A descrição dos recursos mínimos aceitáveis estará prevista na IS e deverá conter diferenciações, para cada classe de aeródromo e suas características operacionais.</p> <p>Portanto, a ANAC entende que as configurações (escopo de recursos mínimos) mais simples, em geral aceitáveis para aeródromos regionais, atenderão as necessidades do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR) ou não inviabilizarão o cumprimento dos requisitos de segurança.</p> <p>Por fim, a proposta de diminuição da aplicabilidade dos requisitos, passando de 30 para 72 assentos disponíveis na aeronave, acarreta um aumento da vulnerabilidade do sistema. A implementação dessa mudança exige a disponibilidade de avaliação de ameaça para tais aeródromos ou operações que, mesmo sem a medida de inspeção/proteção, sinalize um nível de risco aceitável para o sistema.</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Dayane Roversi Cavalcante	
Organização: Aeroportos Brasil Viracopos	
Telefone de contato: 19 3725-6684	E-mail: dayane.cavalcante@viracopos.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Item 107.83 (c) (2) “produzir e administrar um cadastro de representantes (titular e suplente) das entidades...”	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Item 107.83 (c) (2) “produzir e administrar um cadastro de representantes (titular e suplentes) das entidades...”	
JUSTIFICATIVA	
Sugere-se que a palavra “suplente” esteja no plural a fim de evitar a interpretação de que apenas 01 suplente poderá representar a empresa, já que atualmente é possível até 02 substitutos conforme item 3.9.2 da IAC 107-1006 RES.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 04 - Contribuição aceita parcialmente.	
Para manter a equivalência com a IAC 107-1006, conforme proposto pela contribuição, o item do RBAC permaneceu com a seguinte redação:	
<i>“produzir e administrar um cadastro de representantes (titular e até 02 suplentes) das entidades públicas e privadas presentes no aeródromo, autorizados a solicitar a emissão de credenciais e autorizações.”</i>	

CONTRIBUIÇÃO 03	
DADOS DO COLABORADOR	
Nome: ISMAEL PEREIRA DA SILVA NETO	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (85) 96680446	E-mail: ismael.neto@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
SUBPARTE E - SISTEMA DE CREDENCIAMENTO E AUTORIZAÇÃO	
107.93 Concessões de Credenciais e Autorizações	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>“As credenciais dos inspetores da (ANAC) são reguladas pela Instrução Normativa nº 6, que Regula o Credenciamento do Inspetor de Aviação Civil, de 20 de março de 2008, e suas atualizações, expedições, controles e prazos, serão de competência do próprio órgão em setor específico, devendo ser de conhecimento de todas as pessoas que executam tarefas de segurança do aeroporto.”</p>	
JUSTIFICATIVA	
<p>Acredito que a falta de um item específico para tratar acerca das credenciais dos inspetores da ANAC no que se refere a emissão e prazo de validade, pode causar transtornos, e de certa forma, causar confusão na emissão e apreciação dos prazos de validade de credenciais pelo Operador Aeroportuário, levando em consideração que atualmente existe um item que específico na IAC 107-1006, este versa:</p> <p>3.8.2 As credenciais dos inspetores do DAC (ANAC) são reguladas pela Instrução Normativa nº 6, Regula o Credenciamento do Inspetor de Aviação Civil, de 20 de março de 2008, e suas atualizações, e devem constar do PSA, devendo ser de conhecimento de todas as pessoas que executam tarefas de segurança do aeroporto. <i>grifo meu</i></p> <p>E ainda, de acordo com o que versa a própria Instrução Normativa nº6:</p> <p>Art. 13. A expedição e o controle das credenciais de INSPAC e das demais pessoas mencionadas no art. 12 são de competência da SAF.</p> <p>Art. 14. A credencial é válida por três anos a partir da data de sua emissão.</p> <p>Desta forma, afim de fazer valer à vontade do órgão regulador em deixar claro para o regulado que a expedição e os prazos de validades das credenciais de responsabilidade dele, serão apreciados em legislação específica, levando em consideração as diretrizes já estabelecidas em legislação específica.</p> <p>Ao utilizar de elementos práticos, faço menção a expedição de credencial para inspetores de aviação civil em algum aeroportos tanto da rede INFRAERO, quanto dos Concessionários, e estes tiveram que submeter seus dados funcionais e pessoais, além de informações de cadastro incompletas, uma vez que estas são de responsabilidade do órgão, para a emissão de credenciais aeroportuárias, simplesmente para obter acesso as portas automatizadas que</p>	

dão acesso as ARS, estes que por sua vez já tem acesso garantido por força da atividade profissional que exercem.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 05 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e informa que o escopo do regulamento proposto abrange requisitos direcionados ao operador de aeródromo. Sendo assim, não se identifica a necessidade de explicitar em um parágrafo do RBAC que as credenciais dos inspetores da ANAC serão emitidas observando regramento próprio da agência.

No que se refere à necessidade dos profissionais de segurança do operador de aeródromo em ter conhecimento dos modelos de credenciais dos inspetores da ANAC e do COMAER, informamos que já há disposição prevista neste sentido:

“107.91 Gestão do Sistema de Credenciamento e Autorização

(a) O operador de aeródromo deve:

(...)

(3) garantir que os funcionários envolvidos nas atividades de controle de acesso às áreas operacionais do aeródromo tenham conhecimento dos modelos de credenciais e autorizações emitidas pelo aeródromo e, ainda, dos modelos vigentes de credenciais oficiais emitidas por órgãos públicos que atuam no aeródromo.”

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	
Organização: Embraer	
Telefone de contato: (12) 3927-5976	E-mail: paulo.monteiro@embraer.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Comentário geral.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
NA	
JUSTIFICATIVA	
<p>A Embraer apoia a iniciativa e acha louváveis quaisquer ações que busquem um aumento do nível geral de segurança da aviação. Não obstante, a Embraer entende que o regulamento onera a operação de aeroportos importantes ao desenvolvimento de certas regiões do Brasil que dependem, quase que exclusivamente, de seu funcionamento. Dessa forma, sugere-se a inclusão de alívios aos aeroportos situados na área da Amazônia Legal, em alinhamento com o previsto no Art. 36-A da Lei 7.565/86.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 06 - Contribuição não aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a diretriz legal contida no artigo 36-A da Lei 7.565/86 (CBA) foi objeto de discussão interna na ANAC. Decidiu-se formular um grupo de trabalho para discutir e estabelecer as estratégias e premissas a serem consideradas pela Agência, de forma a promover a internalização técnico-normativa das diretrizes do referido artigo.</p> <p>Espera-se, portanto, que as conclusões e propostas do grupo de trabalho possam definir parâmetros gerais que possibilite a Agência ponderar, de forma uniforme, o tratamento diferenciado no que se refere ao cumprimento da regulamentação direcionada aos aeródromos da Amazônia Legal.</p> <p>Neste contexto, antes da audiência pública, a ANAC já preocupou-se em retirar disposições originalmente inseridas na minuta do RBAC 107 associadas à ampliação da aplicabilidade de determinados requisitos da AVSEC, em relação à normativa vigente, que poderiam impactar de forma específica o conjunto de aeródromo situados na Amazônia Legal, designados como “aeroportos regionais”, nos termos do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional – PDAR.</p> <p>Sendo assim, o Apêndice A da minuta do RBAC (tabela de “Requisitos Aplicáveis em cada Classe de Aeródromo”), manteve, a esse grupo de aeródromos, a aplicabilidade dos requisitos no mesmo nível de exigência atualmente previsto nas Instruções de Aviação Civil (IAC) que regulam a AVSEC de aeródromos. Logo, o RBAC 107 não onera os operadores de “aeródromos regionais” além do que já é onerado pelas exigências de segurança atualmente vigentes.</p> <p>Ainda, cabe destacar que a proposta regulatória do RBAC 107 prevê que este regulamento será complementado por uma Instrução Suplementar (IS) específica (verificar parágrafo 107.1(c)). A descrição dos recursos mínimos aceitáveis estará prevista na IS e deverá conter diferenciações aceitáveis, considerando as classes de aeródromo e suas características operacionais típicas.</p> <p>Portanto, a ANAC entende que as configurações (escopo de recursos mínimos) mais simples, em</p>	

geral aceitáveis para aeródromos regionais, atenderão as necessidades do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR) ou não inviabilizará o cumprimento dos requisitos de segurança.

Por fim, a proposta de diminuição da aplicabilidade dos requisitos acarreta um aumento da vulnerabilidade do sistema. A implementação dessa mudança exige a disponibilidade de informação específica de ameaça para tais aeródromos ou operações que, mesmo sem as medidas preventivas, sinalize um nível de risco aceitável para o sistema.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro	
Organização: Embraer	
Telefone de contato: (12) 3927-5976	E-mail: paulo.monteiro@embraer.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>107.41 Regimento interno da CSA</p> <p>(a) O operador de aeródromo deve elaborar, implementar e manter um regimento interno para regular o funcionamento da CSA de forma a garantir que suas responsabilidades sejam cumpridas adequadamente.</p> <p>(1) O regimento interno deve prever, no mínimo, o seguinte conteúdo: forma de convocação dos membros, controle de frequência, desenvolvimento dos debates e deliberações, elaboração de ata e outros documentos necessários ao funcionamento da comissão.</p> <p>(2) A CSA deve ser presidida e secretariada por profissionais designados pelo operador do aeródromo que atuem no setor de segurança aeroportuária do aeródromo, sendo responsáveis pela condução adequada das atividades da comissão.</p> <p>(3) A CSA deve ser restrita e composta pelo operador do aeródromo e por representantes dos seguintes membros permanentes, quando em operação no aeródromo:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) órgão de segurança pública responsável por atividades de polícia no aeródromo (Polícia Federal, Polícia Civil e/ou Militar); (ii) organização militar, no caso de aeródromo compartilhado; (iii) órgão responsável pelo serviço de contraincêndio e resposta à emergência; (iv) órgão responsável pelo serviço de navegação aérea; (v) órgão responsável pelo serviço de migração; (vi) órgão responsável pelo serviço de aduaneiro; (vii) órgão responsável pelo serviço de vigilância agropecuária; (viii) órgão responsável pelo serviço de vigilância sanitária; (ix) operadores aéreos (empresas de transporte aéreo, empresas de táxi aéreo ou de serviço aéreo especializado, entidades aerodesportivas, escolas de aviação civil ou outros operadores de aeronaves sediadas no aeródromo); (x) empresas contratadas pelo operador de aeródromo ou operadores aéreos que prestem serviços de proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita;e (xi) concessionários que possuam responsabilidades na execução de medidas de proteção e controle de acesso à Área Controlada ou Área Restrita de Segurança. <p>(4) Os membros permanentes devem formalizar, junto ao operador do aeródromo, a indicação de representantes, titular e suplente, para compor as reuniões.</p> <p>(5) O operador de aeródromo deve avaliar a necessidade de outras organizações públicas ou privadas que possuam responsabilidades relacionadas à AVSEC, atuantes ou não no aeródromo, serem convidadas para participar de reuniões, mediante deliberação da CSA e registro em ata.</p> <p>(6) O operador de aeródromo deve realizar gestão junto às organizações tratadas como membros permanentes da CSA, de forma a buscar a presença e contribuição em todas as reuniões da comissão, ressaltando as ausências devidamente justificadas.</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	

107.41 Regimento interno da CSA

(a) O operador de aeródromo deve elaborar, implementar e manter um regimento interno para regular o funcionamento da CSA de forma a garantir que suas responsabilidades sejam cumpridas adequadamente.

(1) O regimento interno deve prever, no mínimo, o seguinte conteúdo: forma de convocação dos membros, controle de frequência, desenvolvimento dos debates e deliberações, elaboração de ata e outros documentos necessários ao funcionamento da comissão.

(2) A CSA deve ser presidida e secretariada por profissionais designados pelo operador do aeródromo que atuem no setor de segurança aeroportuária do aeródromo, sendo responsáveis pela condução adequada das atividades da comissão.

(3) A CSA deve ser restrita e composta pelo operador do aeródromo e por representantes dos seguintes membros permanentes, quando em operação no aeródromo:

(i) órgão de segurança pública responsável por atividades de polícia no aeródromo (Polícia Federal, Polícia Civil e/ou Militar);

(ii) organização militar, no caso de aeródromo compartilhado;

(iii) órgão responsável pelo serviço de contraincêndio e resposta à emergência;

(iv) órgão responsável pelo serviço de navegação aérea;

(v) órgão responsável pelo serviço de migração;

(vi) órgão responsável pelo serviço de aduaneiro;

(vii) órgão responsável pelo serviço de vigilância agropecuária;

(viii) órgão responsável pelo serviço de vigilância sanitária;

(ix) operadores aéreos (empresas de transporte aéreo, empresas de táxi aéreo ou de serviço aéreo especializado, entidades aerodesportivas, escolas de aviação civil ou outros operadores de aeronaves sediadas no aeródromo);

(x) empresas contratadas pelo operador de aeródromo ou operadores aéreos que prestem serviços de proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

(xi) concessionários que possuam responsabilidades na execução de medidas de proteção e controle de acesso à Área Controlada ou Área Restrita de Segurança;

(xii) organização de fabricação de produtos aeronáuticos com acesso às áreas aeroportuárias;

(xiii) organização de manutenção com acesso às áreas aeroportuárias.

(4) Os membros permanentes devem formalizar, junto ao operador do aeródromo, a indicação de representantes, titular e suplente, para compor as reuniões.

(5) O operador de aeródromo deve avaliar a necessidade de outras organizações públicas ou privadas que possuam responsabilidades relacionadas à AVSEC, atuantes ou não no aeródromo, serem convidadas para participar de reuniões, mediante deliberação da CSA e registro em ata.

(6) O operador de aeródromo deve realizar gestão junto às organizações tratadas como membros permanentes da CSA, de forma a buscar a presença e contribuição em todas as reuniões da comissão, ressaltando as ausências devidamente justificadas.

JUSTIFICATIVA

A seção 107.41 do RBAC proposto traz todos os componentes da CSA. Entretanto, a ANAC não listou os fabricantes aeronáuticos e oficinas de manutenção localizados nos aeroportos. É importante salientar que essas organizações precisam ter acesso às áreas aeroportuárias e deveriam compor a CSA, de forma a endereçar, junto a esta comissão, qualquer idiosincrasia de sua operação.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 07 - Contribuição aceita parcialmente.

Devido ao caráter reservado dos assuntos tratados nas reuniões da CSA (aspectos de vulnerabilidade e ameaças presentes no ambiente aeroportuário), o corpo de membros permanentes da comissão necessita ser restrito às entidades públicas ou privadas que possuam atuação direta ou indireta na implementação de controles de segurança no aeródromo.

Adotou-se a redação abaixo, abrindo a possibilidade de outras entidades não especificadas, inclusive organizações de fabricação de produtos aeronáuticos ou de manutenção, participarem da CSA, desde que possuam responsabilidades na implementação de controles de segurança.

“107.41(a)(3)(xi) explorador de área aeroportuária ou outras organizações que possuam responsabilidades na execução de medidas de proteção e controle de acesso à Área Controlada ou Área Restrita de Segurança.”

A ANAC não identifica a necessidade de participação permanente das entidades que, apesar de atuarem no aeródromo, não possuem responsabilidades direta ou indireta na implementação de medidas de segurança. Tais entidades devem apenas observar as regras de segurança exigidas pelo Programa de Segurança Aeroportuária.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: AEROPORTO DE JI-PARANÁ/SBJI	
Organização: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGENS E TRANSPORTES/DER	
Telefone de contato: (69)32167223/(69)34244286	E-mail: alianerfernandes@gmail.com , accrevelaro@yahoo.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>1) Quanto ao caráter reservado da normativa vigente: 1ª alternativa: manter a situação atual, permanecendo o acesso restrito aos requisitos gerais de segurança estabelecidos pela ANAC e, portanto, menor transparência da atividade regulatória da Agência.</p> <p>2) Quanto à inexistência de uma classificação formal de aeródromos para fins da AVSEC: a) 2ª alternativa: adotar um sistema de classificação de aeródromos de forma que facilite o alcance dos objetivos de segurança dos requisitos.</p> <p>107.63 - Áreas de uso dos Operadores de Táxi Aéreo e da Aviação Geral. (a), (1), (2), (b), (c), (1), (2).</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Sugerimos a ANAC modelos do PCQAVSEC, Plano de Contingencia e PIAVSEC, a fim de orientar e padronizar a produção desses programas por parte do operador de aeródromo.	
JUSTIFICATIVA	
<p>Justificativa: Somente em AP-III que possui pátios e pistas de táxi para tal. - Com movimento médio de aeronaves (pouso) acima de 50 por dia.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 08 e AP. 09 - Contribuição aceita parcialmente.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que não foi possível compreender o teor da sugestão em relação aos trechos (1) e (2) indicados acima: “Quanto ao caráter reservado da normativa vigente” e “Quanto à inexistência de uma classificação formal de aeródromos para fins da AVSEC”.</p> <p>Quanto ao pedido de elaboração de modelos de PCQ/AVSEC, Plano de Contingência e PIAVSEC, informamos que é objetivo incluir tais modelos na Instrução Suplementar prevista no parágrafo 107.1(c).</p> <p>Quanto à seção 107.63, a ANAC considera o alerta acerca da característica operacional dos aeródromos AP-II pertinente. Assim, o requisito 107.63(a)(1) foi adaptado de forma a permitir a separação não só no espaço mas também no tempo. Ou seja, o operador de aeródromo poderá utilizar pátios diferentes para atender as operações da aviação comercial e aviação geral (separação no espaço). Ou poderá compartilhar o mesmo pátio, na condição de que as operações sejam realizadas em períodos diferentes (separação no tempo).</p> <p>Somente no caso em que nenhuma das opções seja possível, o operador de aeródromo deverá observar a medida do parágrafo 107.63(b).</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Nancy Amélia Sanches Amikura	
Organização: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC	
Telefone de contato: 61-33144356	E-mail: nancy.amikura@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.3 Termos e definições, 107.19 Avaliação de risco e planejamento aeroportuário, 107.125 Passageiros em trânsito ou em conexão e Apêndice	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Definição de requisitos mínimos de cumprimento do RBAC e para o transporte aéreo internacional.	
JUSTIFICATIVA	
<p>Parabenizando-os pelo trabalho realizado, de revisão do antigo arcabouço normativo fins de atender ao representativo crescimento do transporte aéreo nacional e aos esforços de manutenção da segurança da aviação que sucederam à sua publicação, sugiro:</p> <p>- 107.3 Termos e definições</p> <p>. Compilar todas as definições conceituais do documento na seção inicial, conforme já observado no Doc 8973. Por exemplo, transferir a definição de bagagem suspeita, que hoje encontra-se descrita no item (107.147) e demais realizadas ao longo do texto.</p> <p>. Embora se compreenda a dificuldade de compilar no RBAC os conceitos contidos em diversos normativos, de forma que a alteração de um documento acarreta a atualização de diversas normas, acredito que seja essencial a ANAC disponibilizar todas as definições relacionadas à AVSEC em um documento nacional, seja em seu site, sob a forma de Plano, em ato normativo ou nos materiais de formação de profissionais. Por exemplo, evidenciando-se a definição de supervisão.</p> <p>- Ao longo do texto são mencionados recursos materiais, humanos, físicos, administrativos, e por fim recursos adequados. Embora compreenda-se que o estabelecimento do RBAC como um documento público onde constam os requisitos globais de segurança, é preciso que, mesmo em documentos de acesso restrito, sejam estabelecidos os limites mínimos de cumprimento pelo operador. Oportunamente, não se observa no texto o estímulo à melhoria dos meios de cumprimento das normas, seja pelo <i>enforcement</i> dos padrões mínimos de operação e quaisquer punições associadas, como por isenções e benefícios decorrentes de melhores práticas adotadas (em adição ao aumento do nível de segurança propriamente dito).</p> <p>- Operações de Transporte Aéreo Internacional</p> <p>Não são previstos requisitos distintos para operações de transporte aéreo internacional. Embora fato compreensível, haja vista que os aeródromos são todos nacionais e que não deve haver distinção dos requisitos de segurança, é preciso considerar a necessidade de elevação do nível de segurança/alerta em função de gestão do risco internacional de aviação, por exemplo, associado ao cenário político e de segurança internacional.</p> <p>Assim, a gestão de risco do operador aeroportuário sofre influência da imposição de requisitos específicos pela ANAC ou de recomendações externas (da OACI, CLAC ou outros Estados). Nesse contexto, sugere-se prever item a respeito do cenário exposto, na seção 107.19 Avaliação de risco e planejamento aeroportuário (ou em item mais conveniente), haja vista poder implicar alocação de</p>	

recursos adicionais (procedimentos, funcionários, equipamentos) não previstos pelo operador aeroportuário e afetar ainda a facilitação do transporte aéreo internacional.

Ainda em relação às operações internacionais, no item 107.125 Passageiros em trânsito ou em conexão é preciso estabelecer os mecanismos de reconhecimento de inspeção aeroportuária para passageiros em conexão internacional, ampliando a previsão de *one-stop security* do documento Anexo XVI – Justificativa de Audiência Pública. Assim, a DAVSEC a ser publicada deve incluir os aeroportos internacionais de origem dos passageiros cuja inspeção é reconhecida como equivalente à nacional. Ademais, esse tipo de reconhecimento é previsto em regime de reciprocidade com outros Estados.

- Por fim, sugere-se a formatação das tabelas do apêndice de forma a contemplar os requisitos a serem atendidos pelas diferentes classes de aeródromos. Por exemplo, um quadro para as exigências da Classe AD, outro quadro para AP-I, haja vista que esse tipo de sistematização visa determinar o cumprimento de requisitos pelo operador e não o comparativo entre classes, além de ser visualmente melhor apresentado.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece conforme a seguir:

AP. 10 - Contribuição aceita parcialmente. (107.3)

Foi feito um levantamento das expressões e termos utilizados no RBAC 107 e que ainda necessitavam de definição (em geral, pela ausência de definição no PNAVSEC) para o entendimento adequado da norma, conforme sugestão.

Inserimos as definições: área de aceitação e recebimento de carga; área de armazenamento de carga; área ou ponto de transferência de carga; área de conferência ou fiscalização de carga; área de inspeção de segurança de carga; área de paletização ou expedição; bagagem suspeita; canal de inspeção; carga de alto risco; facilitação; medidas adicionais de segurança; módulo de inspeção; sistema de contingência e supervisão.

A respeito do uso de expressões do tipo “recursos materiais e humanos adequados”, presente na redação dos requisitos, esclarecemos que a adoção de uma abordagem genérica para o regulamento foi a estratégia adotada pela área técnica para alcançar a aplicação apropriada dos objetivos de segurança. Conforme exposto no parágrafo 107.1(c), a ANAC planeja a edição de uma Instrução Suplementar que esclareça, detalhe e oriente sobre os meios aceitáveis de cumprimento dos requisitos, indicando mínimos operacionais.

AP. 11 - Contribuição não aceita (107.19)

Determinados requisitos trazidos pelo RBAC 107 são obrigatórios apenas aos aeródromos civis públicos das Classes AP-2 e AP-3. Essas classes, de aproximadamente 41 aeródromos, abrangem, também, os aeródromos internacionais que recebem voos regulares ou na modalidade *charter*. Então, na verdade, entendemos que há distinção considerável entre o nível de segurança esperado para os aeródromos que atendem operações de transporte internacional e para os aeródromos das demais Classes AP-1, AP-0 e AD. Mesmo no âmbito das Classes AP-2 e AP-3, há requisitos que se aplicam apenas quando o aeródromo recebe voo internacional, como é o caso dos requisitos 107.69(f), “Patrulhamento de órgão de segurança pública”, 107.143, “Inspeção de bagagem despachada” e 107.203, “Comunicação Social e Atendimento a Familiares”.

A ANAC não identificou necessidade de acréscimo de disposição no parágrafo 107.19(a). O conhecimento e descrição do contexto/cenário o qual está inserido uma organização, é etapa fundamental para um processo de gestão de risco (ABNT NBR ISO 31000:2009). Portanto, espera-se que o processo de gestão de risco a ser implantado pelo operador de aeródromo inclua considerações acerca do contexto das operações aeroportuárias (local, regional, nacional e internacional), observando a correspondência com o alcance ou abrangência de suas operações de voo. Conforme previsto no parágrafo 107.1(c), a ANAC poderá oferecer detalhamento acerca dos meios de cumprimento desse requisito, podendo destacar tais considerações.

AP. 12 - Contribuição não aceita (107.125)

A redação da seção 107.125 não faz distinção quanto ao tipo de operação (doméstica ou internacional) atendida pelo operador de aeródromo. Observando o Apêndice, verifica-se que o requisito é aplicável à Classe AP-1, quando o aeródromo atende voos de aeronave com capacidade superior a 30 assentos, e às Classes AP-2 e AP-3. Assim, também não há aplicação exclusiva às operações domésticas. Ocorre que se optou por iniciar o processo de reconhecimento ou de identificação da equivalência de inspeção no âmbito doméstico. Daí a explicitação na Justificativa da Audiência Pública nº 06/2015. Entende-se que os dispositivos normativos propostos estão alinhados com as possibilidades de reconhecimento de processos de inspeção entre Estados, eventualmente previstos nos acordos bilaterais firmados pelo Brasil.

AP. 13 - Contribuição não aceita (Apêndice)

A tabela de aplicabilidade segue um padrão que já foi adotado em regulamentos da área de Infraestrutura Aeroportuária (RBAC 153 e RBAC 108). Um dos objetivos do formato adotado é, justamente, permitir uma percepção comparativa da aplicabilidade do regulamento entre as diferentes classes de regulados, além de se mostrar uma maneira objetiva de expor a informação. A proposta de se criar tabelas exclusivas para cada classe de aeródromo poderá ser adotada pela ANAC em materiais preparados para a disseminação ou conscientização da norma.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>107.3 (a) (3) Área controlada significa a área do aeródromo cujo acesso é restrito às pessoas autorizadas pelo operador do aeródromo. Pode abranger áreas internas do perímetro operacional (lado ar), identificada como de grau de risco não prioritário, pontos sensíveis, ou outras áreas, dentro ou fora do perímetro operacional, caracterizadas pelo acesso restrito;</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>107.3 (a) (3) Área controlada significa a área do aeródromo cujo acesso é restrito às pessoas autorizadas pelo operador do aeródromo. Pode abranger áreas internas do perímetro operacional (lado ar), identificadas como de grau de risco não prioritário, pontos sensíveis, ou outras áreas, dentro ou fora do perímetro operacional, caracterizadas pelo acesso restrito;</p>	
JUSTIFICATIVA	
<p>Adequação de texto: - “identificadas”, referindo-se a “áreas internas”, em vez de “identificada”.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 14 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.5 (a) (4) DAVSEC: Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita; (5) PSTAV: Programa de Segurança de Transporte Aéreo de Valores; e	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
107.5 (a) (4) DAVSEC: Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita; e (5) PSTAV: Programa de Segurança de Transporte Aéreo de Valores.	
JUSTIFICATIVA	
Ajuste de texto: - reposicionamento do “e”, entre o penúltimo e o último parágrafo.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 15 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>107.9 (a) (1) a infraestrutura do aeródromo disponível, avaliada observando os serviços e as facilidades proporcionados por pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de manobras, terminais de passageiros e carga e área de estadia, conforme critérios regulatórios estabelecidos pela Portaria nº 1592/GM5, de 7 de novembro de 1984, ou outro instrumento normativo que venha substituí-lo;</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>107.9 (a) (1) a infraestrutura do aeródromo disponível, avaliada observando os serviços e as facilidades proporcionados por pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de manobras, terminais de passageiros e carga e área de estadia, conforme critérios regulatórios estabelecidos pela Portaria nº 1592/GM5, de 7 de novembro de 1984, ou outro instrumento normativo que venha a substituí-la;</p>	
JUSTIFICATIVA	
<p>Ajuste de texto: - “substituí-la” em vez de “substituí-lo”, pois a portaria seria substituída; - uso de “venha <u>a</u> substituí-la”, como mais normalmente utilizado nos regulamentos da ANAC.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 16 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.9 (i) Independente da classe atribuída, a ANAC pode estabelecer a obrigatoriedade de atendimento a requisito(s) específico(s) para qualquer operador de aeródromo, desde que previamente justificado, com base em avaliação de risco efetuada pela ANAC.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
107.9 (i) Independentemente da classe atribuída, a ANAC pode estabelecer a obrigatoriedade de atendimento a requisito(s) específico(s) para qualquer operador de aeródromo, desde que previamente justificado, com base em avaliação de risco efetuada pela ANAC.	
JUSTIFICATIVA	
Adequação de texto: - “independentemente” em vez de “independente”, utilizando-se, assim, advérbio (e não adjetivo) na função de modificar a oração que se segue.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 17 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.41 (a)(3) (vi) órgão responsável pelo serviço de aduaneiro;	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
107.41 (a)(3) (vi) órgão responsável pelo serviço aduaneiro;	
JUSTIFICATIVA	
Ajuste de texto: - “serviço aduaneiro” (ou “de aduana”) em vez de “serviço de aduaneiro”.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 18 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>107.43</p> <p>(b) O operador de aeródromo deve:</p> <p>(2) manter os registros de comunicação e preservar evidências, em prazo não inferior a 12 (doze) meses, visando ao assessoramento de investigações; e</p> <p>(3) notificar o aeródromo de destino e de escalas quando detectar falha no controle de segurança de aeronave que já tenha decolado.</p> <p>(4) informar à ANAC quando não houver a disponibilidade de plantão policial no aeródromo.</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>107.43</p> <p>(b) O operador de aeródromo deve:</p> <p>(2) manter os registros de comunicação e preservar evidências, por prazo não inferior a 12 (doze) meses, visando ao assessoramento de investigações;</p> <p>(3) notificar o aeródromo de destino e de escalas quando detectar falha no controle de segurança de aeronave que já tenha decolado; e</p> <p>(4) informar à ANAC quando não houver a disponibilidade de plantão policial no aeródromo.</p>	
JUSTIFICATIVA	
<p>Ajuste de texto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - “por prazo” em vez de “em prazo”, para indicar ação que ocorrerá durante todo o prazo, e não em um dado momento no período; - reposicionamento do “e”, entre o penúltimo e o último item; <p>Ainda, entendo que não fica muito claro, pelo texto, quando o operador de aeródromo deve informar à ANAC se não houver disponibilidade de plantão policial no aeródromo (supondo, por exemplo, que esta seja a situação usual, o operador deve notificar a cada madrugada? Ou deve notificar uma única vez a situação usual? Ou esta comunicação deve ser feita apenas quando for detectada indisponibilidade em caso de alguma ocorrência que requereria a presença policial?).</p> <p>Neste sentido, há requisito específico que estabelece a necessidade de haver plantão policial, como situação usual? Caso haja, entendo que a interpretação do requisito seria mais imediata, pois só seria requerida a notificação quando, excepcionalmente, a situação estiver diferente da esperada/estabelecida em regra.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 19 - Contribuição aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, quanto ao requisito 107.43(b)(4), o objetivo é garantir que o operador do aeródromo disponibilize à ANAC a informação de eventual ausência de plantão policial no aeródromo, de forma que a agência possa fazer gestões junto ao Departamento de Polícia Federal e viabilizar a regularização do atendimento policial ao aeródromo.</p>	

Esclarecemos que o PNAVSEC traz diversas diretrizes para a segurança aeroportuária que envolve a participação do órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo. A ANAC entende que o operador de aeródromo não deve ser responsabilizado pela ausência dessa participação, mas tem o papel de tentar regularizar determinada situação junto às autoridades públicas. Daí a necessidade de informação à ANAC.

Foi realizada a seguinte adaptação na redação do requisito, em atenção à preocupação acerca da frequência de envio da informação:

107.43 Comunicação sobre Assuntos de AVSEC

(...)

(b)(4) manter a ANAC atualizada acerca da disponibilidade de órgão de segurança pública no aeródromo.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>107.59</p> <p>(g) O operador de aeródromo deve garantir que as áreas públicas do terminal de passageiros não ofereçam visão das áreas e instalações destinadas à inspeção segurança de pessoas, incluindo visão das imagens geradas pelos equipamentos de raios-x.</p> <p>(h) O operador de aeródromo deve garantir o uso de recursos ou de dispositivos que dificultem a invasão de veículos no terminal de passageiros.</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>107.59</p> <p>(g) O operador de aeródromo deve garantir que as áreas públicas do terminal de passageiros não ofereçam visão das áreas e instalações destinadas à inspeção de segurança de pessoas, incluindo visão das imagens geradas pelos equipamentos de raios-x.</p> <p>(h) O operador de aeródromo deve garantir o uso de recursos ou de dispositivos que dificultem a invasão de veículos ao terminal de passageiros.</p>	
JUSTIFICATIVA	
<p>Ajuste de texto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - “inspeção de segurança de pessoas” em vez de “inspeção segurança de pessoas”; - “invasão ao terminal” em vez de “invasão no terminal” 	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 20 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>107.61</p> <p>(a)</p> <p>(3) a indicação das áreas e pontos destinados ao processamento adequado da carga, tais como as áreas de aceitação (ou recebimento), áreas de armazenamento, áreas ou pontos de transferência, áreas de conferência (ou fiscalização) e inspeção de volumes de carga.</p> <p>(c) Nos casos em que a exploração do terminal de carga está sob a responsabilidade de um concessionário, o operador de aeródromo deve garantir que o concessionário atenda os requisitos constantes nos parágrafos 107.61(a), 107.61(b) e 107.61(c), observando, também, os demais controles de segurança relativos à carga, correio e outros itens, descritos na subparte F deste regulamento.</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>107.61</p> <p>(a)</p> <p>(3) a indicação das áreas e pontos destinados ao processamento adequado da carga, tais como as áreas de aceitação (ou recebimento), áreas de armazenamento, áreas ou pontos de transferência, áreas de conferência (ou fiscalização) e inspeção de volumes de carga.</p> <p>(c) Nos casos em que a exploração do terminal de carga está sob a responsabilidade de um concessionário, o operador de aeródromo deve garantir que o concessionário atenda os requisitos constantes nos parágrafos 107.61(a) e 107.61(b), observando, também, os demais controles de segurança relativos à carga, correio e outros itens, descritos na subparte F deste regulamento.</p>	
JUSTIFICATIVA	
<p>Ajuste de texto:</p> <p>- inserção de espaço após parênteses.</p> <p>Em 107.61(c), há uma referência ao próprio parágrafo. Como o parágrafo é explicitamente destinado ao operador do aeródromo, estabelecendo o que ele deve garantir com relação ao trabalho do concessionário, entendo que não cabe exigir que o concessionário, diretamente, atenda a este parágrafo.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 21 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>107.65 (c) (2) Quando, em função de limitações operacionais, as instalações do ponto sensível não puderem ser adequadamente protegidas por barreiras de segurança, o operador do aeródromo deve empregar controle de segurança alternativo apropriado</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>107.65 (c) (2) Quando, em função de limitações operacionais, as instalações do ponto sensível não puderem ser adequadamente protegidas por barreiras de segurança, o operador do aeródromo deve empregar controle de segurança alternativo apropriado.</p>	
JUSTIFICATIVA	
Ajuste de texto: apenas inserção de ponto final.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 22 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>107.67 (a)(1) (i) possuir elementos construtivos para: (A) dificultar a passagem por cima; (B) resistir à pressão para dobrá-las ou cortá-las e (C) impedir que se passe por baixo; (ii) possuir avisos de alerta quanto à restrição de acesso às áreas aeroportuárias, ao risco à integridade física e quanto à possibilidade de aplicação de sanções legais, no caso de acesso não autorizado;</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>107.67 (a)(1) (i) possuir elementos construtivos para: (A) dificultar a passagem por cima; (B) resistir à pressão para dobrá-las ou cortá-las e (C) impedir que se passe por baixo; (ii) possuir avisos de alerta quanto à restrição de acesso às áreas aeroportuárias, quanto ao risco à integridade física e quanto à possibilidade de aplicação de sanções legais, no caso de acesso não autorizado;</p>	
JUSTIFICATIVA	
<p>Ajuste de formatação, conforme IN 15, art. 8º, inciso XVII, “o início do parágrafo, em seus diversos níveis, deve ser alinhado à esquerda com recuo de 0,5 cm”.</p> <p>Em 107.67(a)(1)(ii), paralelismo em relação ao uso do “quanto”, pois era utilizado no primeiro e no terceiro caso, mas não no segundo.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 23 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>107.69</p> <p>(a)(3) Na identificação de acesso ou tentativa de acesso indevido à área operacional ou à aeronave, o operador de aeródromo deve aplicar medidas de pronta resposta que sejam suficientes para impedir a continuidade do acesso e mitigar os possíveis efeitos negativos, incluindo, quando necessário, a comunicação ao setor de segurança aeroportuária e/ou ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, especialmente no sentido de proteger a ARS.</p> <p>(c) No caso de valas, dutos e túneis de serviço subterrâneos cruzam a área ou perímetro de Área Restrita de Segurança, as entradas a essas infraestruturas através das quais é possível ter acesso à ARS devem ser bloqueadas e periodicamente inspecionadas ou estarem protegidas mediante dispositivos de detecção de intrusos.</p> <p>(d) O operador de aeródromo deve supervisionar a área operacional de maneira a assegurar que:</p> <p>(1) todo profissional atuando na área operacional porte sua credencial em local visível, na altura do peito ou em uma braçadeira; e</p> <p>(2) todo veículo e equipamento dentro de área operacional porte sua autorização em local visível e sem obstrução, com tamanho adequado para identificação à distância.</p> <p>(3) as empresas contratadas pelo aeródromo e as organizações públicas e privadas atuantes no aeródromo e com responsabilidades em AVSEC implementem as medidas preventivas de segurança adequadamente.</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>107.69</p> <p>(a)(3) Na identificação de acesso ou tentativa de acesso indevido à área operacional ou a aeronave, o operador de aeródromo deve aplicar medidas de pronta resposta que sejam suficientes para impedir a continuidade do acesso e mitigar os possíveis efeitos negativos, incluindo, quando necessário, a comunicação ao setor de segurança aeroportuária e/ou ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, especialmente no sentido de proteger a ARS.</p> <p>(c) No caso de valas, dutos e túneis de serviço subterrâneos que cruzam a área ou perímetro de Área Restrita de Segurança, as entradas a essas infraestruturas através das quais é possível ter acesso à ARS devem ser bloqueadas e periodicamente inspecionadas ou estarem protegidas mediante dispositivos de detecção de intrusos.</p> <p>(d) O operador de aeródromo deve supervisionar a área operacional de maneira a assegurar que:</p> <p>(1) todo profissional atuando na área operacional porte sua credencial em local visível, na altura do peito ou em uma braçadeira;</p> <p>(2) todo veículo e equipamento dentro de área operacional porte sua autorização em local visível e sem obstrução, com tamanho adequado para identificação à distância; e</p> <p>(3) as empresas contratadas pelo aeródromo e as organizações públicas e privadas atuantes no aeródromo e com responsabilidades em AVSEC implementem as medidas preventivas de segurança adequadamente.</p>	
JUSTIFICATIVA	

Ajuste de texto:

- não é necessário determinar a aeronave em 107.69(a)(3), pois pode ser qualquer aeronave (e não uma específica). Assim, não seria necessário colocar crase, pois não é necessário artigo definido junto à preposição;
- inserção de “que” em “valas, dutos e túneis de serviço subterrâneos que cruzam”;
- reposicionamento do “e”, entre o penúltimo e o último parágrafo.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 24 - Contribuição aceita parcialmente.

Foi mantida a crase em “à aeronave”. As demais sugestões foram aceitas.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>107.81 (d) (2) sistema CFTV que ofereça visualização da área pelo setor de segurança aeroportuária;</p> <p>(g) No caso de pontos de controle de acesso de uso comum para pessoas e veículos, o operador de aeródromo deve garantir canais de fluxo segregados, de forma que as medidas de segurança aplicadas no controle de acesso de pessoas não interfiram nas medidas aplicadas aos veículos.</p> <p>(h) O operador de aeródromo deve garantir que apenas pessoas, veículos e equipamentos previamente identificados e autorizados tenham acesso à área controlada através dos pontos de controle de acesso.</p> <p>(3) Poderão receber autorização de acesso à área controlada, sem prévio credenciamento e independente de acompanhamento: (iii) tripulante dos demais operadores aéreos da aviação comercial, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço;</p> <p>(4) Em caso de acesso ou tentativa de acesso indevido, o operador de aeródromo deve aplicar medidas de pronta reposta que sejam suficientes para bloquear e/ou impedir a continuidade do acesso, incluindo, quando necessário, a comunicação ao setor de segurança aeroportuária e ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, observando o plano de contingência do aeródromo.</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>107.81 (d) (2) sistema de CFTV que ofereça visualização da área pelo setor de segurança aeroportuária;</p> <p>(e) No caso de pontos de controle de acesso de uso comum para pessoas e veículos, o operador de aeródromo deve garantir canais de fluxo segregados, de forma que as medidas de segurança aplicadas no controle de acesso de pessoas não interfiram nas medidas aplicadas aos veículos.</p> <p>(f) O operador de aeródromo deve garantir que apenas pessoas, veículos e equipamentos previamente identificados e autorizados tenham acesso à área controlada através dos pontos de controle de acesso.</p> <p>(3) Poderão receber autorização de acesso à área controlada, sem prévio credenciamento e independentemente de acompanhamento: (iii) tripulante dos demais operadores aéreos da aviação comercial (outros que não de táxi aéreo), por meio da apresentação da CHT válida e original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço;</p> <p>(4) Em caso de acesso ou tentativa de acesso indevido, o operador de aeródromo deve aplicar medidas de pronta reposta que sejam suficientes para bloquear e/ou impedir a continuidade do acesso, incluindo, quando necessário, a comunicação ao setor de segurança aeroportuária e/ou ao</p>	

órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, observando o plano de contingência do aeródromo.

JUSTIFICATIVA

Ajuste de texto:

- “sistema de CFTV” em vez de “sistema CFTV”, conforme em 107.81(c)(4).
- não há parágrafos (e) e (f) na proposta.
- “independentemente” (advérbio) em vez de “independente” (adjetivo), pois se refere à forma sob a qual o acesso pode ser concedido;
- devido à distância entre o parágrafo 107.81(h)(2)(i), que trata dos tripulantes de táxi aéreo, e 107.81(h)(3)(iii), que trata dos “tripulantes dos demais operadores aéreos da aviação comercial”, que faz referência indiretamente ao primeiro, sugiro explicitar com “(outros que não de táxi aéreo)”. Ainda, inclusão da necessidade de apresentação da CHT;
- uso de “e/ou”, conforme 107.59(b)(1), 107.61(b)(1) e 107.69(a)(3).

Sugiro ainda avaliar a necessidade de que os tripulantes de táxi aéreo tenham que estar acompanhados de profissional atuante no aeródromo – o que, creio, não é a prática atual. Ainda sobre a distinção entre os tipos de tripulantes, entendo que haverá um problema de operacionalizar a regra, pois não há identificação na CHT do vínculo do tripulante (se aviação geral, táxi aéreo ou linha aérea) e nem mesmo de sua validade (na prática, a validade está associada apenas às habilitações; e não ao documento físico referenciado na proposta de RBAC como CHT). O primeiro ponto talvez possa ser tratado de acordo com a forma que será requerida para comprovar a necessidade de acesso (por exemplo, uma comunicação direta do próprio operador), mas entendo que é um aspecto da regra que deve ser avaliado.

RESPOSTA DA ANAC

AP.25 - Contribuição aceita parcialmente.

A necessidade de que os tripulantes da aviação geral tenham que estar acompanhados de profissional atuante no aeródromo foi revista e a redação adaptada, conforme abaixo:

Acessos em áreas controladas:

“107.103(b)(1)(iv) ao tripulante dos operadores aéreos, através da apresentação da CHT original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço;”

Acessos em áreas restritas de segurança:

*“107.105(c)(2)(i) O acesso à ARS, desde que supervisionado através de sistema de CFTV ou por profissional credenciado do operador do aeródromo, é permitido:
(i) ao tripulante dos operadores aéreos da aviação geral e de táxi aéreo, através da apresentação da CHT original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço;”*

Foi adicionada a definição de supervisão:

“Supervisão significa as ações de monitoramento para verificar e garantir o cumprimento de procedimentos de segurança por parte de pessoas ou organizações no ambiente aeroportuário”

Quanto à preocupação de que a CHT não fornece informação suficiente para reconhecer se o tripulante está atuando na aviação geral, ou em serviço de táxi aéreo ou outro serviço da aviação

comercial, a ANAC revisou a redação aplicável para acesso desacompanhado à Área Controlada, conforme a seguir, aplicando o mesmo procedimento a qualquer tripulante.

“107.103(b)(1) O acesso desacompanhado à área controlada é permitido:

(...)

(iv) ao tripulante dos operadores aéreos, através da apresentação da CHT original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço;”

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

Telefone de contato: (11) 3636-8602

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

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

107.83

(b)

(4) Os pontos de controle de acesso devem possuir avisos contendo a relação de objetos que não podem acessar à ARS.

(3) Poderão receber autorização de acesso à ARS, sem prévio credenciamento e independente de acompanhamento:

(iii) tripulante dos demais operadores aéreos da aviação comercial, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço;

(5) Em caso de acesso ou tentativa de acesso indevido, o operador de aeródromo deve aplicar medidas de pronta reposta que sejam suficientes para bloquear e/ou impedir a continuidade do acesso, incluindo, quando necessário, a comunicação ao setor de segurança aeroportuária e ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, observando o plano de contingência do aeródromo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

107.83

(b)

(4) Os pontos de controle de acesso devem possuir avisos contendo a relação de objetos que não podem acessar a ARS.

(3) Poderão receber autorização de acesso à ARS, sem prévio credenciamento e independentemente de acompanhamento:

(iii) tripulante dos demais operadores aéreos da aviação comercial (outros que não de táxi aéreo), por meio da apresentação da CHT válida e original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço;

(5) Em caso de acesso ou tentativa de acesso indevido, o operador de aeródromo deve aplicar medidas de pronta reposta que sejam suficientes para bloquear e/ou impedir a continuidade do acesso, incluindo, quando necessário, a comunicação ao setor de segurança aeroportuária e/ou ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, observando o plano de contingência do aeródromo.

JUSTIFICATIVA

Ajuste de texto:

- “acessar a ARS” em vez de “acessar à ARS”, pois acessar é verbo transitivo direto;
- “independentemente” (advérbio) em vez de “independente” (adjetivo), pois se refere à forma sob a qual o acesso pode ser concedido;
- devido à distância entre o parágrafo 107.83(c)(2)(i), que trata dos tripulantes de táxi aéreo, e 107.81(c)(3)(iii), que trata dos “tripulantes dos demais operadores aéreos da aviação comercial”, que faz referência indiretamente ao primeiro, sugiro explicitar com “(outros que não de táxi aéreo)”. Ainda, inclusão da necessidade de apresentação da CHT;
- uso de “e/ou”, conforme 107.59(b)(1), 107.61(b)(1) e 107.69(a)(3).

Sugiro ainda avaliar a necessidade de que os tripulantes de táxi aéreo tenham que estar acompanhados de profissional atuante no aeródromo – o que, creio, não é a prática atual. Ainda sobre a distinção entre os tipos de tripulantes, entendo que haverá um problema de operacionalizar a regra, pois não há identificação na CHT do vínculo do tripulante (se aviação geral, táxi aéreo ou linha aérea) e nem mesmo de sua validade (na prática, a validade está associada apenas às habilitações; e não ao documento físico referenciado na proposta de RBAC como CHT). O primeiro ponto talvez possa ser tratado de acordo com a forma que será requerida para comprovar a necessidade de acesso (por exemplo, uma comunicação direta do próprio operador), mas entendo que é um aspecto da regra que deve ser avaliado.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 26 - Contribuição aceita parcialmente.

A necessidade de que os tripulantes da aviação geral tenham que estar acompanhados de profissional atuante no aeródromo foi revista e a redação adaptada, conforme abaixo:

Acessos em áreas controladas:

“107.103(b)(1)(iv) ao tripulante dos operadores aéreos, através da apresentação da CHT original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço;”

Acessos em áreas restritas de segurança:

“107.105(c)(2)(i) O acesso à ARS, desde que supervisionado através de sistema de

*CFTV ou por profissional credenciado do operador do aeródromo, é permitido:
(i) ao tripulante dos operadores aéreos da aviação geral e de táxi aéreo, através da apresentação da CHT original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço;”*

Foi adicionada a definição de supervisão:

“Supervisão significa as ações de monitoramento para verificar e garantir o cumprimento de procedimentos de segurança por parte de pessoas ou organizações no ambiente aeroportuário”

Quanto à preocupação de que a CHT não fornece informação suficiente para reconhecer se o tripulante está atuando na aviação geral, ou em serviço de táxi aéreo ou outro serviço da aviação comercial, a ANAC esclarece que a Instrução Suplementar prevista na seção 107.1(c) irá prever formas aceitáveis de comprovação da necessidade de acesso à ARS, além da apresentação da CHT. Tais formas de comprovação deverão garantir essa diferenciação. Uma das formas aceitáveis possível de ser adotada seria a apresentação de cartão de embarque por parte de tripulantes de empresas do transporte aéreo regular ou *charter*.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.131 (a) O operador de aeródromo, em coordenação com operador aéreo, deve prover recursos adequados para serem utilizados no gerenciamento de situações de resposta que envolvam passageiro indisciplinado, em especial quanto aos procedimentos de retirada de passageiro de ARS.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
107.131 (a) O operador de aeródromo, em coordenação com o operador aéreo, deve prover recursos adequados para serem utilizados no gerenciamento de situações de resposta que envolvam passageiro indisciplinado, em especial quanto aos procedimentos de retirada do passageiro da ARS.	
JUSTIFICATIVA	
Ajuste de texto: inclusão de artigos para especificar o operador aéreo, o passageiro e a ARS.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 27 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.163 (a) (2) delimitar as AC e ARS e garantir o controle de acesso a essas áreas nos termos das seções 107.71 e 107.73; e	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
107.163 (a) (2) delimitar as AC e ARS e garantir o controle de acesso a essas áreas nos termos das seções 107.81 e 107.83; e	
JUSTIFICATIVA	
Correção de referência às seções que tratam de acesso à AC e à ARS.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 28 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
Organização: ANAC	
Telefone de contato: (11) 3636-8602	E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.233 (a) Para fins de aplicação dos critérios de classificação de aeródromo previstos na seção 107.9, o operador de aeródromo em operação que sirva à aviação comercial regular ou à modalidade de operação charter deverá declarar sua classe e fornecer à ANAC, na data vigência deste regulamento, as informações estatísticas requeridas no parágrafo 107.9(d), reais ou, em caso de ausência de controle e registro de dados históricos, estimadas. (1) Somente serão aceitas informações estatísticas estimadas referentes a período anterior à data vigência deste regulamento ou à data em que o parágrafo 107.9(d) se tornar aplicável ao operador de aeródromo (d) O operador de aeródromo deve providenciar a nomeação do(s) profissional(is), titular e suplente, que atuará(ão) como Responsável pela AVSEC, em conformidade com este RBAC até: (1) [Especificar: de de que corresponda 180 dias após a entrada em vigência do RBAC], para aeródromos da Classe AP-III que atendam operações internacionais regulares; (2) [Especificar: de de que corresponda 360 dias após a entrada em vigência do RBAC], para aeródromos da Classe AP-III que atendam exclusivamente operações internacionais não regulares ou operações nacionais.	

(e) O operador de aeródromo deve apresentar um PSA à ANAC, para fins de análise e aprovação, em conformidade com este RBAC até:

(1) [Especificar: de de que corresponda 180 dias após a entrada em vigência do RBAC], para aeródromos da Classe AP-II e AP-III que atendam operações internacionais, regulares ou não regulares, ou operações nacionais de aeronaves com capacidade acima de 60 (sessenta) assentos;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

107.233

(a) Para fins de aplicação dos critérios de classificação de aeródromo previstos na seção 107.9, o operador de aeródromo em operação que sirva à aviação comercial regular ou à modalidade de operação charter deverá declarar sua classe e fornecer à ANAC, na data de entrada em vigência deste regulamento, as informações estatísticas requeridas no parágrafo 107.9(d), reais ou, em caso de ausência de controle e registro de dados históricos, estimadas.

(1) Somente serão aceitas informações estatísticas estimadas referentes a período anterior à data de entrada em vigência deste regulamento ou à data em que o parágrafo 107.9(d) se tornar aplicável ao operador de aeródromo

(d) O operador de aeródromo deve providenciar a nomeação do(s) profissional(is), titular e suplente, que atuará(ão) como Responsável pela AVSEC, em conformidade com este RBAC até:

(1) [Especificar: de de que corresponda 180 dias após a entrada em vigência do RBAC], para aeródromos da Classe AP-III que atendam operações internacionais regulares;

(2) [Especificar: de de que corresponda 360 dias após a entrada em vigência do RBAC], para aeródromos da Classe AP-III que atendam exclusivamente operações internacionais não regulares ou operações nacionais e para aeródromos da classe AP-II aos quais o requisito se aplica, conforme Apêndice 1 deste regulamento.

(e) O operador de aeródromo deve apresentar um PSA à ANAC, para fins de análise e aprovação, em conformidade com este RBAC até:

(1) [Especificar: de de que corresponda 180 dias após a entrada em vigência do RBAC], para aeródromos da Classe AP-III e para aeródromos da classe AP-II que atendam voos de aeronaves com capacidade acima de 60 (sessenta) assentos;

JUSTIFICATIVA

Correção de texto:

- “data de entrada em vigência” em vez de “data vigência”.

Observo que este requisito, que obriga a entrega de uma informação na data de entrada em vigência, apenas tem como ser cumprido considerando que a minuta de resolução prevê entrada em vigência 210 dias após a publicação. No entanto, ainda assim, entendo ser recomendável se estabelecer um período maior do que um dia (que poderia cair num feriado, por exemplo) para o envio da informação. Entendo que um prazo de 10 dias é razoável e não prejudica a aplicação da regra. Se estritamente necessário, o envio da informação poderia ser requerido pela resolução de aprovação do RBAC, para poucos dias antes da sua data de entrada em vigência.

Em 107.233(d), não é especificado prazo para os aeródromos da classe AP-II aos quais o requisito de 107.17(b) – responsável pela AVSEC também se aplica, de acordo com o Apêndice 1.

Alternativamente a incluir “e para aeródromos da classe AP-II aos quais o requisito se aplica, conforme Apêndice 1 deste regulamento.”, se poderia especificar “e para aeródromos da classe AP-II que atenda voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.”

Em 107.233(e), é especificado um prazo para alguns aeródromos, mas não são cobertos adequadamente os aeródromos aos quais a seção 107.211 se aplica (ainda que, indiretamente, talvez

todos os aeródromos fossem cobertos, o texto da regra não era compatível com o do Apêndice 1, abrindo-se espaço para que alguns aeródromos não fossem cobertos).

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece conforme a seguir:

AP. 29 – Contribuição aceita parcialmente. 107.233(a)

As correções de texto foram providenciadas no parágrafo 107.233(d).

A respeito do parágrafo 107.233(a), a área técnica eliminou o parágrafo da seção 107.9 que exigia o envio anual de dados estatísticos, não mais sendo necessária a disposição transitória em 107.233(a).

A classificação dos aeródromos será publicada pela própria Agência, com base nos dados de transporte de passageiros encaminhados pelos operadores aéreos à SRE/ANAC.

107.233(d)

Esclarecemos que o prazo dado neste dispositivo é para o exercício exclusivo da função de Responsável pela AVSEC. A simples exigência de Responsável pela AVSEC, aceitando o acúmulo com outras funções, como era o caso da Classe AP-II, já é obrigatório pela normativa vigente, dispensando prazo adicional para adequação.

107.233(e)

Quando ao parágrafo 107.233(e), a ANAC identificou o problema apontado pela contribuição e adotou a seguinte redação:

“107.233(d) O operador de aeródromo deve apresentar um PSA à ANAC, para fins de análise e aprovação, em conformidade com este RBAC até 10 de agosto de 2016.”

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ednei Ramthum do Amaral

Organização: ANAC

Telefone de contato: (11) 3636-8602

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

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

107.149 a 107.59 [Reservado para eventual acréscimo de requisitos]

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

107.149 a 107.159 [Reservado para eventual acréscimo de requisitos]

JUSTIFICATIVA

Correção do número: 107.159 em vez de 107.59

RESPOSTA DA ANAC

AP. 30 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Gerência de Segurança Aeroportuária SBCF	
Organização: BH Airport	
Telefone de contato: 31 3689-2748	E-mail: milton.siqueira@bh-airport.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>✓ SUBPARTE A – GENERALIDADES</p> <p>✓ SUBPARTE B – PLANEJAMENTO E RECURSOS</p> <p>107.21 Aquisição de equipamentos de segurança – Observa-se que neste item há necessidade de descrição dos requisitos técnicos para os equipamentos de segurança, quiçá sejam certificados.</p> <p>107.23 Calibração de equipamentos de segurança – Verifica-se necessidade de informação que represente a proporcionalidade nível de ameaça x parâmetro de calibração.</p> <p>✓ SUBPARTE C – SISTEMA DE COORDENAÇÃO E COMUNICAÇÃO</p> <p>Trecho (3) da parte 107.37 expõe que a “programação das reuniões ordinárias deve ser elaborada e comunicada a ANAC com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias”.</p> <p>✓ SUBPARTE D – SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO ÀS ÁREAS E INSTALAÇÕES DO AERÓDROMO</p> <p>107.59 Áreas do Terminal de Passageiros - (h) <i>O operador de aeródromo deve garantir o uso de recursos ou de dispositivos que dificultem a invasão de veículos no terminal de passageiros. Observa-se necessidade de maior clareza no objetivo deste item.</i></p> <p>107.63 Áreas de Uso dos Operadores de Táxi Aéreo e da Aviação Geral – Há necessidade de</p>	

descrição clara do processo de identificação de passageiros bem como relação dos itens proibidos a bordo desse grupo de aeronaves.

107.67 Barreira de Segurança - Há necessidade de especificações técnicas das barreiras de segurança, em especial a altura mínima.

✓ **SUBPARTE E – SISTEMA DE CREDENCIAMENTO E AUTORIZAÇÃO**

O item **107.93** não aborda os seguintes itens:

1 - Requisitos para o credenciamento de pessoa jurídica, bem como as responsabilidades e atribuições dos operadores aéreos, empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo (ESATA), órgãos públicos e concessionários, dentre tais requisitos e responsabilidades, destacam-se: controle e auditoria interna das credenciais dos funcionários, atendimento obrigatório às demandas do setor de Credenciamento do Operador de Aeródromo; comunicação imediata quanto às situações de extravio, perda ou roubo das credenciais; dispensa do funcionário por motivo grave;

2 – Credenciamento para gerenciamento de crise;

3 – Informações mínimas que devem constar no layout da credencial aeroportuária;

4 – Necessidade de vistoria do veículo, bem como, apresentação de apólice de seguro e documentação válida (IPVA, Seguro e Licenciamento) e formalização quanto à responsabilidade pela integridade e manutenção dos equipamentos e veículos que acessam ou estão internados nas ARS;

5 – Obrigatoriedade de comboio e inspeção do veículo, do condutor e de seus passageiros para acesso às ARS.

6 – A alínea (l) do referido item não exige apresentação de requisição formal para o credenciamento de visitante;

7 – E ainda, na alínea (g), será exigido a anuência prévia da PF para o credenciamento temporário para pessoal de serviço ou visitantes estrangeiros mesmo para acesso às áreas controladas do aeródromo?

8 – Qual a validade de credenciais de visitante e/ou prazo limite para concessão da mesma?

9 – Funcionários recém admitidos, em muitos casos, não apresentam o devido treinamento para acesso as ARS nos primeiros dias de trabalho, contudo, precisam acessar o local de trabalho para ambientação e conhecimento de suas atividades. Uma vez que, conforme PNI/VSEC, ambas as credenciais, seja permanente ou temporária, faz jus a apresentação de treinamento adequado, qual seria o credenciamento indicado?

O item **107.95** aponta a necessidade de alteração do modelo de credencial aeroportuária quando constatado que o índice de credenciais roubadas, furtadas, extraviadas e/ou não devolvidas estiver acima de 3% do total de credenciais válidas. Qual a periodicidade para verificação deste percentual? É necessário a definição do tempo mínimo, pois, caso o percentual ultrapasse o permitido frequentemente, teríamos que alterar os modelos com muita frequência. Deste modo, observa-se necessidade de apresentação da metodologia do indicador.

Neste mesmo item, alínea (e) é citada a autorização de veículo temporária com validade de 30 dias. Quais os requisitos para este tipo de credenciamento? Qual público será atendido? Tais veículos permanecerão credenciados por 30 dias sem apólice de seguros?

✓ **SUBPARTE F – SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO A PESSOAS E OBJETOS.**

107.127 Passageiro armado e 107.129 Passageiro sob custódia:

(a) (...) *observando os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.* Qual a normatização? Haverá uma nova em substituição às IAC?

107.141 Proteção da bagagem despachada

(b) *O operador do aeródromo deve manter sistema de circuito fechado de televisão (CFTV) que abranja o fluxo de embarque e desembarque da bagagem despachada, com capacidade de monitoramento e gravação por um período mínimo de 5 (cinco) dias. Deve ser observada a inviabilidade de monitoramento por CFTV do fluxo da bagagem no entorno e no porão da aeronave. Tal abrangência deve ser delimitada.*

107.143 Inspeção da bagagem despachada - Quais recursos físicos?

107.147 Bagagem suspeita – entende-se que deve participar da verificação de bagagem suspeita a Polícia Federal ou, na sua ausência, junto ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia do aeródromo.

✓ **SUBPARTE G – [RESERVADO PARA EVENTUAL ACRÉSCIMO DE REQUISITOS]**

✓ **SUBPARTE H – SISTEMA DE CONTINGÊNCIA**

✓ **SUBPARTE I – PROGRAMAS E PLANOS DE SEGURANÇA.**

107.211 Programa de Segurança Aeroportuária - PSA

Não foi definido os apêndices e anexos, que devem constar no PSA.

Não foi identificado as atribuições e responsabilidades dos outros organismos e autoridades.

107.215 Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Concessionários (PSESCA)

(3) Deverá constar que o PSESCA deverá ser confeccionado em duas vias no mínimo. Uma via deverá ser mantida nas instalações da empresa ou concessionário e seu conteúdo deve possuir caráter reservado aos funcionários do concessionário. E a outra via deverá ser mantida junto ao Operador de aeródromo que deverá garantir que seu conteúdo seja restrito aos funcionários, de seus contratantes e de autoridades públicas envolvidas com a AVSEC;

(3.1) A empresa ou concessionário deverá possuir em seu quadro orgânico um funcionário responsável pelas atividades AVSEC dentro da empresa, que possuirá no mínimo curso Básico AVSEC.

(ii) controle de acesso de pessoas, veículos e equipamentos, **materiais e utensílios de trabalho;**

(ii.1) para os materiais e utensílios de trabalho que fazem parte da lista de itens proibidos anexa à Resolução 207 e que são fundamentais para a execução dos serviços a que se propõe, deverá haver inventário mensal;

- ✓ SUBPARTE J – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS.
- ✓ APÊNDICE A – REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

- ✓ SUBPARTE A – GENERALIDADES
- ✓ SUBPARTE B – PLANEJAMENTO E RECURSOS

(a) O operador de aeródromo deve designar profissional(ais) capacitado(s), que atenda(m) critérios de seleção, ~~de acordo com requisitos estabelecidos em regulamento específico, (PNIIVSEC ou PIAVSEC?) quando couber,~~ a ele legalmente vinculado(s), responsável(eis) por executar no aeródromo os procedimentos dos controles de segurança *previstos neste regulamento.*

107.25 Operação e manutenção de equipamentos de segurança - (2) Na eventual indisponibilidade de equipamentos de inspeção, o operador do aeródromo deve ~~impedir o acesso de pessoas às áreas restritas de segurança até que se~~ adotar meios alternativos para garantir a continuidade do processo de inspeção e acesso às áreas restritas de segurança, tais como busca pessoal e inspeção física de bagagem em coordenação com o órgão responsável pelas atividades de segurança no aeroporto.

- ✓ SUBPARTE C – SISTEMA DE COORDENAÇÃO E COMUNICAÇÃO

A “programação das reuniões ordinárias deve ser elaborada e comunicada a Anac com antecedência mínima de 30 (trinta) dias”.

- ✓ SUBPARTE D – SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO ÀS ÁREAS E INSTALAÇÕES DO AERÓDROMO

107.81 - (b) O operador de aeródromo deve garantir que o ponto de controle de acesso à AC possua infraestrutura e recursos humanos adequados para sua operação, ~~incluindo postos de identificação necessários.~~ ... visando o controle de acesso bem como identificação de pessoas e veículos.

107.81 - (2) Os pontos de controle de acesso devem prover meios de impedir o acesso de pessoas ou veículos ~~não autorizados, sem credenciais ou autorizações ou com credenciais ou autorizações falsificadas, alteradas ou de terceiros.~~

107.81 - (ii) ~~passageiro de operador de táxi aéreo ou da aviação geral, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave;~~ - Observa-se necessidade de apontar os meios de comprovação de necessidade para embarque em aeronave bem como forma de controle de identificação do passageiro do operador de taxi aéreo.

107.83 - (2) Os pontos de controle de acesso devem prover meios de impedir o acesso de pessoas ou veículos ~~sem credenciais ou autorizações ou com credenciais ou autorizações falsificadas, alteradas ou de terceiros.~~ – igual ao item anterior “107.81 – (2)”

✓ **SUBPARTE E – SISTEMA DE CREDENCIAMENTO E AUTORIZAÇÃO**

Entendemos que para credenciamento de pessoa jurídica deverá ser apresentado contrato social e suas alterações, cadastro do CNPJ junto à Receita Federal, demonstração da necessidade de credenciamento da empresa, por meio de declaração formal e/ou contrato entre as partes ou algo do gênero.

✓ **SUBPARTE F – SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO A PESSOAS E OBJETOS.**

107.141 Proteção da bagagem despachada

(a) O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários ~~para a garantia da proteção da bagagem despachada, sob a responsabilidade de~~ para que o operador aéreo possa garantir a proteção da bagagem despachada, de forma a prevenir que qualquer bagagem despachada, de origem, trânsito ou conexão, ou mesmo na condição de extraviada, seja violada ou sujeita à introdução de objetos, materiais ou substâncias que possam ser utilizados em atos de interferência ilícita.

✓ **SUBPARTE G – [RESERVADO PARA EVENTUAL ACRÉSCIMO DE REQUISITOS]**

✓ **SUBPARTE H – SISTEMA DE CONTINGÊNCIA**

✓ **SUBPARTE I – PROGRAMAS E PLANOS DE SEGURANÇA.**

✓ **SUBPARTE J – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS.**

APÊNDICE A – REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO.

JUSTIFICATIVA

✓ **SUBPARTE C – SISTEMA DE COORDENAÇÃO E COMUNICAÇÃO**

Na programação de reunião da CSA deve ser considerada não só a pauta, mas também a análise da implementação e levantamento de dados de monitoramento de planos de ação, se tivermos que elaborar a programação e comunicar com 60 dias, teremos apenas 30 dias de uma reunião para outra, sendo assim pouco tempo para estes aspectos importantes, correndo o risco de não termos elementos suficientes para motivar a inserção de assuntos relevantes na programação, ocasionando atrasos na tratativa do mesmo.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o seguinte acerca dos temas abordados pela BH Airport:

- **107.17 Recursos Humanos** – “Alteração de redação, conforme formulário acima.”
AP. 31 - Contribuição não aceita.

A ANAC não identificou justificativa para proceder a alteração proposta na redação do parágrafo 107.17(a) [renumerado como 107.25(a)]. Ademais os critérios de seleção de profissionais AVSEC podem ser estabelecidos por outros atos normativos, além do que já é disposto no PNIIVSEC (Resolução ANAC nº 63, em revisão pelo RBAC 110).

- **107.21 Aquisição de equipamentos de segurança** – “Observa-se que neste item há necessidade de descrição dos requisitos técnicos para os equipamentos de segurança, quiçá sejam certificados.”

AP. 32 - Contribuição não aceita.

Ressalta-se que a proposta do RBAC 107 inclui dispor sobre objetivos da segurança de maneira geral, deixando para uma Instrução Suplementar detalhar, esclarecer e orientar sobre meios aceitáveis de cumprimento.

Informa-se que os parâmetros de detecção, calibração e operação serão estabelecidos pela ANAC através da Instrução Suplementar, conforme já exposto no parágrafo 107.1(c).

- **107.23 Calibração de equipamentos de segurança** – “Verifica-se necessidade de informação que represente a proporcionalidade nível de ameaça x parâmetro de calibração.”

AP. 33 - Contribuição não aceita.

Semelhante ao esclarecido no item anterior, os procedimentos aceitáveis pela ANAC para calibração de equipamentos de segurança serão estabelecidos através de Instrução Suplementar.

- **107.25 Operação e manutenção de equipamentos de segurança** – “Alteração de redação, conforme formulário acima.”

AP. 194 - Contribuição não aceita.

A ANAC não identificou justificativa para proceder a alteração proposta na redação do parágrafo 107.25(a)(2) [renumerado como 107.23(a)(2)]. Há a necessidade de se estabelecer e enfatizar que o acesso de pessoas e objetos à ARS deve ser impedido caso ocorram falhas em equipamentos de segurança, até que os meios alternativos para garantir a continuidade do processo de inspeção sejam adotados.

- **107.37 Ativação da Comissão de Segurança Aeroportuária** – “Alteração de redação, conforme formulário acima.”

AP. 34 - Contribuição não aceita.

Entende-se não ser justificável a alteração proposta para a redação do parágrafo 107.37(a) (3). Sobre o requisito em tela, informa-se que a programação das reuniões ordinárias que deve ser elaborada e comunicada à ANAC com antecedência mínima de 60 dias refere-se apenas às datas e locais onde serão realizadas as reuniões. Não será exigido o envio de informações acerca da pauta e da análise de dados de monitoramento de planos de ação. Como forma de evitar conflitos de entendimento, será inserido em Instrução Suplementar um detalhamento dos dados que deverão ser encaminhados.

- **107.59 Áreas do Terminal de Passageiros** – “Observa-se necessidade de maior clareza no objetivo deste item.”

AP. 35 - Contribuição não aceita.

A ANAC não identificou falta de clareza na especificação do objetivo da segurança. O requisito pretende garantir que o operador do aeródromo implemente recursos capazes de dificultar a invasão de veículos ao terminal de passageiros.

Ressalta-se que a proposta do RBAC 107 inclui dispor sobre objetivos da segurança de maneira geral, deixando para uma Instrução Suplementar detalhar, esclarecer e orientar sobre meios

aceitáveis de cumprimento.

A especificação de recursos aceitáveis poderá ser disponibilizada na Instrução Suplementar, conforme previsto no parágrafo 107.01(c).

- **107.63 Áreas de Uso dos Operadores de Táxi Aéreo e da Aviação Geral** – “Há necessidade de descrição clara do processo de identificação de passageiros bem como relação dos itens proibidos a bordo desse grupo de aeronaves.”

AP. 36 - Contribuição não aceita.

Ressalta-se que a proposta do RBAC 107 inclui dispor sobre objetivos da segurança de maneira geral, deixando para uma Instrução Suplementar detalhar, esclarecer e orientar sobre meios aceitáveis de cumprimento.

O processo de identificação de passageiros da aviação geral e taxi aéreo é estabelecido nas seções 107.101, 107.103 e 107.105 [da redação final do RBAC]. O detalhamento dos procedimentos aceitáveis poderá ser estabelecidos na Instrução Suplementar, conforme parágrafo 107.1(c).

Sobre a relação dos itens proibidos aplicáveis aos passageiros da aviação geral e taxi aéreo, quando do acesso à ARS, informa-se que o conjunto de objetos proibidos é igual à relação disponível no Anexo da Resolução ANAC n.º 207. Sendo assim, caso um passageiro da aviação geral ou taxi aéreo necessitar acessar ARS, o processo de inspeção seguirá os mesmos procedimentos aplicáveis aos passageiros da aviação comercial regular.

No caso de acesso à Área Controlada, não há lista de objetos proibidos estabelecidos pela ANAC.

- **107.67 Barreira de Segurança** – “Há necessidade de especificações técnicas das barreiras de segurança, em especial a altura mínima.”

AP. 37 - Contribuição não aceita.

A proposta do RBAC 107 inclui dispor sobre objetivos da segurança de maneira geral, deixando para uma Instrução Suplementar detalhar, esclarecer e orientar sobre meios aceitáveis de cumprimento.

Informa-se que o conjunto de especificações técnicas que caracterizem as barreiras de segurança aceitáveis pela ANAC, inclusive altura mínima, deverão ser estabelecidas pela ANAC através da Instrução Suplementar, conforme disposto no parágrafo 107.1(c).

- **107.81 Pontos de Acesso à Área Controlada** – “Alteração de redação no parágrafo (b), conforme formulário acima.”

AP. 195 - Contribuição parcialmente aceita.

Informa-se que a redação do parágrafo foi revisada pela ANAC com o objetivo de facilitar o entendimento do requisito, conforme abaixo:

“Pontos de Acesso.

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e operar os pontos de controle de acesso e pontos de acesso emergencial às áreas controladas (AC) e áreas restritas de segurança (ARS), observando os recursos materiais e humanos necessários.”

- **107.81 Pontos de Acesso à Área Controlada e 107.83 Pontos de Acesso à Área Restrita de Segurança** – “Alteração de redação no item (b) (2), conforme formulário acima”.

AP. 196 e AP.197 - Contribuição não aceita.

A ANAC não identificou justificativa para proceder a alteração proposta na redação do parágrafo. De fato, o objetivo do requisito é garantir que o aeroporto disponha de meios capazes de impedir o acesso de pessoa ou veículo não autorizado. Mas, entende-se que a redação originalmente proposta oferece maior clareza, no sentido de explicitar as situações específicas cujos meios de controle de acesso devem ser capazes de detectar.

- **107.81 Pontos de Acesso à Área Controlada** – “Observa-se necessidade de apontar os meios de comprovação de necessidade para embarque em aeronave bem como forma de controle de identificação do passageiro do operador de taxi aéreo.”

AP. 198 - Contribuição não aceita.

Informa-se que o detalhamento dos procedimentos aceitáveis que deverão ser adotados pelo operador de aeródromo para comprovação de necessidade para embarque em aeronave será estabelecido na Instrução Suplementar, conforme parágrafo 107.1(c).

- **107.93 Credenciamento (1)** – “Credenciamento de pessoa jurídica e responsabilidades das diversas entidades que atuam no aeródromo.”

AP. 199 - Contribuição não aceita.

O PNAVSEC (artigos 64 a 66) traz diretrizes para o estabelecimento de um sistema de credenciamento de pessoas (físicas), veículos e equipamentos. Um sistema de credenciamento de empresas (pessoa jurídica) não será objeto de regulação por parte do RBAC 107.

O operador do aeródromo deverá cadastrar as pessoas jurídica, para fins de cumprimento do item 107.91(c)(2). Tal item, conforme transcrito abaixo, traz a exigência de cadastramento de entidades e seus representantes que atuam no aeródromo, autorizados a solicitar credenciais junto ao setor de credenciamento.

No que se refere ao estabelecimento de responsabilidades a essas entidades, visando o uso e controle adequado do sistema de credenciamento, o item 107.91(c)(1), transcrito abaixo, já traz uma disposição geral que prevê que o aeródromo deverá emitir tais regras. Ademais, conforme previsto em 107.1(c), a ANAC poderá trazer detalhamento das regras aceitáveis na Instrução Suplementar.

“O setor responsável pela gestão do sistema de credenciamento e autorização deve:

- (1) emitir regras de conduta e procedimentos de controle relativos a uso adequado do sistema de credenciamento e autorização que deverão ser observados pelos operadores aéreos, concessionários e órgãos públicos presentes no aeródromo;*
- (2) produzir e administrar um cadastro de representantes (titular e até dois suplentes) das entidades públicas e privadas presentes no aeródromo, autorizados a solicitar a emissão de credenciais e autorizações”*

- **107.93 Credenciamento (2)** – “Credenciamento para gerenciamento de crise.”

AP. 200 - Contribuição não aceita.

Como regra geral, as medidas preventivas de segurança inseridas na subparte D, E e F da minuta do RBAC 107 são correspondentes a uma situação normal de ameaça. Qualquer medida adicional aplicada em alguns dos processos previstos nessas subpartes (D, E e F) está sendo regulada na subparte H (Sistema de Contingência). Especificamente, as medidas adicionais de segurança estão sendo previstas na seção 107.205.

Conforme definição adicionada à seção 107.3, temos que “Medidas Adicionais de Segurança” será entendido como o conjunto de alterações em procedimentos, processos, equipamentos ou instalações a ser disponibilizado pelo operador de aeródromo ou operador aéreo, em virtude de elevação do nível de ameaça, ativação de ações do plano de contingência ou devido à determinação específica da ANAC, por meio de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (DAVSEC).

Assim, por meio da seção 107.205 (renumerada como seção 107.203), e com base na previsão da seção 107.1(c), a ANAC deverá prever em Instrução Suplementar as medidas adicionais de segurança para diferentes cenários de ameaça ou resposta a ocorrências de atos de interferência ilícita. Incluindo aí, detalhamento sobre procedimentos especiais/adicionais para o credenciamento durante um gerenciamento de crise.

- **107.93 Credenciamento (3)** – “Informações mínimas no layout.”

AP. 201 - Contribuição não aceita.

A proposta do RBAC 107 inclui dispor sobre objetivos da segurança de maneira geral, deixando para uma Instrução Suplementar detalhar, esclarecer e orientar sobre meios aceitáveis de cumprimento.

Informa-se que o conjunto de informações mínimas aceitáveis, a serem apresentadas nas credenciais e autorizações aeroportuárias, deverão ser estabelecidas pela ANAC através da Instrução Suplementar, conforme disposto no parágrafo 107.1(c).

- **107.93 Credenciamento (4)** – “Necessidade de vistoria de veículo, (...)”

AP. 202 - Contribuição não aceita.

A proposta do RBAC 107 busca explicitar os requisitos diretamente associados à garantia da AVSEC. Disposições que eram tratadas nas IAC, em virtude de outras regulamentações da ANAC ou devido a outras preocupações que não AVSEC, não estão sendo adotadas nesta versão do RBAC. Devido ao escopo bem definido do RBAC 107, a ANAC entende que não é apropriada que uma regulamentação de AVSEC exija o cumprimento de aspectos não ligados à garantia da AVSEC no ambiente aeroportuário.

Não obstante, sabe-se que alguns recursos da AVSEC possuem interface ou são compartilhados com outros processos aeroportuários como, por exemplo, os processos da segurança operacional. Assim, especificamente quanto ao sistema de credenciamento, o RBAC estabelece uma disposição geral (item 107.93(c)(4)), de forma a criar uma “ponte” com essas interfaces, conforme transcrito a seguir.

“comprovar outras informações julgadas necessárias pelo operador do aeródromo, incluindo as exigidas por regulamento específico emitido pela ANAC.”

- **107.93 Credenciamento (5)** – “Obrigatoriedade de comboio e inspeção do veículo, do condutor e de seus passageiros para acesso às ARS.”

AP. 203 - Contribuição não aceita.

Este tema está sendo tratado na seção 107.105, denominada “Pontos de Acesso à ARS”.

- **107.93 Credenciamento (6)** – “A alínea (l) do referido item não exige apresentação de requisição formal para o credenciamento de visitante.”

AP. 204 - Contribuição não aceita.

Não há alínea (l) na seção 107.93 (minuta submetida à Audiência Pública). Supõe-se que a contribuição refira-se ao parágrafo 107.93(f)(1). Desta forma, esclarecemos que a proposta da ANAC é justamente eliminar a obrigatoriedade das etapas de credenciamento para a situação específica exposta no parágrafo mencionado. A ANAC não identifica que o cumprimento das etapas de credenciamento, no caso de visitante portando credencial temporária e acompanhado por funcionário do aeródromo previamente autorizado, contribua para aumentar o nível de segurança do aeroporto. O procedimento de acompanhamento por um profissional com credencial permanente já garante o nível de segurança esperado.

No entanto, a norma não coloca impedimentos para aplicação das etapas de credenciamento, a critério do operador de aeródromo.

- **107.93 Credenciamento (7)** – “na alínea (g), será exigido a anuência prévia da PF para o credenciamento temporário para pessoal de serviço ou visitantes estrangeiros mesmo para acesso às áreas controladas do aeródromo?”

AP. 205 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o requisito buscava apresentar um controle adicional sobre o acesso de estrangeiros em áreas restritas e controladas em aeroportos, exigindo documentações e liberação formal da Polícia Federal. No entanto, em virtude de reavaliações da área técnica, identificou-se que, do ponto de vista da AVSEC, não há elementos necessários para diferenciar o processo de concessão de credencial temporária entre brasileiros e estrangeiros, considerando que em ambos os casos a pessoa deverá estar acompanhado por um profissional atuante no aeródromo para acesso às áreas operacionais. Desta forma, o requisito foi excluído da proposta original do RBAC 107, mas sem prejuízo de que os órgãos de segurança pública ou de controle aduaneiro, a critério próprio, estabeleçam exigências específicas, em âmbito local, que podem incluir a autorização prévia desses para a emissão de credencial de estrangeiros.

Sendo assim, durante a análise das contribuições foi retirada a previsão do requisito 107.93(g) por entender que o requisito trazia uma preocupação mais relacionada ao controle migratório, assunto não objeto do regulamento.”

- **107.93 Credenciamento (8)** – “Qual a validade de credenciais de visitante e/ou prazo limite para concessão da mesma?”

AP. 206 - Contribuição não aceita.

O RBAC 107 já prevê a validade das credenciais de visitante. Conforme item 107.93(a)(1)(ii) da minuta de Regulamento submetida à Audiência Pública, a credencial temporária é o tipo de credencial concedida a visitantes em geral.

No que se refere à validade máxima das credenciais temporárias, o item 107.95(d) estabelece o prazo de 90 dias, conforme abaixo:

“107.95 Controle de Credenciais e Autorizações

(...)

(d) A credencial aeroportuária deve possuir validade máxima de 2 (dois) anos para as classificadas como permanentes e de 90 (noventa) dias para as classificadas como temporárias.”

- **107.93 Credenciamento (9)** – “Funcionários recém admitidos, em muitos casos, não apresentam o devido treinamento para acesso as ARS nos primeiros dias de trabalho (...).”

AP. 207 - Contribuição aceita.

O funcionário sem treinamento prévio e recém admitido deverá receber credencial temporária, para acesso acompanhado à AC e ARS, até que receba as orientações e treinamentos necessários. A ANAC reconhece a desnecessidade de treinamento prévio para a concessão de credencial temporária. Assim, incluiu-se tal exceção no parágrafo 107.93(f) do RBAC.

- **107.95(a)** – “O item **107.95** aponta a necessidade de alteração do modelo de credencial aeroportuária quando constatado que o índice de credenciais (...).”

AP. 39 - Contribuição aceita parcialmente.

A ANAC informa que a redação do requisito foi alterada, conforme trecho transcrito abaixo.

“107.95(c)(1) No caso de aeródromo que não utilize tecnologia automatizada para controle de acesso, a alteração de modelo de credenciais ou autorizações deve ocorrer sempre que o número de credenciais não devolvidas, extraviadas, furtadas ou roubadas ultrapassar uma percentagem do total de credencias válidas que prejudique a confiabilidade do sistema.”

O percentual será estabelecido pelo próprio operador de aeródromo, observando suas características operacionais, e a ANAC poderá estabelecer percentual máximo aceitável por meio de Instrução Suplementar. O operador de aeródromo deve conhecer permanentemente a quantidade de credenciais não devolvidas, extraviadas, furtadas ou roubadas.

O objetivo do requisito é exatamente o percebido pelo colaborador, ou seja, se o aeródromo atinge o limite de credenciais extraviadas frequentemente, terá que alterar os modelos com a mesma frequência, levando o mesmo a adotar melhores práticas de controle das credenciais.

- **107.95(e)** – “Neste mesmo item, alínea (e) é citada a autorização de veículo temporária com validade de 30 dias. (...)?”

AP. 208 - Contribuição parcialmente aceita.

Em relação aos requisitos para emissão de ATIV temporária, informa-se que tais dispositivos estão estabelecidos no item 107.93(f). Por motivo da contribuição, foi realizada uma adequação na redação para enfatizar que o referido item também é aplicável aos veículos.

“No processo de concessão de credenciais ou autorizações temporárias para pessoal de serviço, visitantes ou veículos, o operador de aeródromo deve aplicar as etapas dos parágrafos 107.93(b), (c) e (d), exceto os parágrafos 107.93(c)(3), 107.93(c)(4) e 107.93(d)(3).”

Sobre o público que será atendido pela emissão de ATIV temporária, entende-se que poderão ser atendidas todas as entidades públicas e privadas que forem capazes de atender aos requisitos estabelecidos no parágrafo 107.93 (f) acima mencionado. Lembrando que, conforme 107.93(a)(1)(ii),

a credencial ou autorização temporária é concedida às pessoas ou veículos que possuirão autorização para adentrar, sob acompanhamento, as áreas operacionais do aeródromo e são direcionadas ao pessoal de serviço e visitantes em geral

Quanto à exigência de seguro para credenciamento (permanente e temporário) de veículos, informa-se que a proposta do RBAC 107 busca explicitar os requisitos diretamente associados à garantia da AVSEC. Disposições que eram tratadas nas IAC, em virtude de outras regulamentações da ANAC ou devido à outras preocupações que não AVSEC, não estão sendo adotadas nesta versão do RBAC.

Além disso, sabe-se que alguns recursos da AVSEC possuem interface ou são compartilhados com outros processos aeroportuários como, por exemplo, os processos da segurança operacional. Assim, especificamente quanto ao sistema de credenciamento, o RBAC estabelece uma disposição geral (item 107.93(c)(1)(5)), de forma a criar uma “ponte” com essas interfaces, conforme transcrito a seguir.

“comprovar outras informações julgadas necessárias pelo operador do aeródromo, incluindo as exigidas por regulamento específico emitido pela ANAC.”

- **107.127 e 107.129** – “Qual a normatização? Haverá uma nova em substituição às IAC?”
AP. 40 - Contribuição não aceita.

O trecho “*observando os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria*” que aparece nessas seções irão se referir à IAC 107-1005 que permanecerá vigente, mesmo com a publicação do RBAC 107. Essa IAC está em processo de revisão e deverá, no futuro, ser substituída por uma Resolução da Agência. Quando tal publicação ocorrer, o trecho das seções 107.127 e 107.129 referir-se-ão a essa nova normativa.

- **107.141** – “Deve ser observada a inviabilidade de monitoramento por CFTV do fluxo da bagagem no entorno e no porão da aeronave. Tal abrangência deve ser delimitada.”
AP. 41 - Contribuição aceita.

A ANAC informa que a redação foi revisada, em virtude das contribuições recebidas sobre este tema:

“107.141(b) O operador do aeródromo deve manter sistema de CFTV que abranja o fluxo de embarque (área de aceitação, triagem e inspeção) e desembarque (área de restituição) da bagagem despachada, com capacidade de monitoramento e gravação por um período mínimo de 30 (trinta) dias.”

- **107.143** – “Quais recursos físicos?”
AP. 42 - Contribuição não aceita.

A expressão “recursos físicos” pode referir-se, por exemplo, aos equipamentos de inspeção de bagagem despachada, ao sistema de esteiras automatizadas, aos equipamentos e instalações necessários para a operação apropriada dos equipamentos de segurança. Ou seja, refere-se à infraestrutura necessária para a operação, em alinhamento às diretrizes do PNAVSEC.

Esclarecemos que a adoção de uma abordagem genérica para o regulamento foi a estratégia adotada pela área técnica para alcançar a aplicação apropriada dos objetivos de segurança. Conforme exposto no parágrafo 107.1(c), a ANAC planeja a edição de uma Instrução Suplementar que esclareça,

detalhe e oriente sobre os meios aceitáveis de cumprimento dos requisitos, indicando mínimos operacionais.

- **107.147** – “entende-se que deve participar da verificação de bagagem suspeita a Polícia Federal (...).”

AP. 43 - Contribuição aceita.

Considerando esta contribuição e outra encaminhada pela ANEAA, sobre o mesmo tema, a sugestão foi incorporada no regulamento da seguinte forma:

“107.147(a) O operador de aeródromo, em coordenação com o operador aéreo e com o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, deve prover recursos adequados para serem utilizados no gerenciamento de situações de resposta que envolvam bagagem caracterizada como suspeita.”

- **107.211** – “Não foi definido os apêndices e anexos, que devem constar no PSA (...).”

AP. 44 - Contribuição não aceita.

O conteúdo geral do PSA é exposto no parágrafo 107.211(b). As partes integrantes do PSA estão no descritas no parágrafo 107.211(c).

Conforme já esclarecido em contribuições anteriores, a adoção de uma abordagem genérica para o regulamento foi a estratégia adotada pela área técnica para alcançar a aplicação apropriada dos objetivos de segurança. Conforme exposto no parágrafo 107.1(c), a ANAC planeja a edição de uma Instrução Suplementar que esclareça, detalhe e oriente sobre os meios aceitáveis de cumprimento dos requisitos, indicando mínimos operacionais.

No caso específico do PSA, a Instrução Suplementar deverá servir como modelo de programa, trazendo possíveis apêndices e anexos necessários.

Quanto às atribuições e responsabilidades gerais de outros organismos e autoridades, trata-se de um conteúdo tradicionalmente incluído nos programas de segurança, mas que a ANAC não mais identifica a necessidade de tê-los transcritos no PSA, PSOA ou PSESCA. A ANAC considera que tal conteúdo já está adequadamente exposto no capítulo IV do PNAVSEC.

- **107.215** – “Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Concessionários (...).”

AP. 45 - Contribuição aceita parcialmente.

Aceito a sugestão referente à disponibilização de duas vias do PSESCA e referente ao profissional responsável pela AVSEC.

Quanto a sugestão de acréscimo do trecho “*materiais e utensílios de trabalho*”, a área técnica não identifica necessidade de inclusão, tendo em vista que o controle de acesso à área de concessionário é correspondente a de outras áreas aeroportuárias que já incluem o controle de acesso de pessoas, veículos, equipamentos e materiais, suprimentos e objetos de serviço.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Fernanda Sausen	
Organização: Qylur Intelligent Systems	
Telefone de contato: +55 21 9 9695 0783	E-mail: fsausen@qylur.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<u>Sugestão para alteração:</u>	
Sugiro alterar o subtítulo “ CONTROLE DE SEGURANÇA RELATIVOS AOS PASSAGEIROS ”, que se	

encontra na página 25 da minuta, na “Subparte F - Sistema de proteção aplicado a pessoas e objetos”, para “**CONTROLE DE SEGURANÇA RELATIVOS AOS PASSAGEIROS E PERTENCES DE MÃO**”.

Sugestões para inclusões de textos:

107.121 (c) O operador de aeródromo deve realizar anualmente um estudo para averiguar se os recursos tecnológicos utilizados para a inspeção de segurança de passageiros e seus pertences de mão, antes do acesso à ARS, são compatíveis para facilitar a inspeção do crescente fluxo de passageiros e suas bagagens.

(d) O operador de aeródromo deve buscar, e dar preferência para, tecnologias modernas, eficazes, seguras, automatizadas e que respeitem à integridade do passageiro para facilitar e melhorar a inspeção de segurança de passageiros e seus pertences de mão, assim como melhorar a experiência do passageiro.

107.124 Inspeção de bagagem de mão

(a) O operador de aeródromo deve prover recursos tecnológicos necessários para a realização da inspeção de bagagens de mão de forma eficiente, eficaz e segura. Deve buscar, e dar preferência para, tecnologias modernas, automatizadas, que respeitem à integridade e promovam melhor experiência do passageiro, e que facilitem e aumentem o nível de inspeção de segurança de pertences de mão.

(b) O operador de aeródromo deve prover recursos humanos necessários para a realização da inspeção de bagagens de mão de forma eficiente, eficaz e segura. Deve prover o número de recursos humanos adequados e necessários à operação de cada tecnologia, ou conjunto de tecnologias, que compoem os pontos de inspeção de segurança de passageiros e pertences de mão, antes do acesso à ARS. O número de operadores das tecnologias de inspeção de pertences de mão pode variar dependendo das necessidades operacionais de cada tecnologia.

107.173 CONTROLE DE SEGURANÇA RELATIVO AO USO DE NOVAS TECNOLOGIAS

(a) Para que operadores de aeródromos possam investir em novas tecnologias para inspeção de segurança de pertences pessoais e bagagens despachadas, o operador pode adicionar no valor da taxa de embarque um índice adicional como forma de retorno ao investimento em segurança. O índice adicional será regulado e revisado anualmente pela ANAC.

(b) Para incentivar a implementação de novas tecnologias, a fim de beneficiar aeródromos, passageiros e empresas de segurança, a ANAC permite ao operador aeroportuário realizar a certificação de novas tecnologias, com operação assistida, por um período mínimo de 06 meses, sob a aprovação da ANAC.

JUSTIFICATIVA

-

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece conforme a seguir:

1. “Sugiro alterar o subtítulo “CONTROLE DE SEGURANÇA RELATIVOS AOS PASSAGEIROS (...)”

AP. 48 - Contribuição não aceita.

A ANAC não identifica necessidade de adotar a alteração sugerida, tendo em vista que os títulos das seções 107.121 e 107.123 já sinalizam a aplicabilidade do requisito aos pertences de mão do passageiro.

2. Sugestões para inclusões de textos:

AP. 49, AP. 50 e AP. 51 - Contribuição aceita parcialmente.

Verificou-se oportuno inserir no Regulamento um dispositivo que incentive os operadores de aeródromo a utilizarem equipamentos de inspeção apoiados por novas tecnologias. A necessidade surge em virtude de o desenvolvimento tecnológico ocorrer de forma dinâmica, muitas vezes em ritmo superior a atualização dos atos normativos.

Ao invés de seguir a estrutura sugerida na contribuição, na qual os requisitos ligados à utilização de equipamentos de inspeção apoiados por novas tecnologias seriam inseridos em várias seções do RBAC 107, optou-se por inserir um dispositivo genérico na seção 107.21, “Aquisição de equipamentos de segurança” [renumerado como seção 107.19], de forma que seja aplicável ao processo de aquisição de qualquer equipamento de segurança, conforme segue:

“Aquisição de equipamentos de segurança

(a) O operador de aeródromo deve adquirir equipamentos de segurança de forma a atender aos requisitos deste regulamento.

(1) Os equipamentos de segurança a serem adquiridos pelo operador de aeródromo devem atender as especificações técnicas mínimas dos parâmetros de detecção, calibração e operação necessários para assegurar a eficácia e continuidade dos níveis de segurança.

(2) O operador de aeródromo deve considerar a utilização de tecnologias modernas que permitam a execução das medidas de forma eficiente e eficaz, que respeitem a privacidade do usuário e promovam a facilitação do transporte aéreo.

(3) O processo de aquisição de equipamentos de segurança deve observar os recursos humanos mínimos necessários para a adequada operação dos equipamentos no ambiente aeroportuário.

(b) A utilização de equipamentos de inspeção de segurança que adotem tecnologias ou conceitos operacionais ainda não previstos pela regulamentação, poderá ser realizada mediante aprovação prévia da ANAC.

(1) A solicitação de utilização de equipamento de inspeção que adote tecnologias ou conceitos operacionais ainda não previstos deve ser encaminhada à ANAC pelo operador de aeródromo interessado;

(2) Com o objetivo de verificar a eficácia de determinado equipamento de segurança, a ANAC poderá determinar, por período de tempo específico, que o equipamento seja utilizado pelo operador de aeródromo apenas em operação assistida.”

Quanto à sugestão de atribuir ao valor da taxa de embarque um índice adicional como forma de

retorno ao investimento em segurança, informa-se que o escopo do RBAC 107 não abrange a regulamentação de processos ou critérios para definição ou revisão de tarifas aeroportuárias, motivo pelo qual a referida contribuição não foi aceita.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.3 (a) (3) Termos e ões:	
(3) <i>Área controlada</i> significa a área do aeródromo cujo acesso é restrito às pessoas autorizadas pelo operador do aeródromo. Pode abranger áreas internas do perímetro operacional (lado ar), identificada como de grau de risco não prioritário, pontos sensíveis, ou outras áreas, dentro ou fora do perímetro operacional, caracterizadas pelo acesso restrito;	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
(3) <i>Área controlada</i> significa a área do aeródromo cujo acesso é restrito às pessoas autorizadas pelo operador do aeródromo. Pode abranger áreas internas do perímetro operacional (lado ar), identificada como de grau de risco não prioritário, pontos sensíveis, ou outras áreas, dentro ou fora do perímetro operacional. caracterizadas pelo acesso restrito;	
JUSTIFICATIVA	
A caracterização de acesso já está contemplada no trecho “ <i>cujo acesso é restrito às pessoas autorizadas</i> ”, tornando redundante a parte final do texto.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 52 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.3 (a) (18) <i>Setor de credenciamento</i> : significa uma unidade organizacional do operador de aeródromo, subordinada ou não ao setor de segurança aeroportuária, responsável pela gestão do sistema de credenciamento e autorização do aeródromo.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	

(18) *Setor de credenciamento*: significa uma unidade organizacional do operador de aeródromo, subordinada ou não ao setor de segurança aeroportuária, responsável pela gestão do sistema de credenciamento e autorização [de acesso às áreas internas](#) do aeródromo.

JUSTIFICATIVA

O operador do aeródromo é responsável pela gestão do sistema de credenciamento e autorização de acesso às áreas internas do aeródromo e não por todo e qualquer credenciamento e autorização do aeródromo.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 53 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

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

107.5 Siglas e abreviaturas:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(5) *OAD: Operador do Aeródromo*

JUSTIFICATIVA
Incluir no rol de Siglas e abreviaturas a de operador do aeródromo, de modo que facilite as tratativas sobre o tema como ocorre com o OA – Operador Aéreo.
RESPOSTA DA ANAC
AP. 54 - Contribuição não aceita. A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sigla não é utilizada na redação dos requisitos do regulamento e a ANAC não identifica tal necessidade. Trata-se de um termo que é utilizado por outras regulamentações da Agência e não é próprio da área AVSEC, não identificando-se necessidade de inclusão na seção 107.5

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.5 Siglas e abreviaturas:	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	

(6) PCA: Plano de Contingência do Aeroporto

(7) PSTAV:

JUSTIFICATIVA

Incluir no rol de Siglas e abreviaturas a de plano de contingência do aeroporto de modo que facilite as tratativas sobre o tema como ocorre com o PSA, PSESCA, PSTAV, PSOA e PNAVSEC.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 55 - Contribuição aceita parcialmente.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que para melhor adequação da expressão ao contexto normativo da aviação civil, a ANAC adotou a sigla não é utilizada na redação dos requisitos do regulamento, não havendo necessidade de inclusão na seção 107.5

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

107.9 (h) A ANAC pode enquadrar qualquer operador de aeródromo em classe diferente da qual lhe seria aplicável nos termos do parágrafo 107.9(a), desde que previamente justificado, com base em avaliação de risco efetuada pela ANAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>A ANAC pode enquadrar qualquer operador de aeródromo em classe diferente da qual lhe seria aplicável nos termos do parágrafo 107.9(a), desde que previamente justificado, com base em avaliação de risco efetuada pela ANAC.</p> <p>(1) No caso de o novo enquadramento requerer mudança nas características de infraestrutura, de procedimentos ou de pessoal, o operador de aeródromo tem o prazo de 120 (cento e vinte) dias para seu atendimento, contados a partir do recebimento da comunicação da ANAC.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A mudança de enquadramento na classe do aeródromo pode requerer alteração nos requisitos relacionados a características físicas, configuração, material, performance, pessoal ou procedimentos, os quais demandam tempo para ser implementados, sendo razoável a concessão de um prazo para que sejam promovidas as adequações necessárias.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>AP. 56 - Contribuição aceita parcialmente. Redação adotada: <i>“107.9(i)(1) No caso de o novo enquadramento requerer mudança nas especificações de característica física, configuração, material, desempenho, pessoal ou procedimento, o operador de aeródromo deve demonstrar o atendimento aos requisitos deste regulamento em prazo não superior a 120 (cento e vinte) dias, contados a partir do recebimento da comunicação da ANAC”</i></p>

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvia.lobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.21 (a) (1) Os equipamentos de segurança a serem adquiridos pelo operador de aeródromo devem atender as especificações técnicas mínimas dos parâmetros de detecção, calibração e operação necessários para assegurar a eficácia e continuidade dos níveis de segurança.	

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(1) Os equipamentos de segurança a serem adquiridos pelo operador de aeródromo devem atender as especificações técnicas mínimas dos parâmetros de detecção, calibração e operação, estabelecidos pela ANAC, e necessários para assegurar a eficácia e continuidade dos níveis de segurança.
JUSTIFICATIVA
<p>Alinhar o requisito com a responsabilidade do órgão regulador. O Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), estabelece que <i>“atos normativos da ANAC devem estabelecer os padrões mínimos de detecção dos equipamentos empregados nos controles de segurança, visando à adequada prevenção contra atos de interferência ilícita”</i> (art. 228).</p> <p>Sendo assim, mostra-se medida justa e razoável que as especificações técnicas mínimas de que trata o item em análise sejam previamente estabelecidos pela ANAC.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>AP. 57 - Contribuição não aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o acréscimo do texto sugerido é desnecessário e não se mostra alinhado com os demais parágrafos do RBAC.</p> <p>Os parâmetros de detecção, calibração e operação serão estabelecidos pela ANAC através da Instrução Suplementar, conforme já exposto no parágrafo 107.1(c).</p>

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvalobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.37 (a) (5) A ANAC pode participar das reuniões ordinárias e extraordinárias, como membro consultivo, mediante coordenação prévia com o coordenador do aeródromo.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	

(5) A ANAC pode participar das reuniões ordinárias e extraordinárias, como membro consultivo, mediante coordenação prévia com o coordenador de segurança ou função equivalente do aeródromo.

JUSTIFICATIVA

Na estrutura organizacional do operador do aeródromo, geralmente, existem outras coordenações além da coordenação de segurança.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 58 - Contribuição aceita parcialmente.

A ANAC considera a sugestão e justificativa pertinentes. De forma a utilizar o termo definido no RBAC, optou-se por indicar que a coordenação prévia será feita junto ao setor de segurança aeroportuária.

Redação adotada:

“107.37(a)(5) ANAC pode participar das reuniões ordinárias e extraordinárias, como membro consultivo, mediante coordenação prévia junto ao setor de segurança aeroportuária”

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

107.39 (a) (9) fomentar a cultura de segurança no âmbito da comunidade aeroportuária, através de comunicações ou apresentações de conscientização de temas da AVSEC, em especial quando da aplicação de novas medidas de segurança e quando solicitado pela ANAC ou por autoridade policial atuante no aeródromo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(9) fomentar a cultura de segurança no âmbito da comunidade aeroportuária, através de comunicações ou eventos apresentações de conscientização de temas da AVSEC, em especial quando da aplicação de novas medidas de segurança e quando solicitado pela ANAC ou por autoridade policial atuante no aeródromo.
JUSTIFICATIVA
Não limitar as atividades de conscientização a apresentações, permitindo a inclusão de outras atividades, como visitas, oficina, workshop e simulações, como possíveis atividades de conscientização.
RESPOSTA DA ANAC
AP. 59 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvalobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.43 (a) (1) O assunto do DSAC deve ser submetido à apreciação da CSA do aeródromo, para serem avaliadas e deliberadas as ações e medidas corretivas eventualmente necessárias.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	

(1) O assunto do DSAC, bem como as ações e medidas corretivas de segurança já implementadas, devem ser submetidos à apreciação da CSA do aeródromo, ~~para serem avaliadas e para sua avaliação e deliberação sobre a necessidade de adoção de novas as ações. e medidas corretivas eventualmente necessárias.~~

JUSTIFICATIVA

Determinadas situações de atos ou tentativas de interferência ilícita ou situações de ameaça que ocorrem em um aeroporto exigem ações de resposta imediatas do operador. Assim, não é razoável condicionar tais ações de resposta a uma avaliação e decisão da CSA.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 60 - Contribuição aceita parcialmente.

Redação adotada:

“107.43(a)(1) O assunto do DSAC e as eventuais ações ou medidas corretivas já implementadas devem ser submetidos à apreciação da CSA do aeródromo, para sua avaliação e deliberação sobre a necessidade de adoção de ações ou medidas adicionais.”

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

107.43 (b) (3) notificar o aeródromo de destino e de escalas quando detectar falha no controle de segurança de aeronave que já tenha decolado.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(3) notificar o aeródromo de destino e de escalas quando detectar falha no controle de segurança de responsabilidade do operador do aeródromo, que possa afetar uma aeronave que já tenha decolado.

JUSTIFICATIVA

Adequação do texto, considerando que nem todos os controles de segurança para proteção da aeronave em um aeroporto são de responsabilidade do operador do aeródromo. Sem assim, buscou-se restringir a atuação sob a responsabilidade do operador.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 61 - Contribuição aceita parcialmente.

Redação adotada:

“107.43(b)(3) notificar o aeródromo de destino e de escalas quando detectar falha no controle de segurança de responsabilidade do operador do aeródromo, que possa ter afetado um voo de aeronave que já tenha decolado.”

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

107.57 (a) (1) As áreas do lado ar de um aeródromo, avaliadas com grau de risco prioritário, devem ser classificadas como ARS, devendo incluir, pelo menos, os pátios de aeronaves utilizados pela aviação comercial regular ou operação *charter*, áreas de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, áreas de manuseio e armazenamento de bagagens, áreas de manuseio e armazenamento de carga e correio conhecidos, áreas de manuseio e armazenamento de provisões, de materiais de limpeza ou de outros suprimentos a serem direcionados às aeronaves da aviação comercial regular ou operação *charter*.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(1) As áreas do lado ar de um aeródromo, avaliadas com grau de risco prioritário, devem ser classificadas como ARS, devendo incluir, pelo menos, os pátios de aeronaves utilizados pela aviação comercial regular ou operação *charter*, áreas de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, áreas de manuseio e armazenamento de bagagens, áreas de manuseio e armazenamento de carga conhecida, mala postal ~~correio conhecidos~~, ~~áreas de manuseio e armazenamento de~~ provisões, ~~de~~ materiais de limpeza ou ~~de~~ outros suprimentos a serem direcionados às aeronaves da aviação comercial regular ou operação *charter*.

JUSTIFICATIVA

Em conformidade com inciso XCVIII do art. 4º do PNAVSEC, os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo para entrega às outras administrações postais são definidos como “mala postal” e não como “correio”.

RESPOSTA DA ANAC

AP.62 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

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

107.59 (a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implantar o zoneamento de segurança do terminal de passageiros, devendo apresentar, no mínimo, as delimitações de áreas públicas, áreas controladas e áreas restritas de segurança, demarcando-as em plantas do sítio aeroportuário, de forma que permita a interpretação clara das áreas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O operador de aeródromo deve estabelecer e implantar o zoneamento de segurança do terminal de passageiros, devendo apresentar, no mínimo, as delimitações de áreas públicas, áreas controladas e áreas restritas de segurança, demarcando-as em plantas da edificação do terminal ~~do sítio aeroportuário~~, de forma que permita a interpretação clara das áreas.

JUSTIFICATIVA

Não há como destacar em uma planta do sítio aeroportuário as áreas internas de um terminal de passageiros de forma que permita uma interpretação clara das áreas.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 63 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

107.59 (c) O operador de aeródromo deve realizar varredura periódica das áreas, instalações e objetos nos quais possam ser ocultados objetos suspeitos, armas, explosivos, artefato QBRN ou artigo perigoso.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O operador de aeródromo deve realizar **verificação de segurança** ~~varredura~~ periódica das áreas, instalações e objetos nos quais possam ser ocultados objetos suspeitos, armas, explosivos, artefato QBRN ou artigo perigoso.

JUSTIFICATIVA

Adequação do texto às definições contidas no inciso CXLVI do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).

RESPOSTA DA ANAC

AP. 64 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e informa que foi inserida a definição de varredura para o entendimento adequado do requisito.

“Varredura significa a busca minuciosa implementada em área aeroportuária com objetivo de identificar ou descartar a presença de objetos proibidos”.

Ressalta-se que no RBAC 107 o termo é utilizado para procedimento de segurança aplicável à área aeroportuária e não à aeronave, como previsto na definição do inciso CXLVI, do art. 4º do PNAVSEC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

107.59 (f) O operador de aeródromo deve garantir que o acesso a qualquer área de observação ou outra área do terminal de passageiros que proporcione visão das aeronaves estacionadas no pátio sejam controladas e supervisionadas por meio de designação de profissional devidamente capacitado ou por meios eletrônicos.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O operador de aeródromo deve garantir que o acesso a qualquer área de observação ou outra área do terminal de passageiros que proporcione visão das aeronaves estacionadas no pátio sejam controladas e supervisionadas por meio de designação de profissional devidamente capacitado ou por meios eletrônicos.

JUSTIFICATIVA

As áreas de visualização de aeronaves no pátio (terraço panorâmico) são consideradas públicas, nas quais, em situação normal, não há aplicação de medidas de controle de acesso e o público em geral tem livre acesso e circulação.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 65 - Contribuição aceita.

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação foi adaptada em virtude da contribuição e da identificação de necessidade de adequação, conforme a seguir:

“107.81(j) O operador de aeródromo deve garantir que as áreas de observação ou outra área do terminal de passageiros que proporcione visão das aeronaves estacionadas no pátio estejam sujeitas à vigilância.”

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

107.61 (a) (1) as delimitações de áreas públicas, áreas controladas e áreas restritas de segurança, demarcando-as em plantas dos terminais de carga, de forma que permita a interpretação clara das áreas;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(1) as delimitações de áreas públicas, áreas controladas e áreas restritas de segurança, demarcando-as em plantas dos terminais de carga de forma que permita a interpretação clara das áreas;

JUSTIFICATIVA

Tornar o texto mais conciso e adequá-lo às definições da legislação referenciada.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 66 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

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

107.61 (a) (2) o fluxo de entrada, saída e circulação de veículos, pessoas e volumes de carga e correio; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(2) o fluxo de entrada, saída e circulação de veículos, pessoas e volumes de carga e malas postais e correio; e

JUSTIFICATIVA

Em conformidade com inciso XCVIII do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo, para entrega às outras administrações postais, são definidos como "mala postal" e não como "correio".

RESPOSTA DA ANAC

AP. 67 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

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

107.61 (c) Nos casos em que a exploração do terminal de carga está sob a responsabilidade de um concessionário, o operador de aeródromo deve garantir que o concessionário atenda os requisitos constantes nos parágrafos 107.61(a), 107.61(b) e 107.61(c), observando, também, os demais controles de segurança relativos à carga, correio e outros itens, descritos na subparte F deste regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) Nos casos em que a exploração do terminal de carga estiver ~~está~~ sob a responsabilidade de um concessionário, o operador de aeródromo deve garantir que o atendimento dos requisitos constantes nos parágrafos 107.61(a) e 107.61(b) ~~e 107.61(c)~~, observando, também, os demais controles de segurança relativos à carga, mala postal ~~correio~~ e outros itens, descritos na subparte F deste regulamento.

JUSTIFICATIVA

Adequá-lo às definições da legislação referenciada.

Em conformidade com o inciso XCVIII do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo para entrega às outras administrações postais são definidos como “mala postal” e não como “correio”.

Ainda, propõe-se a exclusão da referência feita ao item 107.61 (c), tendo em vista se tratar do próprio item.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 68 - Contribuição parcialmente aceita.

A ANAC não identificou erro ou necessidade de alteração do uso do verbo “estar”.

Os demais ajustes foram recepcionados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

107.63 (a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implantar o zoneamento de segurança das áreas de uso dos operadores de táxi aéreo e da aviação geral, devendo garantir que:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implantar o zoneamento de segurança das áreas de uso dos operadores de táxi aéreo e da aviação geral, devendo garantir que:

JUSTIFICATIVA

Os operadores de táxi aéreo e da aviação geral exercem uma atividade econômica e com fim lucrativo, razão pela qual a implantação do zoneamento de segurança deve ser de sua responsabilidade e não do operador do aeródromo.

Com a celebração do contrato de concessão de uso de área com as empresas operadoras de táxi aéreo e de aviação geral ocorre uma transferência da posse direta do bem, com a consequente responsabilização pela implantação de zoneamento de segurança das áreas de uso dos operadores de táxi aéreo e da aviação geral às respectivas empresas que explorem tais atividades.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 69 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarecemos que o zoneamento exigido pelo requisito abrange as áreas operacionais do pátio e pista de táxi. O zoneamento (demarcação das áreas de segurança) estabelecido pelo operador de aeródromo, deverá ser observado pelos concessionários que fazem uso da área, inclusive se houver necessidade de construção de barreiras de segurança para operacionalização do zoneamento.

O conceito de zoneamento de segurança inclui a delimitação e demarcação de áreas de operação do aeroporto em plantas do sítio aeroportuário e não, necessariamente, contempla a construção de barreiras de segurança que correspondam ao zoneamento estabelecido.

Foi incluída a definição no RBAC 107:

“Zoneamento de segurança significa a demarcação de áreas ou instalações aeroportuárias através da identificação e delimitação, de forma que estejam devidamente classificadas como área pública, área controlada ou área restrita de segurança.”

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

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

107.63 (b) No aeródromo onde a separação exigida no parágrafo 107.63(a)(1) não for viável, o operador de aeródromo deve estabelecer pontos de controle nas pistas de táxi ou pátios, nos quais as aeronaves dos operadores de táxi aéreo e da aviação geral possam ser submetidas à verificação ou inspeção de segurança da aeronave, antes de ingressarem nas áreas de estacionamento utilizadas pelos demais operadores da aviação comercial.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(b) No aeródromo onde a separação exigida no parágrafo 107.63(a)(1) não for viável, o operador de aeródromo deve estabelecer, em coordenação com o órgão de controle de tráfego aéreo, pontos de controle nas pistas de táxi ou pátios, nos quais as aeronaves dos operadores de táxi aéreo e da aviação geral possam ser submetidas à verificação ou inspeção de segurança da aeronave, antes de ingressarem nas áreas de estacionamento utilizadas pelos demais operadores da aviação comercial.

JUSTIFICATIVA

As pistas de táxi integram a área de manobra do aeródromo, cujo controle é realizado por órgão de controle de tráfego, o qual realiza as comunicações com as aeronaves para garantir a segurança operacional. Portanto, qualquer procedimento a ser definido pelo operador que envolva aeronave em procedimento de taxiamento só poderá ser implementado em coordenação com referido órgão.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 70 - Contribuição aceita.

Pela contribuição verificou-se que a obrigatoriedade do procedimento de verificação/inspeção em pontos de controle da pista de táxi, antes de ingressar na área de estacionamento, com a aeronave ainda em operação, pode constituir-se como fonte de perigo para as operações aeroportuárias. Apesar de a medida constar como diretriz do PNAVSEC, optou-se por alocar o procedimento de verificação/inspeção para o momento de desembarque, sem prejuízo da segurança geral do aeródromo.

Redação adotada:

“107.63(b) No aeródromo onde a separação exigida no parágrafo 107.63(a)(1) não for viável, o operador de aeródromo deve estabelecer, em coordenação com o órgão de controle de tráfego aéreo, pontos de controle nos pátios, nos quais as aeronaves dos operadores de táxi aéreo e da aviação geral possam ser submetidas à verificação ou inspeção de segurança da aeronave no momento do desembarque da tripulação e passageiros.”

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

107.63 (c) O operador de aeródromo deve estabelecer procedimentos de segurança para os operadores de táxi aéreo e da aviação geral, visando à prevenção de atos de interferência ilícita, incluindo:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer procedimentos de segurança, em coordenação com o órgão de controle de tráfego aéreo, para os operadores de táxi aéreo e da aviação geral, visando à prevenção de atos de interferência ilícita, incluindo:

JUSTIFICATIVA

As pistas de táxi integram a área de manobra do aeródromo, cujo controle é realizado por órgão de controle de tráfego, o qual realiza as comunicações com as aeronaves para garantir a segurança operacional. Portanto, qualquer procedimento a ser definido pelo operador que envolva aeronave em procedimento de taxiamento só poderá ser implementado em coordenação com referido órgão.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 71 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

107.65 (a) (1) A identificação dos pontos sensíveis deve incluir, ao menos, as instalações de auxílio à navegação aérea, instalações de fornecimento de água, energia elétrica e combustível para aviação civil e, ainda, pistas de pouso e decolagem ou pistas de táxi que passem sobre via pública.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(1) A identificação dos pontos sensíveis deve incluir, ao menos, as instalações de auxílio à navegação aérea, instalações de fornecimento de água, energia elétrica, dependências e instalações projetadas para servir de centro administrativo e operacional das atividades do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil e combustível para aviação civil e, ainda, pistas de pouso e decolagem ou pistas de táxi que passem sobre via pública.

JUSTIFICATIVA

Incluir as instalações do SESCINC entre os pontos sensíveis, vistos os impactos à operacionalidade do aeroporto em função de ocorrência que torne os recursos do SESCINC indisponíveis. Por isso, é importante que o operador do aeródromo a relacione e estabeleça procedimentos preventivos para a proteção das referidas dependências.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 72 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e informa que o requisito 107. 65(a)(1) da minuta de RBAC não é exaustivo quanto às áreas ou instalações que podem ser identificadas como pontos sensíveis pelo operador do aeródromo. Caso o aeródromo entenda ser necessário classificar as dependências/instalações do SESCINC como ponto sensível poderá fazê-lo.

A lista de instalações mínimas proposta na redação do requisito busca contemplar as instalações críticas mencionadas no Doc 8973, 9ª edição, e no PNAVSEC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

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

107.69 (a) (2) O operador de aeródromo deve controlar e dotar de iluminação adequada às áreas de estacionamento e circulação de aeronaves, de forma a garantir a eficácia da vigilância.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(2) O operador de aeródromo deve controlar e dotar de iluminação adequada as áreas de estacionamento e circulação de aeronaves sob sua responsabilidade, de forma a garantir a eficácia da vigilância.

JUSTIFICATIVA

Nem todas as áreas de estacionamento e circulação de aeronaves no aeródromo são de responsabilidade do operador do aeródromo. Exemplo disso são pátios e hangares concedidos a terceiros, em que há a transferência da posse direta do bem, com a conseqüente transferência de responsabilidade desses encargos às empresas concessionárias.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 73 - Contribuição parcialmente aceita.

A ANAC agradece a contribuição e informa que a justificativa motivou uma adequação na redação do requisito, conforme abaixo:

“107.81(a)(2) O operador de aeródromo deve garantir que as posições de estacionamento e pernoite de aeronaves possuam iluminação adequada à atividade de vigilância”

A redação modificada permite a atuação do operador do aeródromo nas duas situações previstas pela contribuição da Infraero. No caso de pátio de aeronave sob responsabilidade do operador do aeródromo, este deve implantar os recursos de iluminação. No caso de pátio de aeronaves sob responsabilidade de concessionário, a implantação dos recursos dependerá da forma do contrato de concessão da área e poderá ser garantida pelo aeródromo através do processo de aprovação e supervisão do PSESCA.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

107.69 (d) (2) todo veículo e equipamento dentro de área operacional porte sua autorização em local visível e sem obstrução, com tamanho adequado para identificação à distância.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(2) todo veículo e equipamento dentro de área operacional porte sua autorização em local visível e sem obstrução, com tamanho que permita ser vista de forma clara por uma pessoa que esteja a uma distância de até 3 (metros) do veículo ou equipamento. ~~adequado para identificação à distância.~~

JUSTIFICATIVA

Adequação do texto para especificar de forma mais precisa o requisito normativo.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 74 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e informa que o objetivo do RBAC é estabelecer requisitos gerais, baseados no objetivo da segurança. Conforme previsto no parágrafo 107.1(c), a ANAC disponibilizará Instrução Suplementar que trará as formas aceitáveis pela ANAC para o alcance dos objetivos do requisito.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

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

107.81 (b) (1) Os pontos de controle de acesso devem prover nível de segurança, no mínimo, equivalente ao oferecido pelas barreiras de segurança empregadas pelo operador do aeródromo para proteção do perímetro da AC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(1) Os pontos de controle de acesso devem prover nível de segurança, no mínimo, equivalente ao oferecido pelas barreiras de segurança empregadas pelo operador do aeródromo para proteção do perímetro da AC onde está inserido.

JUSTIFICATIVA

Adequação do texto para especificar de forma mais precisa o requisito normativo.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 75 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

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

107.81 (b) (2) Os pontos de controle de acesso devem prover meios de impedir o acesso de pessoas ou veículos sem credenciais ou autorizações ou com credenciais ou autorizações falsificadas, alteradas ou de terceiros.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(2) Os pontos de controle de acesso devem prover meios de impedir o acesso de pessoas ou veículos sem credenciais ou autorizações ou com credenciais ou autorizações falsificadas, alteradas, [vencidas](#) ou de terceiros.

JUSTIFICATIVA

Adequação do texto para que o requisito esteja mais alinhado com as necessidades.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 76 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

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

107.81 (h) (1) O acesso à área controlada é autorizado a todos as pessoas, veículos e equipamentos que estejam previamente credenciados pelo operador do aeródromo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(1) O acesso à área controlada é autorizado a todas as pessoas, veículos ou equipamentos que estejam previamente autorizados e portando, respectivamente, credencial e autorização de trânsito de veículos válida, expedida previamente credenciados pelo operador do aeródromo.

JUSTIFICATIVA

Adequar o texto para destacar que para o acesso a AC não basta apenas o credenciamento, no caso de pessoas, ou autorizado, tratando-se de veículo, sendo necessário, também, o porte da credencial ou da autorização.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 77 - Contribuição aceita parcialmente.

O texto do item foi alterado, e a preocupação apresentada na contribuição foi sanada, uma vez que a nova redação é mais específica.

Redação adotada:

“107.103 (b)(1) (i) às pessoas que portem credencial aeroportuária permanente expedida pelo operador do aeródromo.”

“107.103 (b)(1) (vi) aos veículos que portem autorização de trânsito interno de veículos (ATIV) permanentes, expedida pelo operador do aeródromo.”

“107.105(c)(1)(i) às pessoas que portem credencial aeroportuária permanente expedida pelo operador do aeródromo;”

“107.105(c)(1)(v) aos veículos que portem autorização de trânsito interno de veículos (ATIV) permanentes, expedida pelo operador do aeródromo.”

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvalobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.81 (h) (2) Poderão receber autorização de acesso à área controlada, sem prévio credenciamento, desde que acompanhado por profissional atuante no aeródromo de posse de credencial permanente:	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
(2) Poderão receber autorização de acesso à área controlada, sem prévio credenciamento, desde que acompanhado supervisionado por profissional atuante no aeródromo de posse de credencial permanente e autorizado a transitar na área a ser acessada: (iv) profissionais necessários à execução de serviços emergenciais, mediante solicitação formal da organização instalada no aeroporto e demandante dos serviços; (v) agentes públicos de fiscalização e controle no exercício da função, que apresentem a identificação emitida pelos respectivos órgãos;	
JUSTIFICATIVA	
<p>Nem todos os portadores de credenciais permanentes estão autorizados a transitar em todas as áreas restritas e controladas do aeródromo, razão pela qual sugere-se qualificar o profissional que deverá acompanhar a pessoa autorizada para acesso à área controlada, sem prévio credenciamento. A Infraero enfrenta dificuldade de prover efetivo para realizar os acompanhamentos exigidos pela norma, em especial para acompanhar passageiros e tripulantes de Taxi Aéreo e Aviação Geral que não sejam baseados na localidade.</p> <p>Por fim, sugere-se incluir os subitens IV e V no item 107.81 (h) (2) para garantir que esses profissionais poderão receber a autorização de acesso sem prévio credenciamento. São exemplo de profissionais com necessidade de acesso emergencial:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Profissionais de Manutenção (TI, Elétrica, Refrigeração etc) que efetuam reparos emergenciais; e ✓ Fiscais do Ministério do Trabalho que inspecionam empresas atuantes na área operacional do aeroporto. 	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 78 - Contribuição parcialmente aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a justificativa é pertinente, mas considera desnecessário o acréscimo de texto sugerido: “e autorizado a transitar na área a ser acessada”. Tal autorização já deve estar prevista na credencial do profissional e trata-se de verificação fundamental do funcionário que atua no controle de acesso às áreas.</p> <p>Ressalta-se que o acesso de pessoas, que não passageiros, tripulantes e inspetores, sem credenciais às áreas controladas necessita ser feito sob acompanhamento direto do operador do aeródromo.</p> <p>No caso do acesso de profissionais de manutenção e de agentes públicos, a supervisão não se mostra viável, tendo em vista que os deslocamentos podem ser diversos, sem cobertura por CFTV ou por um profissional num posto de supervisão. Assim, adotou-se na redação final a necessidade de</p>	

acompanhamento por funcionário do operador do aeródromo.

Foi incluído um parágrafo exclusivo para atendimento parcial da contribuição:

“107.103(b)(3) O acesso à área controlada, desde que acompanhado por profissional do operador do aeródromo, nos termos do parágrafo 107.93(f)(1),, é permitido:

(i) aos profissionais necessários à execução de serviços emergenciais de manutenção, mediante solicitação formal da organização instalada no aeródromo e demandante dos serviços;

(ii) aos agentes públicos de fiscalização e controle, no exercício da função, que apresentem identificação expedida pelos respectivos órgãos;”

(iii) na forma de comboio, aos condutores de veículo ou equipamentos não credenciados, com necessidade de atendimento às atividades ou serviços na área controlada.

O parágrafo 107.93(f)(1) também foi revisado para alinhar-se com o parágrafo anterior:

“No caso de serviço de manutenção emergencial, atuação de agente público de fiscalização e controle ou programação de visitas à área operacional, e desde de que o acompanhamento se dê por funcionário(s) do próprio operador do aeródromo, de posse de credencial permanente, previamente autorizado junto ao setor de credenciamento, o operador de aeródromo poderá fornecer as credenciais necessárias ao pessoal de serviço e visitantes, sem a devida aplicação das etapas mencionadas. “

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvia.lobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.81 (h) (5) O operador de aeródromo pode autorizar que a atividade de controle de acesso à AC permaneça sob responsabilidade de um concessionário, desde que este elabore, implemente e mantenha um PSESCA, nos termos da seção 107.215.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
(5) O operador de aeródromo pode autorizar que a atividade de controle de acesso à AC de um determinado concessionário permaneça sob sua responsabilidade de um concessionário , desde que este elabore, implemente e mantenha um PSESCA, nos termos da seção 107.215.	
JUSTIFICATIVA	
Tornar claro no texto que o concessionário só pode controlar o acesso à uma AC que lhe foi concedida pelo operador do aeródromo.	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 79 - Contribuição parcialmente aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a justificativa é pertinente. A redação final adotada ficou diferente da proposta nesta contribuição, mas atende a preocupação da justificativa.</p> <p><i>“107.101(a)(3) O operador de aeródromo pode autorizar que a implementação e operação dos recursos necessários para o controle dos pontos de acesso permaneça sob a responsabilidade do concessionário da respectiva área, desde que este elabore, implemente e mantenha um PSESCA, nos termos da seção 107.215.”</i></p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.83 (b) O operador de aeródromo deve garantir que o ponto de controle de acesso à ARS possua infraestrutura e recursos humanos adequados para sua operação, incluindo postos de identificação e canais de inspeção necessários.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
O operador de aeródromo deve garantir que o ponto de controle de acesso à ARS possua infraestrutura e recursos humanos adequados para sua operação, incluindo postos de identificação e módulos canais de inspeção necessários.	
JUSTIFICATIVA	
Adequar o texto a linguagem técnica já consolidada no meio AVSEC.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 80 - Contribuição aceita. De forma a proporcionar entendimento adequado do requisito, a ANAC incluiu no RBAC 107 as definições de “canal de inspeção” e “módulo de inspeção”, de maneira que se compatibilizem com a definição já incluída na minuta de “ponto de controle de acesso”.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.83 (b) (2) Os pontos de controle de acesso devem prover meios de impedir o acesso de pessoas ou veículos sem credenciais ou autorizações ou com credenciais ou autorizações falsificadas, alteradas ou de terceiros.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
(2) Os pontos de controle de acesso devem prover meios de impedir o acesso de pessoas ou veículos sem credenciais ou autorizações ou com credenciais ou autorizações falsificadas, alteradas, vencidas ou de terceiros.	
JUSTIFICATIVA	
Adequação do texto para que o requisito esteja mais alinhado com as necessidades.	
RESPOSTA DA ANAC	

AP. 81 - Contribuição aceita.**DADOS DO COLABORADOR**

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

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

107.83 (c) (2) Poderão receber autorização de acesso à ARS, sem prévio credenciamento, desde que acompanhado por profissional atuante no aeródromo e de posse de credencial permanente:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(2) Poderão receber autorização de acesso à ARS, sem prévio credenciamento, desde que ~~acompanhado~~ supervisionado por profissional atuante no aeródromo de posse de credencial permanente e autorizado a transitar na área a ser acessada:

(iv) profissionais necessários à execução de serviços de pequena duração, mediante solicitação formal da organização instalada no aeroporto e demandante dos serviços;

(v) agentes públicos de fiscalização e controle no exercício da função, que apresentem a identificação emitida pelos respectivos órgãos;

JUSTIFICATIVA

- 1) Nem todos os portadores de credenciais permanentes estão autorizados a transitar em todas as áreas restritas e controladas do aeródromo.
- 2) Dificuldade de efetivo para realizar os acompanhamentos. Não há pessoas atuantes no aeródromo para acompanhar passageiros e tripulantes de Taxi Aéreo e Aviação Geral que não sejam baseados na localidade.
- 1) Exemplos de profissionais com necessidade de acesso emergencial:
 - ✓ Fiscais do Ministério do Trabalho que inspecionam empresas atuantes na área operacional do aeroporto.

Profissionais de Manutenção (TI, Elétrica, Refrigeração etc)

RESPOSTA DA ANAC**AP. 82 - Contribuição parcialmente aceita.**

A ANAC agradece a contribuição e informa que a justificativa é pertinente, mas considera desnecessário o acréscimo de texto sugerido: “e autorizado a transitar na área a ser acessada”. Tal autorização já deve estar prevista na credencial do profissional e trata-se de verificação fundamental do funcionário que atua no controle de acesso às áreas.

Ressalta-se que o acesso de pessoas, que não passageiros, sem credenciais às áreas controladas ou ARS necessita ser feito sob supervisão ou acompanhamento direto do operador do aeródromo. No caso do acesso de profissionais de manutenção e de agentes públicos, a supervisão não se mostra viável, tendo em vista que os deslocamentos podem ser diversos, sem cobertura por CFTV ou por um profissional num posto de supervisão. Assim, adotou-se na redação final a necessidade de acompanhamento por funcionário do operador do aeródromo.

Foi incluído um parágrafo exclusivo para atendimento parcial da contribuição:

“107.105(c)(4) O acesso à ARS, desde que acompanhado por profissional do operador do aeródromo, nos termos do parágrafo 107.93(f)(1), é permitido:

- (iv) aos profissionais necessários à execução de serviços emergenciais de manutenção, mediante solicitação formal da organização instalada no aeródromo e demandante dos serviços;*
- (v) aos agentes públicos de fiscalização e controle, no exercício da função, que apresentem identificação expedida pelos respectivos órgãos”*
- (vi) na forma de comboio, aos condutores de veículo ou equipamentos não credenciados, com necessidade de atendimento às atividades ou serviços na área controlada.*

O parágrafo 107.93(f)(1) também foi revisado para alinhar-se com o requisito parágrafo anterior:

“No caso de serviço de manutenção emergencial, atuação de agente público de fiscalização e controle ou programação de visitas à área operacional, e desde de que o acompanhamento se dê por funcionário(s) do próprio operador do aeródromo, de posse de credencial permanente, previamente autorizado junto ao setor de credenciamento, o operador de aeródromo poderá fornecer as credenciais necessárias ao pessoal de serviço e visitantes, sem a devida aplicação das etapas mencionadas. “

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvalobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.83 (c) (6) O operador de aeródromo pode autorizar que a atividade de controle de acesso à ARS permaneça sob responsabilidade de um concessionário, desde que este elabore, implemente e mantenha um PSESCA, nos termos da seção 107.215.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
(6) O operador de aeródromo pode autorizar que a atividade de controle de acesso à ARS de um determinado concessionário permaneça sob sua responsabilidade de um concessionário , desde que este elabore, implemente e mantenha um PSESCA, nos termos da seção 107.215.	
JUSTIFICATIVA	
Tornar claro no texto que o concessionário só pode controlar o acesso à uma ARS que lhe foi concedida pelo operador do aeródromo.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 83 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.91 (c) (6) produzir relatórios gerenciais com as informações de controle e registro de credenciais e autorizações aeroportuária, mensais e anuais, que devem ser arquivados, física ou eletronicamente, por no mínimo 5 (cinco) anos.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
(6) produzir relatórios gerenciais com as informações de controle e registro de credenciais e autorizações aeroportuária, mensais e anuais, que devem ser arquivados, física ou eletronicamente, por no mínimo 5 (cinco) anos, a contar da data de emissão.	
JUSTIFICATIVA	
Estabelecer de forma objetiva o início de contagem do prazo mencionado.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 84 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.93 (a) (1) A credencial e a autorização terão validade apenas no ambiente aeroportuário e devem ser classificadas em duas categorias: permanente ou temporária, sendo que:	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
(1) A credencial e a autorização terão validade apenas no ambiente do aeroporto que as emitiu aeroportuário e devem ser classificadas em duas categorias: permanente ou temporária, sendo que:	
JUSTIFICATIVA	
Expressar melhor o requisito, considerando que a credencial de um determinado aeroporto não permite ao seu portador acessar outras dependências aeroportuárias.	

RESPOSTA DA ANAC
AP. 85 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.93 (b) (5) arquivar a documentação exigida e produzida durante o processo, pelo período mínimo de 5 (cinco) anos, a contar da data da formalização da decisão.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
(5) arquivar, física e eletronicamente, a documentação exigida e produzida durante o processo, pelo período mínimo de 5 (cinco) anos, a contar da data da formalização da decisão.	
JUSTIFICATIVA	
A utilização de meios eletrônicos (digitalização) no gerenciamento (arquivamento, proteção de documentos contra intemperes, destruição, acessos não autorizado e rastreamento) de documentos restritos e que necessitam ser mantidos sob custódia por longo período de tempo é muito mais eficaz e seguro do que os tradicionais arquivos de documentos impressos, os quais requerem grandes espaços físicos e dispositivo de armazenamento com proteção contra fogo.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 86 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvia.lopez@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.93 (f) No processo de concessão de credenciais ou autorizações temporárias para pessoal de serviço ou visitantes brasileiros, o operador de aeródromo deve aplicar as etapas dos parágrafos 107.93(b), (c) e (d), exceto os parágrafos 107.93(c)(3) e 107.93(d)(3).	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
(f) No processo de concessão de credenciais ou autorizações temporárias para pessoal de serviço ou visitantes , o operador de aeródromo deve aplicar as etapas dos parágrafos 107.93(b), (c) e (d), exceto os parágrafos 107.93(c)(3) e 107.93(d)(3).	
(h) No processo de concessão de credenciais ou autorizações temporárias para visitantes brasileiros, o operador de aeródromo deve aplicar as etapas dos parágrafos 107.93(b), (c) e (d), exceto os parágrafos 107.93 (b) (2), (3), 107.93(c) (3), (4) e 107.93(d)(3).	
JUSTIFICATIVA	
Considerando as atuais exigências de treinamento (SGSO, FAMIL e DDA) previstas em regulamento específico da ANAC, é impraticável exigir que um agente público de fiscalização e controle ou um profissional da iniciativa privada tenham que fazer um curso SGSO e FAMIL ou DDA (nos casos de condutores de veículos e equipamentos) para acessar eventualmente às AC e ARS de um aeroporto, sob acompanhamento de um portador de credencial permanente, para realizar uma atividade que, na maioria das vezes, não demora mais do que uma ou duas horas. Destacam-se abaixo as cargas horárias dos cursos citados: DDA: 9 horas; FAMIL: 4 horas; e SGSOP: 4 horas.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 87 - Contribuição aceita parcialmente.	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão foi aplicada tanto para os visitantes quanto para o pessoal de serviço.	
Redação adotada: <i>“107.93(f) No processo de concessão de credenciais ou autorizações temporárias para pessoal de serviço, visitantes ou veículos, o operador de aeródromo deve aplicar as etapas previstas nos parágrafos 107.93(b), (c) e (d), exceto os parágrafos 107.93(c)(3), 107.93(c)(4) e 107.93(d)(3).”</i>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.95 (c) O modelo de credencial ou autorização aeroportuária deve ser alterado a cada 5 (cinco) anos ou, no caso de sistema de credenciamento que não utilize de tecnologia automatizada, sempre que o número de credenciais não devolvidas, extraviadas, furtadas ou roubadas ultrapassar o índice de 3% (três por cento) do total de credenciais válidas.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
O modelo de credencial ou autorização aeroportuária deve ser alterado a cada 8 (oito) anos ou, no caso de sistema de credenciamento que não utilize de tecnologia automatizada, sempre que o número de credenciais não devolvidas, extraviadas, furtadas ou roubadas ultrapassar o índice de 3% (três por cento) do total de credenciais válida com acesso às AC e ARS .	
JUSTIFICATIVA	
<p>A alteração do modelo de credencial aeroportuária a cada 5 anos, além de trazer custos econômico adicionais para as organizações atuantes no aeroporto, traz vulnerabilidade adicional ao sistema, visto que o aeroporto, a cada interstício de 3 (três) anos, teria que conviver, os 2 anos seguintes com dois modelos de credenciais aeroportuária distintos.</p> <p>A vulnerabilidade decorrente das credenciais não devolvidas, extraviadas, furtadas ou roubadas - críticas para a AVSEC - refere-se apenas aos acessos à AC e à ARS, razão pela qual propõe-se a complementação do dispositivo com a expressão “com acesso as AC e ARS”.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 88 - Contribuição aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o parágrafo foi redigido da seguinte forma:</p> <p>“107.95(c) O modelo de credencial ou autorização aeroportuária, com acesso à AC e ARS, deve ser alterado a cada 8 (oito) anos”</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvalobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.95 (f) O sistema de credenciamento e autorização deve ser submetido a inspeções trimestrais e auditorias anuais, observando o programa de controle de qualidade AVSEC do aeródromo.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
O sistema de credenciamento e autorização deve ser submetido a inspeções semestrais e trimestrais e auditorias a cada 2 (dois) anos, conforme estabelece o Programa Nacional de Controle de Qualidade AVSEC (RBAC nº 111, de 2010, aprovado pela Resolução ANAC nº 152, de 2010) anuais, observando o programa de controle de qualidade AVSEC do aeródromo.	
JUSTIFICATIVA	
A versão original contraria o programa nacional de controle de qualidade, considerando que a auditoria AVSEC somente deve ser realizada por profissional com habilitação de auditor AVSEC. Assim sendo, o requisito, na forma como foi proposta pelo regulador, onera os custos do sistema de credenciamento e, com efeito, o valor do fornecimento da credencial para as organizações atuantes no aeroporto.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 89 - Contribuição aceita.	
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação foi alterada conforme abaixo:	
<i>“107.95(f) O sistema de credenciamento e autorização deve ser submetido, no mínimo, a inspeções semestrais e auditorias a cada 2 (dois) anos, observando o programa de controle de qualidade AVSEC do aeródromo.”</i>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvalobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.123 (b) O operador do aeródromo deve dispor de meios para impedir o trânsito indevido de pessoas entre as áreas de embarque e o pátio de aeronaves, adotando medidas em coordenação com o operador aéreo.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
O operador do aeródromo deve supervisionar o dispor de meios para impedir o trânsito indevido de pessoas entre as áreas de embarque e o pátio de aeronaves, adotando medidas, em coordenação com o operador aéreo, quando detectar situação que possa propiciar ou facilitar o trânsito indevido de pessoas.	
JUSTIFICATIVA	
Considerando que os operadores aéreos são os responsáveis pela decisão quanto ao momento do embarque do passageiro, incluindo a sua identificação para acessar a aeronave, entende-se que o papel do operador do aeroporto é o de supervisionar e coordenar medidas preventivas quando constatar alguma vulnerabilidade no processo.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 90 - Contribuição não aceita.	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o objetivo do requisito é garantir que o operador de aeródromo providencie os recursos físicos adequados para prevenir o acesso indevido de passageiros, da área de embarque para o pátio de aeronaves. Assim, os recursos físicos podem abranger: barreiras de segurança, portas automáticas, alarmes de detecção, CFTV, dentre outros. Ressalta-se que o uso adequado de tais recursos deverá ser coordenado com os operadores aéreos que, efetivamente, realizam o controle de acesso de passageiros ao pátio de aeronaves e, também, possuem responsabilidades no uso adequados dos recursos existentes</p> <p>A ANAC providenciou uma adaptação na redação do parágrafo para explicitar o aspecto dos recursos físicos, conforme abaixo:</p> <p><i>“107.123(b) O operador do aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para impedir o trânsito indevido de pessoas entre as áreas de embarque e o pátio de aeronaves, adotando medidas em coordenação com o operador aéreo.”</i></p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.141 (2) (b) O operador do aeródromo deve manter sistema de circuito fechado de televisão (CFTV) que abranja o fluxo de embarque e desembarque da bagagem despachada, com capacidade de monitoramento e gravação por um período mínimo de 5 (cinco) dias.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
(b) O operador do aeródromo deve manter sistema de circuito fechado de televisão (CFTV) que abranja o fluxo de embarque (na área de triagem e inspeção) e desembarque (restituição) da bagagem despachada, com capacidade de monitoramento e gravação por um período mínimo de 5 (cinco) dias.	
JUSTIFICATIVA	
Especificar as áreas de monitoramento de responsabilidade do Operador Aeroportuário, para provimento do CFTV. Segundo a IS n° 108-001, item F .7.1., “a partir do ponto de aceitação da bagagem, esta é vigiada por funcionário(s) de rampa do operador aéreo pessoalmente e, em caso de disponibilidade, por sistema de circuito fechado de televisão, em coordenação com o operador do aeródromo, durante todo o processo de guarda, manuseio, carregamento e descarregamento na aeronave, para impedir que seja violada ou que sejam inseridos materiais proibidos”.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 91 - Contribuição aceita. A ANAC agradece a contribuição e informa que, para cobertura adequada do processo de despacho da bagagem, além das áreas especificadas pela contribuição, foi incluída a área de aceitação, conforme redação abaixo. <i>“107.141(b) O operador do aeródromo deve manter sistema de CFTV que abranja o fluxo de embarque (área de aceitação, triagem e inspeção) e desembarque (área de restituição) da bagagem despachada, com capacidade de monitoramento e gravação por um período mínimo de 30 (trinta) dias.”</i>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>107.161</p> <p>(a) No terminal de carga cuja operação estiver sob a responsabilidade do operador de aeródromo, durante o processo de aceitação da carga ou correio, o operador de aeródromo deve:</p> <p>(1) exigir informações documentadas, física ou eletronicamente, suficientes para caracterizar o volume a ser recebido e processado, como carga conhecida ou carga desconhecida;</p> <p>(2) verificar as condições do volume a ser recebido, de forma a garantir que não haja indícios de violação ou adulteração; e</p> <p>(3) processar os volumes recebidos através de fluxos segregados, em função da sua caracterização em carga conhecida ou desconhecida, evitando a contaminação dos volumes de carga.</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>(a) No terminal de carga cuja operação estiver sob a responsabilidade do operador de aeródromo, durante o processo de recebimento e aceitação da carga ou mala postal ou correio, o operador de aeródromo deve:</p> <p>(1) exigir informações documentadas, física ou eletronicamente, suficientes para caracterizar o volume a ser recebido e processado, como carga conhecida ou carga desconhecida;</p> <p>(2) verificar as condições do volume a ser recebido, de forma que os a garantir que não haja indícios de violação ou adulteração sejam identificados e notificados; e</p> <p>(3) processar os volumes recebidos através de fluxos segregados, em função da sua caracterização em carga conhecida ou desconhecida, evitando a contaminação dos volumes de carga.</p>	
JUSTIFICATIVA	
<p>No termos do item 108.125 do RBAC nº 108 a identificação e aceitação da carga são de responsabilidade do operador aéreo.</p> <p>Nos terminais de carga doméstico ou internacional, cuja operação está sob responsabilidade do operador do aeroporto, não há uma relação direta com clientes (pessoa física ou jurídica) e sim com os operadores aéreos ou com os Correios, no caso da mala postal.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	

AP.92 - A ANAC agradece a contribuição e esclarece conforme segue:

107.161(a)

Contribuição aceita parcialmente

A ANAC não verificou necessidade de inclusão do termo “recebimento”, tendo em vista a inserção da definição de “área de aceitação ou recebimento de carga”:

“Área de aceitação ou recebimento de carga significa a área designada pelo operador do aeródromo destinada ao processo de aceitação de volumes de carga destinados ao transporte aéreo.”

Recepcionada a sugestão de substituição do termo “correio”.

107.161(a)(2)

Contribuição aceita

107.161(a)(3)

Contribuição não aceita

Este parágrafo visa garantir que se inicie a proteção adequada dos volumes de carga conhecida recebidas pelo operador de aeródromo, nas áreas de aceitação de carga do TECA operado pelo operador do aeródromo.

As cargas conhecidas recebidas pelo operador do aeródromo podem ser provenientes de agentes de carga acreditados. Portanto, tais fluxos só poderão/deverão ser implementados após regulamentação sobre a acreditação de agentes de carga.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>107.161 (a) No terminal de carga cuja operação estiver sob a responsabilidade do operador de aeródromo, durante o processo de aceitação da carga ou correio, o operador de aeródromo deve:</p> <p>...</p> <p>(2) verificar as condições do volume a ser recebido, de forma a garantir que não haja indícios de violação ou adulteração; e</p> <p>(3) processar os volumes recebidos através de fluxos segregados, em função da sua caracterização em carga conhecida ou desconhecida, evitando a contaminação dos volumes de carga.</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
No terminal de carga cuja operação de recebimento e aceitação da carga e mala postal estiver sob a responsabilidade do operador de aeródromo, durante o processo de aceitação da carga ou correio , o operador de aeródromo deve:	
JUSTIFICATIVA	
<p>No termos do item 108.125 do RBAC nº 108 a identificação e aceitação da carga são de responsabilidade do operador aéreo.</p> <p>Nos terminais de carga doméstico ou internacional, cuja operação está sob responsabilidade do operador do aeroporto, não há uma relação direta com clientes (pessoa física ou jurídica) e sim com os operadores aéreos ou com os Correios, no caso da mala postal.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 93 - Contribuição aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que as redações foram adaptadas:</p> <p><i>“107.161(a) No terminal de carga cuja operação de aceitação da carga ou mala postal estiver sob a responsabilidade do operador de aeródromo, este deve:”</i></p> <p><i>“107.163(a) No terminal de carga cuja operação de armazenagem e manuseio da carga ou mala postal estiver sob a responsabilidade do operador de aeródromo, este deve:”</i></p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvalobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.163 Proteção da carga e correio	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
107.163 Proteção da carga e mala postal Correio	
JUSTIFICATIVA	
<p>Adequá-lo às definições da legislação referenciada.</p> <p>Em conformidade com o inciso XCVIII do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo, para entrega às outras administrações postais, são definidos como “mala postal” e não como “correio”.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 94 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.163 (a) No terminal de carga cuja operação estiver sob a responsabilidade do operador de aeródromo, durante o processo de armazenagem e manuseio da carga ou correio, o operador de aeródromo deve:	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
No terminal de carga cuja operação estiver sob a responsabilidade do operador de aeródromo, durante o processo de armazenagem e manuseio da carga ou mala postal correio , o operador de aeródromo deve:	
JUSTIFICATIVA	
Adequá-lo às definições da legislação referenciada. Em conformidade com o inciso XCVIII do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo, para entrega às outras administrações postais, são definidos como "mala postal" e não como "correio".	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 95 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.163 (a) (3) manter os volumes segregados, em função da sua caracterização, até que a carga desconhecida passe pelo processo de inspeção e seja liberada.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
(3) manter os volumes segregados, em função da sua caracterização, até que a carga desconhecida passe pelo processo de inspeção e seja liberada para embarque na aeronave.	
JUSTIFICATIVA	
Sugestão de complementar a redação para esclarecer que esse procedimento é aplicável apenas nos casos de cargas ou volumes liberados para transporte no porão das aeronaves, considerando que a carga desembarcada já passou por controle de segurança no aeroporto de origem.	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 96 - Contribuição não aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a intenção do requisito era especificar que o volume de carga desconhecido seria submetido ao processo de inspeção e liberado desse processo, ou seja, reconhecido de que estaria livre de objetos proibidos. Ressaltamos, ainda, que o processo se aplicaria a qualquer carga, de origem ou conexão, direcionada para embarque.</p> <p>A ANAC revisou o parágrafo, de forma a evitar interpretação diversa, mantendo o objetivo da medida de segurança de segregação entre volumes conhecidos e desconhecidos.</p> <p><i>“107.163(a)(3) manter os volumes segregados, no tempo e no espaço, em função da sua caracterização como conhecida ou desconhecida.”</i></p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.163 (a) (3) (i) A proteção dos volumes de carga e correio permanece sob a responsabilidade do operador do aeródromo até a sua transferência ao operador aéreo ou outra entidade interveniente.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
(i) A proteção dos volumes de carga e mala postal correio permanece sob a responsabilidade do operador do aeródromo até a sua transferência ao operador aéreo ou outra entidade interveniente.	
JUSTIFICATIVA	
Adequá-lo às definições da legislação referenciada. Em conformidade com o inciso XCVIII do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo, para entrega às outras administrações postais, são definidos como “mala postal” e não como “correio”.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 97 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.165 Inspeção da carga e correio	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Inspeção da carga e mala postal correio	
JUSTIFICATIVA	
Adequá-lo às definições da legislação referenciada. Em conformidade com o inciso XCVIII do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo, para entrega às outras administrações postais, são definidos como “mala postal” e não como “correio”.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 98 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.165 (a) O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para a realização da inspeção de segurança de carga e correio, sob a responsabilidade do operador aéreo.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
O operador de aeródromo deve prover, em suas instalações, os recursos físicos necessários para a realização da inspeção de segurança de carga e mala postal correio , sob a responsabilidade do operador aéreo.	
JUSTIFICATIVA	
Adequá-lo às definições da legislação referenciada. Em conformidade com o inciso XCVIII do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo, para entrega às outras administrações postais, são definidos como “mala postal” e não como “correio”.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 99 - Contribuição aceita. A redação foi ajustada para prever a exceção de fornecimento de equipamentos em instalações próprias do operador aéreo, conforme a seguir: “107.165(a) O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para a realização da inspeção de segurança de carga e mala postal, sob a responsabilidade do operador aéreo, exceto em instalações sob exploração do operador aéreo.”	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	

107.165 (a) (1) O processo de inspeção de segurança da carga e correio poderá utilizar dos conceitos de expedidor reconhecido e agente de carga aérea acreditado, observando a normatização específica sobre a matéria.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(1) O processo de inspeção de segurança da carga e mala postal ~~correio~~ poderá utilizar dos conceitos de expedidor reconhecido e agente de carga aérea acreditado, observando a normatização específica sobre a matéria.

JUSTIFICATIVA

Adequá-lo às definições da legislação referenciada.

Em conformidade com o inciso XCVIII do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo, para entrega às outras administrações postais, são definidos como “mala postal” e não como “correio”.

Além disso, questiona-se a quem caberá emitir certificado do expedidor reconhecido e ao agente de carga aérea acreditado, pois atualmente não existe mais a figura do Órgão responsável por essas certificações. A pergunta é pertinente considerando o disposto no Art. 5º da Resolução ANAC nº 116/2009, onde o operador aeródromo somente emitirá o credenciamento para acesso as áreas controladas e restritas, mas não tem o poder de polícia necessário para acreditar o agente de carga aérea e nem, tampouco, para o expedidor reconhecido.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 100 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

107.167 Carga e correio em trânsito ou em conexão
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Carga e correio mala postal em trânsito ou em conexão
JUSTIFICATIVA
Adequá-lo às definições da legislação referenciada. Em conformidade com o inciso XCVIII do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo, para entrega às outras administrações postais, são definidos como “mala postal” e não como “correio”.
RESPOSTA DA ANAC
AP. 101 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvalobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	

107.167 (a) O operador de aeródromo deve estabelecer as áreas e os fluxos destinados à chegada, circulação e partida de carga ou correio em trânsito ou em conexão, inclusive dos volumes que não passam pelo terminal de carga sob responsabilidade do operador de aeródromo, indicando os percursos e pontos de inspeção a serem observados pelos operadores aéreos no processamento dos volumes.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O operador de aeródromo deve estabelecer as áreas e os fluxos destinados à chegada, circulação e partida de carga ou mala postal ~~correio~~ em trânsito ou em conexão, inclusive dos volumes que não passam pelo terminal de carga sob responsabilidade do operador de aeródromo, indicando os percursos e pontos de inspeção a serem observados pelos operadores aéreos no processamento dos volumes.

JUSTIFICATIVA

Adequá-lo às definições da legislação referenciada.
Em conformidade com o inciso XCVIII do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo, para entrega às outras administrações postais, são definidos como “mala postal” e não como “correio”.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 102 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

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

107.169 Carga e correios suspeitos
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Carga e correios mala postal suspeitos
JUSTIFICATIVA
Adequá-lo às definições da legislação referenciada. Em conformidade com o inciso XCVIII do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo, para entrega às outras administrações postais, são definidos como “mala postal” e não como “correio”.
RESPOSTA DA ANAC
AP. 103 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvalobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.169 (b) O operador de aeródromo, em coordenação com operador aéreo, deve prover recursos	

adequados para serem utilizados no gerenciamento de situações de resposta que envolvam carga ou correio caracterizados como suspeitos.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(b) O operador de aeródromo, em coordenação com operador aéreo, deve prover recursos adequados para serem utilizados no gerenciamento de situações de resposta que envolvam carga ou mala postal e correio caracterizados como suspeitos.

JUSTIFICATIVA

Adequá-lo às definições da legislação referenciada.
Em conformidade com o inciso XCVIII do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo, para entrega às outras administrações postais, são definidos como “mala postal” e não como “correio”.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 104 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

107.201 (b) (iv) garantir que seus funcionários, orgânicos ou terceirizados, possuam o conhecimento necessário para a condução das ações de contingência;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(iv) garantir que seus funcionários, orgânicos ou terceirizados, possuam o conhecimento necessário para a condução das ações de contingência de sua responsabilidade;
JUSTIFICATIVA
Tornar o requisito mais claro com relação aos conhecimentos que os funcionários orgânicos e terceirizados devem ter a respeito das ações estabelecidas no PCA.
RESPOSTA DA ANAC
AP. 105 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.201 (b) (2) (ii) ativar e compor, se for o caso, a AAR e implementar as medidas adicionais de segurança necessárias, de acordo com a avaliação de ameaça;	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
(2) (ii) ativar e compor, se for o caso, a AAR em nível local e, se for o caso, implementar as medidas adicionais de segurança necessárias, de acordo com a avaliação de ameaça;	
JUSTIFICATIVA	
Adequar o texto ao estabelecido no art. 247 do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), segundo o qual a "AAR, em nível local, é ativada pela administração aeroportuária, com a participação dos gerentes de segurança do aeroporto e da empresa aérea envolvida, e coordenada pela PF ou, na sua ausência, por órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto."	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 106 - Contribuição aceita.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	

107.215 (a) (2) empresas que operam terminais de carga ou correio, localizados dentro ou fora do aeródromo, que destinem carga a operadores aéreos do aeródromo; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(2) empresas que operam terminais de carga ou mala postal ~~correio~~, localizados dentro ou fora do aeródromo, que destinem carga a operadores aéreos do aeródromo; e

JUSTIFICATIVA

Adequá-lo às definições da legislação referenciada.
Em conformidade com o inciso XCVIII do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo, para entrega às outras administrações postais, são definidos como “mala postal” e não como “correio”.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 107 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

107.231 (a) Com o objetivo de promover a operação de sistemas automatizados de inspeção de bagagem despachada ou a implementação de fluxos de carga e correio mais eficientes, são aceitáveis as iniciativas de celebração de acordos operacionais entre o operador de aeródromo e o operador aéreo, estabelecendo responsabilidades específicas quanto ao fornecimento e manutenção da infraestrutura e execução da atividade de inspeção de bagagem despachada ou carga no aeródromo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Com o objetivo de promover a operação de sistemas automatizados de inspeção de bagagem despachada ou a implementação de fluxos de carga e mala postal ~~correio~~ mais eficientes, são aceitáveis as iniciativas de celebração de acordos operacionais entre o operador de aeródromo e o operador aéreo, estabelecendo responsabilidades específicas quanto ao fornecimento e manutenção da infraestrutura e execução da atividade de inspeção de bagagem despachada ou carga no aeródromo.

JUSTIFICATIVA

Adequá-lo às definições da legislação referenciada.
Em conformidade com o inciso XCVIII do art. 4º do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), os volumes contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais ao operador aéreo, para entrega às outras administrações postais, são definidos como “mala postal” e não como “correio”.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 108 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero
Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979

E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

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

APÊNDICE A Requisitos aplicados em cada classe de aeródromo
CLASSE AP III

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

CLASSE AP-III

Obrigatório. É aceitável o acúmulo da função com a atividade de Resposta à Emergência.

JUSTIFICATIVA

As atividades de segurança da aviação civil podem ser acumuladas com atividades de resposta à emergência sem impactos na gestão, considerando que esta integra o plano de contingência aeroportuária, seja na resposta à emergência aeronáutica ou proteção contra de ato de interferência ilícita.

A divisão das atividades trará impactos financeiros para a Infraero em função do provimento e capacitação de pessoal em 20 aeroportos da rede, nos quais o responsável AVSEC acumula como responsável por Resposta à Emergência, sem qualquer impacto operacional nas atividades desempenhadas.

Dessa forma, não é razoável que a ANAC interfira na organização administrativa da empresa se não estiver evidenciada a necessidade e a adequada regra proposta.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 109 - Contribuição aceita parcialmente.

A ANAC agradece a contribuição e, inicialmente, informa que o RBAC 107 está promovendo a mudança da nomenclatura da função de "Gerente de Segurança Aeroportuária" para a denominação de "Responsável pela AVSEC".

O profissional designado para exercer esta função ficará responsável pela coordenação e gestão do setor de segurança aeroportuária e dos recursos necessários à aplicação dos controles de segurança previstos no regulamento proposto, incluindo as ações de contingência.

A minuta inicial do RBAC estava exigindo que tal função seja exercida de forma exclusiva, sem acúmulo com outras funções de gestão ou operacionais. A exigência de exclusividade, no entanto, estava sendo aplicada apenas aos operadores da Classe AP-III, abrangendo aproximadamente 40 aeródromos.

Considerando a justificativa da contribuição, apenas no aspecto de que a medida poderá trazer impacto financeiro aos operadores de aeródromo, e considerando a oportunidade de alinhamento com as exigências do RBAC 153, no que se refere ao acúmulo de funções gerenciais (ver 153.15), a área técnica optou por restringir a aplicabilidade do requisito aos aeródromos com movimentação média anual superior a 5 (cinco) milhões de passageiros processados. Tal restrição, permite a adoção inicial da medida a um conjunto de aeródromos sujeito a um nível de ameaça maior que os demais.

Como consequência do exposto acima, de forma a facilitar o entendimento dos regulados acerca da aplicabilidade do requisito, foi estabelecida uma nova classe de aeródromo que engloba aqueles com movimentação média anual superior a 5 milhões de passageiros, denominada Classe AP-3.

Ainda, entendemos que a manutenção desse requisito trará melhorias para o sistema de segurança aeroportuária, avaliado pelas atividades de controle de qualidade, em especial pelos resultados de Testes AVSEC. Tal posicionamento emergiu em virtude dos resultados do Relatório Anual do Programa Nacional de Controle da Qualidade em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita de 2013 (RACQ/AVSEC/2013).

Os dados coletados na aplicação do PACQ, durante o período de 2011 a 2013, demonstraram que, em geral, os aeroportos apresentam conformidade com os requisitos AVSEC, especificamente em relação à infraestrutura mínima e recursos humanos para operação. Mas, mesmo com os recursos necessários, não apresentaram um desempenho satisfatório na identificação de ameaças ao transporte aéreo.

Logo, entendemos que uma gestão e coordenação mais focada das medidas de segurança trarão melhorias a este cenário, uma vez que haverá um profissional inteiramente dedicado aos processos da AVSEC. Pois, sabe-se que a garantia da segurança não é alcançada somente com a manutenção de um número de equipamentos e profissionais a postos, mas também com uma gestão adequada dos recursos investidos em segurança.

Por fim, cabe destacar que, no sentido de promover a aplicação gradual do requisito, o RBAC 107 já prevê um prazo de vigência específico para essa medida, superior aos demais requisitos da norma, conforme item 107.233(d).

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
APÊNDICE A DO RBAC 107 REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO: 107.17(b) Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos. É aceitável o acúmulo da função com quaisquer outros cargos da estrutura organizacional do aeródromo, exceto com a função de Responsável pelo PCQ/AVSEC.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos e recomendável para os demais aeroportos. É aceitável o acúmulo da função com quaisquer outros cargos da estrutura organizacional do aeródromo, exceto com a função de Responsável pelo PCQ/AVSEC.	
JUSTIFICATIVA	
Considerando que o requisito do item 107.17(b) é <u>recomendado</u> para os aeródromos classe AP-I e <u>obrigatório</u> para os aeródromos de classe AP-II que atendem voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos, entendemos que seja, no mínimo, também <u>recomendado</u> para os demais aeródromos da classe AP-II, os quais atendem aeronaves com número de assentos igual ou menor do que 60.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 110 - Contribuição não aceita. A ANAC agradece a contribuição, mas não identifica a necessidade de explicitar essa especificação de aplicabilidade. A especificação de obrigatório já prevalece sobre as demais especificações (recomendado ou dispensando). Ademais, a critério próprio, o operador pode adotar qualquer medida de segurança que não seja obrigatória por especificação do RBAC 107.	

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG

Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
APÊNDICE A DO RBAC 107 REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO: 107.37 Obrigatório quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Obrigatório quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos e recomendável para os demais aeroportos.	
JUSTIFICATIVA	
Considerando que o requisito do item 107.37 é <u>recomendado</u> para os aeródromos classe AP-I e <u>obrigatório</u> para os aeródromos de classe AP-II que atendem voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos, entendemos que seja, no mínimo, também <u>recomendado</u> para os demais aeródromos da classe AP-II, os quais atendem aeronaves com número de assentos igual ou menor do que 60.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 111 - Contribuição não aceita.	
A ANAC agradece a contribuição, mas não identifica a necessidade de explicitar essa especificação de aplicabilidade. A especificação de obrigatório já prevalece sobre as demais especificações (recomendado ou dispensando). Ademais, a critério próprio, o operador pode adotar qualquer medida de segurança que não seja obrigatória por especificação do RBAC 107.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
APÊNDICE A DO RBAC 107 REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO: 107.39 - Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos e recomendável para os demais aeroportos.
JUSTIFICATIVA
Considerando que o requisito do item 107.39 é <u>recomendado</u> para os aeródromos classe AP-I e <u>obrigatório</u> para os aeródromos de classe AP-II que atendem voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos, entendemos que seja, no mínimo, também <u>recomendado</u> para os demais aeródromos da classe AP-II, os quais atendem aeronaves com número de assentos igual ou menor do que 60.
RESPOSTA DA ANAC
AP. 112 - Contribuição não aceita. A ANAC agradece a contribuição, mas não identifica a necessidade de explicitar essa especificação de aplicabilidade. A especificação de obrigatório já prevalece sobre as demais especificações (recomendado ou dispensando). Ademais, a critério próprio, o operador pode adotar qualquer medida de segurança que não seja obrigatória por especificação do RBAC 107.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
APÊNDICE A DO RBAC 107 REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO: 107.41 Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos e recomendável para os demais aeroportos.
JUSTIFICATIVA
Considerando que o requisito do item 107.41 é <u>recomendado</u> para os aeródromos classe AP-I e <u>obrigatório</u> para os aeródromos de classe AP-II que atendem voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos, entendemos que seja, no mínimo, também <u>recomendado</u> para os demais aeródromos da classe AP-II, os quais atendem aeronaves com número de assentos igual ou menor do que 60.
RESPOSTA DA ANAC
AP. 113 - Contribuição não aceita. A ANAC agradece a contribuição, mas não identifica a necessidade de explicitar essa especificação de aplicabilidade. A especificação de obrigatório já prevalece sobre as demais especificações (recomendado ou dispensando). Ademais, a critério próprio, o operador pode adotar qualquer medida de segurança que não seja obrigatória por especificação do RBAC 107.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>APÊNDICE A DO RBAC 107 REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO 107.57 Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos. Em aeródromo que atenda voo com até 30 assentos, a classificação pode ser feita como AC ou ARS.</p>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos, com frequência diária. Em aeródromo que atenda voo com até 30 assentos, a classificação pode ser feita como AC ou ARS. Para os aeroportos que atendam voo superior a 30 assentos, com frequência não diária, deve classificar com ARS no mínimo 3 horas antes e até 3 horas depois.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando que um número considerável de aeródromos possui de uma a três frequências de operações semanais, a alteração proposta garantiria o nível de segurança desejável durante as operações de voos regulares, reduziria os custos desses aeródromos e, com efeito, o desenvolvimento da aviação regional proposta pelo governo federal.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>AP. 114 - Contribuição não aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição, considera a sugestão viável e a justificativa pertinente, mas esclarece que a natureza da contribuição está associada ao conteúdo da Instrução Suplementar, prevista no item 107.1(c). Assim a ANAC quando da elaboração dos procedimentos aceitáveis para a classificação de AC e ARS, levará em consideração a contribuição.</p>

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvalobo@infraero.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
APÊNDICE A DO RBAC 107 REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO: 107.61 Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Obrigatório quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos e recomendável para os demais aeroportos.
JUSTIFICATIVA
Considerando que o requisito do item 107.61 é <u>recomendado</u> para os aeródromos classe AP-I e <u>obrigatório</u> para os aeródromos de classe AP-II que atendem voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos, entendemos que seja, no mínimo, também <u>recomendado</u> para os demais aeródromos da classe AP-II, os quais atendem aeronaves com número de assentos igual ou menor do que 60.
RESPOSTA DA ANAC
AP. 115 - Contribuição não aceita. A ANAC agradece a contribuição, mas não identifica a necessidade de explicitar essa especificação de aplicabilidade. A especificação de obrigatório já prevalece sobre as demais especificações (recomendado ou dispensando). Ademais, a critério próprio, o operador pode adotar qualquer medida de segurança que não seja obrigatória por especificação do RBAC 107.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Silvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Superintendência de Assuntos Regulatórios - DJRG	
Telefone de contato: (61) 3312-3979	E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
APÊNDICE A DO RBAC 107 REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO: 107.201 Obrigatório quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos e recomendável para os demais aeroportos .
JUSTIFICATIVA
Considerando que o requisito do item 107.201 é <u>recomendado</u> para os aeródromos classe AP-I e <u>obrigatório</u> para os aeródromos de classe AP-II que atendem voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos, entendemos que seja, no mínimo, também <u>recomendado</u> para os demais aeródromos da classe AP-II, os quais atendem aeronaves com número de assentos igual ou menor do que 60.
RESPOSTA DA ANAC
AP. 116 - Contribuição não aceita. A ANAC agradece a contribuição, mas não identifica a necessidade de explicitar essa especificação de aplicabilidade. A especificação de obrigatório já prevalece sobre as demais especificações (recomendado ou dispensando). Ademais, a critério próprio, o operador pode adotar qualquer medida de segurança que não seja obrigatória por especificação do RBAC 107.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Jorge Schettini Seabra	
Organização: Costa do Sol Operadora Aeroportuária	
Telefone de contato: 22 2647-9567	E-mail: schettini.seabra@grupolibra.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	

APÊNDICE A DO RBAC 107 – Classe AP-II

1. Seção 107.203 – Comunicação Social e Atendimento a Familiares: Obrigatório, quando o aeródromo atende voo internacional.
2. Seção 107.143 – Inspeção da bagagem despachada: Obrigatório, quando o aeródromo atende voo internacional ou no caso de previsão em DAVSEC.
3. Seção 107.43 – (a) (2) – A ata de reunião CSA em que seja apreciado assunto de DSAC dever ser encaminhada à ANAC...
4. Seção 107.81 (2) (i) – Poderão receber autorização de acesso à área controlada, sem prévio credenciamento, desde que acompanhado por profissional atuante no aeródromo de posse de credencial permanente: tripulante de operador de táxi aéreo ou da aviação geral, através da apresentação da CHT válida e original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço.
5. Seção 107.83 (2) (i) - Poderão receber autorização de acesso à ARS, sem prévio credenciamento, desde que acompanhado por profissional atuante no aeródromo de posse de credencial permanente: tripulante de operador de táxi aéreo ou da aviação geral, através da apresentação da CHT válida e original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço.
6. Seções 107.127, 107.129, 107.131 – Os requisitos e procedimentos estão estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.
7. Seção 107.215 – PSESCA – O operador de aeródromo deve exigir a elaboração, implementação e manutenção de um PSESCA por parte de: (1), (2), (3).
8. IAC 107-1009 RES - Ameaça de Bomba
9. IAC 107-1010 RES – Avaliação do nível de ameaça à aviação civil brasileira

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

APÊNDICE A DO RBAC 107 – Classe AP-II

1. Seção 107.203 – Comunicação Social e Atendimento a Familiares: Obrigatório, quando o aeródromo atende voo internacional. Esclarecer o tipo de voo internacional (**regular ou não regular**).
2. Seção 107.143 – **Recursos físicos necessários para a inspeção da bagagem despachada:** Obrigatório, quando o aeródromo atende voo internacional ou no caso de previsão em DAVSEC.
3. Seção 107.43 – a) (2) – A ata de reunião CSA em que seja apreciado assunto de DSAC dever ser encaminhada à ANAC...
Quando não for apreciado assunto de DSAC, a cópia da ata de reunião aprovada também deverá ser distribuída para os membros permanentes da CSA convocados?
4. Seção 107.81 (2) (i) – Poderão receber autorização de acesso à área controlada, sem prévio credenciamento, desde que acompanhado por profissional atuante no aeródromo de posse de credencial permanente: tripulante de operador de táxi aéreo ou da aviação geral, através da apresentação da CHT válida e original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço.
O tripulante que apresentar as credenciais emitidas pelas respectivas empresas aéreas ou a CHT, quando a serviço de operadores aéreos, poderão ter acesso sem acompanhamento?
5. Seção 107.83 (2) (i) - Poderão receber autorização de acesso à ARS, sem prévio credenciamento, desde que acompanhado por profissional atuante no aeródromo de posse de credencial permanente: tripulante de operador de táxi aéreo ou da aviação geral, através da apresentação da CHT válida e original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço.

O tripulante que apresentar as credenciais emitidas pelas respectivas empresas aéreas ou a CHT, quando a serviço de operadores aéreos, poderão ter acesso sem acompanhamento?

6. Seções 107.127, 107.129, 107.131 – Os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, **instrução suplementar**.

7. Seção 107.215 – PSESCA – O operador de aeródromo deve exigir a elaboração, implementação e manutenção de um PSESCA por parte de: (1), (2), (3).

Para os prestadores de serviço que abranjam a divisa entre o lado ar e o lado terra ou estejam localizados dentro do lado ar (em AC ou ARS), não haverá a obrigatoriedade de elaboração do PSESCA?

8. IAC 107-1009 RES - Ameaça de Bomba – **A instrução suplementar irá abordar sobre os procedimentos adotados em caso de ameaça de bomba?**

9. IAC 107-1010 RES – Avaliação do nível de ameaça à aviação civil brasileira – **A instrução suplementar irá abordar sobre os procedimentos adotados para a avaliação do nível de ameaça à aviação civil brasileira?**

O envio do relatório mensal de inteligência no 1º dia útil de cada mês permanecerá?

JUSTIFICATIVA

1. Especificar com mais clareza a obrigatoriedade.
2. Não localizamos procedimentos referentes à IAC 107-1009 RES e a IAC 107-1010 RES.
3. Sobre as seções 107.43 (a,2), 107.81 (2,i), 107.83 (2,i) e 107.215 (a), necessário informações citadas no campo inclusão.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece conforme a seguir:

1. **AP. 117 - Contribuição aceita.**
2. **AP. 118 - Contribuição não aceita.** A ANAC não identificou necessidade de alteração do título do requisito. O RBAC 107 busca alinhamento com os processos de segurança estabelecidos pelo RBAC 108. Assim, por exemplo, ambos os regulamentos regulam o processo de “inspeção da bagagem despachada”. O RBAC 108 dispõe sobre a execução da inspeção pelo operador aéreo. Já o RBAC 107 dispõe sobre a disponibilidade de recursos físicos. Lembrando que o parágrafo 107.231(a), dispõe sobre acordos operacionais aceitáveis que estabeleçam divisão de responsabilidades diferenciadas.
3. **AP. 119 - Contribuição não aceita.** Informamos que o regimento interno da CSA, que regulará o funcionamento da comissão, deverá ser elaborado pelo operador de aeródromo, conforme parágrafo 107.41(a). O regimento deverá dispor, por exemplo, sobre a elaboração de ata e divulgação entre os membros permanentes.
4. **AP. 120 - Contribuição não aceita.** Esclarecemos que a medida para controle de acesso de tripulantes à área controlada foi revisada, em virtude de outras contribuições e de avaliação interna da área técnica. O **parágrafo 107.103(b), da versão do RBAC aprovado e publicado**, dispõe sobre a permissão de acesso sem acompanhamento.
5. **AP. 121 - Contribuição não aceita.** Esclarecemos que a medida para controle de acesso de tripulantes à área restrita de segurança foi revisada parcialmente, em virtude de outras contribuições e de avaliação interna da área técnica. Conforme o parágrafo **107.105(c) da**

versão do RBAC aprovado e publicado, o tripulante da aviação comercial (exceto táxi aéreo) poderá acessar ARS, sem acompanhamento, desde que identificado e comprovado a necessidade de serviço. O tripulante da aviação geral e de táxi aéreo, sob as mesmas condições, poderá acessar a ARS supervisionado por profissionais ou recursos tecnológicos do operador de aeródromo.

- 6. AP. 122 - Contribuição não aceita.** Esclarecemos que as seções 107.127 e 107.129 fazem uso da expressão “normatização específica sobre a matéria” buscando referir-se a outro instrumento normativo que regule o tema de forma mais direta (específica). No caso em questão, as seções se referem ao tema atualmente regulado pela IAC 107-1005. Esta IAC permanecerá vigente, mesmo após a publicação do RBAC 107. A expressão não se refere à Instrução Suplementar.
- 7. AP. 123 - Contribuição não aceita.** Esclarecemos que o PSESCA só será obrigatório para os concessionários que se enquadrem nas duas condições definidas: parágrafos 107.215(a)(3)(i) e 107.2015(a)(3)(ii). Caso o concessionário se enquadre apenas no parágrafo 107.215(a)(3)(i), ele deve apenas cumprir as regras gerais de segurança estabelecidas no PSA, pelo operador de aeródromo.
- 8. AP. 124 - Contribuição não aceita.** Esclarecemos que o tema ameaça de bomba é parte integrante do Sistema de Contingência, regulado pela subparte H do Regulamento proposto. Ademais, a Instrução Suplementar deverá trazer detalhamento acerca dos procedimentos de recebimento e resposta a ameaças de bomba. A IAC 107-1009 RES será revogada pela Resolução de aprovação do RBAC 107.
- 9. AP. 125 - Contribuição não aceita.** Esclarecemos que o tema regulado pela IAC 107-1010 RES não está no escopo do Regulamento proposto. Portanto, tal IAC permanecerá vigente. Ressalta-se, no entanto, que parte do conteúdo da IAC 107-1010 RES, aprovada em 2005, tem sua aplicabilidade prejudicada, em virtude das diretrizes do PNAVSEC, aprovado em 2010, e da Resolução ANAC nº 167/2010.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sandro Oliveira

Organização: Smiths Detection

Telefone de contato: (61)8261-0220

E-mail: sandro.oliveira@smithsdetection.com

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

107.21 Aquisição de equipamentos de segurança

(a) O operador de aeródromo deve adquirir equipamentos de segurança de forma a atender aos requisitos deste regulamento (Quais requisitos de segurança?).

(1) Os equipamentos de segurança a serem adquiridos pelo operador de aeródromo devem atender as especificações técnicas mínimas dos parâmetros de detecção, calibração e operação necessários para assegurar a eficácia e continuidade dos níveis de segurança (onde estão descritas essas especificações e níveis de segurança?).

(b) O operador de aeródromo deve manter um inventário dos equipamentos de segurança.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**107.21 Aquisição de equipamentos de segurança**

(a) O operador de aeródromo deve adquirir equipamentos de segurança de forma a atender aos requisitos deste regulamento baseado nas diretrizes estabelecidas pelo Operador Nacional (Infraero). Tais diretrizes constam tanto nos *standards* do Anexo 17, quanto nas orientações do Doc 8973, ambos da OACI, e estão sendo objeto de discussão no projeto da Carga Aérea Segura no Brasil, conduzido pela Secretaria de Aviação Civil (SAC)

(1) Os equipamentos de segurança a serem adquiridos pelo operador de aeródromo devem atender as especificações técnicas mínimas dos parâmetros de detecção, calibração e operação necessários para assegurar a eficácia e continuidade dos níveis de segurança, seguindo as diretrizes constantes da emenda 13 ao Anexo 17 da OACI, aplicável desde 15 de julho de 2013

(b) O operador de aeródromo deve manter um inventário dos equipamentos de segurança.

JUSTIFICATIVA

A justificativa é para se ter um padrão de segurança Nacional equivalente ao previsto na OACI com o intuito de cumprir os acordos com as instituições internacionais como por exemplo o TSA e a E-CAC.

RESPOSTA DA ANAC**AP. 126 - Contribuição não aceita.**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o PNAVSEC traz a definição de equipamento de segurança:

“equipamento de segurança: dispositivo de natureza especializada para uso individual ou como parte de um sistema, na detecção de intrusos, armas, substâncias, objetos ou dispositivos perigosos ou proibidos para prevenção de ato de interferência ilícita contra a aviação civil, suas instalações e serviços;”

Assim, os equipamentos de segurança deverão ser adquiridos pelo operador de aeródromo para fins de cumprimento de qualquer requisito de segurança presente no RBAC 107 que exija o emprego de tais equipamentos.

As especificações técnicas mínimas dos parâmetros de detecção, calibração e operação necessários para assegurar a eficácia e continuidade dos níveis de segurança poderão estar especificados pelos fabricantes dos equipamentos ou mesmo pela ANAC, por meio da Instrução Suplementar, prevista no parágrafo 107.1(c), ou outro instrumento normativo.

Eventuais padrões nacionais de procedimentos de segurança deverão ser estabelecidos pelo órgão regulador, neste caso a ANAC. No processo de definição de tais padrões a ANAC poderá consultar as práticas adotadas pelos operadores de aeródromos brasileiros, incluindo a Infraero.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Sandro Oliveira	
Organização: Smiths Detection	
Telefone de contato: (61)8261-0220	E-mail: sandro.oliveira@smithsdetection.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.23 Calibração de equipamentos de segurança	

(a) O operador de aeródromo deve manter os equipamentos calibrados de forma a atender aos requisitos deste regulamento, em função do nível de ameaça.

(1) Com o objetivo de garantir a calibração e a eficácia adequada dos equipamentos de segurança e sistemas de suporte, o operador de aeródromo deve elaborar e implementar um programa de testes e ensaios de aferição, descrevendo:

(i) o cronograma de realização de testes e ensaios de aferição;

(ii) a(s) metodologia(s) empregada(s) nos testes e ensaios de cada equipamento;

(iii) o(s) resultado(s) esperado(s) para a condição de funcionamento aceitável do equipamento; e

(iv) as ações corretivas a serem adotadas na identificação de deficiências ou desvios das características esperadas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

107.23 Calibração de equipamentos de segurança

(a) O operador de aeródromo deve manter os equipamentos calibrados de forma a atender aos requisitos deste regulamento, em função do nível de ameaça.

(1) Com o objetivo de garantir a calibração e a eficácia adequada dos equipamentos de segurança e sistemas de suporte, o operador de aeródromo deve elaborar e implementar um programa de testes e ensaios de aferição, baseado no modelo já produzido e implementado pelo operador Nacional (Infraero) descrevendo:

(i) o cronograma de realização de testes e ensaios de aferição;

(ii) a(s) metodologia(s) empregada(s) nos testes e ensaios de cada equipamento;

(iii) o(s) resultado(s) esperado(s) para a condição de funcionamento aceitável do equipamento; e

(iv) as ações corretivas a serem adotadas na identificação de deficiências ou desvios das características esperadas.

JUSTIFICATIVA

Essa alteração se deve para se manter um padrão nacional entre os aerodromos e o Operador nacional.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 127 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que eventuais padrões nacionais de procedimentos de segurança deverão ser estabelecidos pelo órgão regulador, neste caso a ANAC. No processo de definição de tais padrões a ANAC poderá consultar as práticas adotadas pelos operadores de aeródromos brasileiros, incluindo a Infraero. Ressalta-se que, possivelmente, os padrões de calibração utilizados pela Infraero estão baseados na regulamentação de AVSEC vigente (IAC 107-1004A RES).

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos	
Organização: ABEAR	
Telefone de contato: (21) 25326126	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
APÊNDICE A DO RBAC 107, itens 107.55, 107.57, 107.67, 107.69.	

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão da aplicabilidade “Obrigatório” e inclusão da aplicabilidade “Recomendado” para os aeródromos da Classe AD.

JUSTIFICATIVA

Considerando as características dos aeródromos da Classe AD, que em sua maioria se tratam apenas de pistas de pouso e decolagem, com uso esporádico de sua infraestrutura, esses aeródromos, do ponto de vista operacional, são equivalentes aos aeródromos privados. Dessa forma, entende-se como não razoável exigir que haja, do ponto de vista de segurança da aviação civil, atos de interferência ilícita, exigência de demarcação do perímetro patrimonial e operacional, áreas controladas, barreiras de segurança ou vigilância dessas áreas. Os aeródromos da Classe AD que tiverem alguma facilidade de hangaragem naturalmente terá sua própria estrutura de segurança, com ônus da própria entidade responsável pela facilidade, para proteção de seus bens. O Estado deveria focar os seus recursos na proteção da aviação civil, e isso pode ser feito do ponto de vista operacional, assegurando que as aeronaves provenientes dos aeródromos privados ou dos aeródromos da Classe AD, que não possuem uma área restrita de segurança, quando pouse em um aeroporto com área restrita de segurança (ARS), seja segregada e/ou inspecionada para assegurar a manutenção dessas áreas restritas de segurança, nos termos do já previsto no item 107.63.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 128, AP. 129, AP. 130 e AP. 131 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e informa que a normativa vigente (conjunto de IAC 107) já exige tais medidas preventivas para proteção das áreas aeroportuárias do grupo de aeródromos classificados como AD pelo RBAC 107. Assim, o regulamento não está propondo ampliação de aplicabilidade.

Esclarecemos, ainda, que a área técnica adotou uma abordagem genérica para o regulamento como uma estratégia para alcançar a aplicação apropriada dos objetivos de segurança. Conforme exposto no parágrafo 107.1(c), a ANAC planeja a edição de uma Instrução Suplementar (IS) que possa esclarecer, detalhar e orientar sobre os meios aceitáveis de cumprimento dos requisitos, indicando mínimos operacionais apropriados, levando em consideração, dentre outros aspectos, as classes de aeródromos e suas características e capacidades operacionais típicas.

A IS, então, deverá abordar o escopo ou combinação mínima aceitável de recursos materiais, humanos e procedimentais capazes de garantir a aplicação das medidas preventivas de proteção do aeródromo (zoneamento, barreiras, vigilância, supervisão, credenciamento e controle de acesso).

Assim, entendemos que um escopo de recursos simples, mas eficazes, em geral aceitáveis para aeródromos regionais, atenderão as necessidades do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR) ou não inviabilizará o cumprimento dos requisitos de segurança.

Por fim, a proposta de diminuição da aplicabilidade dos requisitos a todo o universo de aeródromos da classe AD acarreta em um aumento da vulnerabilidade do sistema. A implementação dessa mudança exige a disponibilidade de informação de ameaça para tais aeródromos ou operações que, mesmo sem as medidas de proteção, sinalize um nível de risco aceitável para o sistema de aviação civil.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos	
Organização: ABEAR	
Telefone de contato: (21) 25326126	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	

APÊNDICE A DO RBAC 107, itens 107.111, 107.121, 107.123.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração do limite de 30 assentos p/72 assentos no que tange aplicabilidade “Recomendado” para os aeródromos da Classe AP.II.

JUSTIFICATIVA

Tendo em vista a necessidade de viabilizar a Política Governamental relativa ao Programa de Aviação Regional Brasileiro, bem como, no nosso entender, não haver impacto significativo na alteração do risco inerente a atos de interferência ilícita, considerando o nível de ameaça atual, acreditamos ser viável a alteração do limite dos itens referenciados (itens 107.111, 107.121, 107.123. do APENDICE A do RBAC) de 30 passageiros para 72 passageiros.

Esta alteração é imprescindível para viabilização do programa de Aviação Regional tendo em vista a disponibilidade e adequabilidade de aeronaves do modelo ATR 72 para operação nos aeroportos de menor porte.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 132, AP. 133 e AP. 134 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e informa que o dispositivo 107.111 e 107.121, e por consequência o dispositivo 107.123, preveem que o processo de realização da inspeção considerará informações sobre “o nível de ameaça e critérios de facilitação”.

Assim, a definição dos recursos materiais e humanos mínimos necessários para garantir a realização da inspeção, a serem dispostos em Instrução Suplementar, nos termos do parágrafo 107.1(c), deverá levar em consideração tais fatores de ameaça e facilitação.

A proposta regulatória do RBAC 107 prevê que este regulamento será complementado por uma Instrução Suplementar (IS) específica (verificar parágrafo 107.1(c)). A descrição dos recursos mínimos aceitáveis estará prevista na IS e deverá conter diferenciações aceitáveis, considerando as classes de aeródromo e suas características operacionais típicas.

Portanto, a ANAC entende que as configurações (escopo de recursos mínimos) mais simples e, em geral, aceitáveis para aeródromos regionais, atenderão as necessidades do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR) ou não inviabilizará o cumprimento dos requisitos de segurança.

Por fim, a proposta de diminuição da aplicabilidade dos requisitos, passando de 30 para 72 assentos disponíveis na aeronave, acarreta um aumento da vulnerabilidade do sistema. A implementação dessa mudança exige a disponibilidade de informação de ameaça para tais aeródromos ou operações que, mesmo sem a medida de inspeção/proteção, sinalize um nível de risco aceitável para o sistema.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos

Organização: ABEAR

Telefone de contato: (21) 25326126

E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br

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

Item 107.83 (c)(3)(iii) Tripulantes dos demais operadores aéreos da aviação comercial, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Item 107.83 (c)(3)(iii) Tripulantes dos demais operadores aéreos da aviação comercial, através da apresentação da CHT e crachá da Empresa empregadora, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço;
JUSTIFICATIVA
É necessário manter um nível de segurança equivalente as demais pessoas que acessam a área restrita dos diversos aeroportos nacionais.
RESPOSTA DA ANAC
AP. 135 - Contribuição aceita parcialmente. A ANAC agradece a contribuição e informa que adotou a apresentação da CHT como procedimento de identificação do tripulante, assim como já estava proposto para o tripulante da aviação geral. Ressalta-se que a forma aceitável para comprovação da necessidade de acesso, será descrita na Instrução Suplementar que complementarará o RBAC, nos termos da seção 107.1(c).

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos	
Organização: ABEAR	
Telefone de contato: (21) 25326126	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	

Item 107.131 (a) O operador de aeródromo, em coordenação com operador aéreo,....
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Item 107.131 (a) O operador de aeródromo e as autoridades policiais competentes, em coordenação com operador aéreo,....
JUSTIFICATIVA
É necessário explicitar todos os “stakeholders” envolvidos em situações desta natureza.
RESPOSTA DA ANAC
AP. 136 - Aceita parcialmente. A ANAC agradece a contribuição e entende que a justificativa é pertinente. Informamos que a redação foi adaptada para explicitar as entidades envolvidas com o processo de tratamento do passageiro indisciplinado, conforme abaixo: “107.131 Passageiro indisciplinado <i>(a) O operador de aeródromo deve estabelecer, em coordenação com o operador aéreo e com o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, os procedimentos adequados para serem utilizados no gerenciamento de situações de resposta que envolvam passageiro indisciplinado, em especial quanto a retirada do passageiro da ARS”</i>

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos	
Organização: ABEAR	
Telefone de contato: (21) 25326126	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	

Item 107.129 – (b) Incluir item
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Item 107.129 – (b) Caso não esteja disponível os recursos necessários para a realização dos procedimentos de segurança para o embarque de passageiro sob custódia no aeroporto em questão, o operador aeroportuário deverá informar aos passageiros/usuários a impossibilidade de embarque de passageiros sob custódia na respectiva unidade aeroportuária. O operador aeroportuário também deve coordenar ações para a viabilização deste tipo de serviço com as autoridades aeroportuária locais.
JUSTIFICATIVA
Este item reduzirá uma grande vulnerabilidade e a ocorrência de eventos de risco nas referidas unidades aeroportuárias
RESPOSTA DA ANAC
AP. 137 – Contribuição não aceita. A ANAC agradece a contribuição e informa que a regulamentação específica que trata do processo de despacho de passageiro sob custódia ainda é a IAC 107-1005, observando as diretrizes do PNAVSEC. Há um processo administrativo em andamento para edição de Resolução da ANAC para revisão essa IAC. A proposta do RBAC 107 não envolve a revogação dessa normativa, motivo pelo qual a seção 107.129(a) apenas traz uma disposição geral acerca da obrigatoriedade do operador do aeródromo de observar as regras de segurança estabelecidas por instrumento normativo específico.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos	
Organização: ABEAR	
Telefone de contato: (21) 25326126	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	

Item 107.127 – (b) Incluir item
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Item 107.127 – (b) Caso não esteja disponível os recursos necessários para a realização dos procedimentos de segurança para o embarque de passageiro armado no aeroporto em questão, o operador aeroportuário deverá informar aos passageiros/usuários a impossibilidade de embarque de passageiros armados na respectiva unidade aeroportuária. O operador aeroportuário também deve coordenar ações para a viabilização deste tipo de serviço com as autoridades aeroportuária locais.
JUSTIFICATIVA
Este item reduzirá uma grande vulnerabilidade e a ocorrência de eventos de risco nas referidas unidades aeroportuárias
RESPOSTA DA ANAC
AP. 138 – Contribuição não aceita. A ANAC agradece a contribuição e informa que a regulamentação específica que trata do processo de despacho de passageiro armado ainda é a IAC 107-1005, observando as diretrizes do PNAVSEC. Há um processo administrativo em andamento para edição de Resolução da ANAC para revisão essa IAC. A proposta do RBAC 107 não envolve a revogação dessa normativa, motivo pelo qual a seção 107.129(a) apenas traz uma disposição geral acerca da obrigatoriedade do operador do aeródromo de observar as regras de segurança estabelecidas por instrumento normativo específico.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos	
Organização: ABEAR	
Telefone de contato: (21) 25326126	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	

Item 107.217 (3) Incluir item
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Item 107.217 (3) As partes relevantes do PSTAV devem ser disponibilizadas para os operadores aéreos, quando necessário.
JUSTIFICATIVA
Frequentemente os operadores aeroportuários não tem disponibilizado as partes relevantes dos seus respectivos PSTAV para os operadores aéreos.
RESPOSTA DA ANAC
<p>AP. 139 - Contribuição aceita parcialmente.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que entende pertinente a justificativa dada pela ABEAR. Não obstante, a ANAC identificou a necessidade de incluir o PSTAV como parte integrante do PSA, conforme trecho abaixo:</p> <p style="text-align: center;"><i>107.211 Programa de Segurança Aeroportuária (PSA)</i></p> <p><i>(a) O PSA deve possuir como parte integrante os seguintes planos e programas, quando aplicável:</i></p> <p><i>(1) Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores (PSTAV);</i></p> <p><i>(2) Plano de Contingência AVSEC do operador de aeródromo;</i></p> <p><i>(3) Programa de Instrução AVSEC do operador de aeródromo, nos termos do PNI/AVSEC; e</i></p> <p><i>(4) Programa de Controle de Qualidade AVSEC do operador de aeródromo, nos termos do PNCQ/AVSEC.</i></p> <p>Assim, devido ao item 107.211(a)(2), fica garantida a divulgação das partes pertinentes do PSTAV às entidades públicas ou privada com necessidade de conhecimento da informação.</p>

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos	
Organização: ABEAR	
Telefone de contato: (21) 25326126	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO	

NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Item 107.219 (a) O operador de aeródromo deve possuir conhecimento do PSOA dos operadores aéreos em operação no aeroporto	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Item 107.219 (a) O operador de aeródromo deve possuir conhecimento do Plano de Contingência dos Operadores Aéreos e respectivos Anexos, quando for cabível, do PSOA dos operadores aéreos em operação no aeroporto ...	
JUSTIFICATIVA	
O PSOA contempla um extenso conjunto de informações reservadas que não necessitam ser do conhecimento do operador do aeródromo. Neste tópico deve ser utilizado a política “Need to Know Concept”.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 140 - Contribuição aceita parcialmente. A ANAC agradece a contribuição e informa que entende pertinente a justificativa dada pela ABEAR, sendo assim, foi realizada alteração na redação da seção 107.219 do RBAC 107, conforme trecho abaixo, alinhando-a com o disposto na seção 107.211 (a) (2). “107.219 Plano de Segurança do Operador Aéreo (PSOA) <i>(a) O operador de aeródromo deve possuir conhecimento das partes pertinentes do PSOA dos operadores aéreos em operação no aeródromo e realizar as coordenações necessárias, para garantir a compatibilidade com as medidas de segurança do aeródromo e a implementação adequada das medidas preventivas e de respostas previstas no programa”. (grifo nosso).</i>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos	
Organização: ABEAR	
Telefone de contato: (21) 25326126	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Item 107.215 (a)(4) Incluir item	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Item 107.215 – (a) (4)	
Os operadores aéreos responsáveis por explorar aéreas, edifícios ou instalações que abranjam divisa entre o lado ar e o lado terra ou estejam localizadas dentro do lado ar(em AC ou ARS) e os controles de segurança aplicados estejam sob a responsabilidade do mesmo, devem consolidar o respectivo PSESCA por meio de um ANEXO ao PSOA da empresa, compatibilizando as práticas das empresas e do aeroporto local. Tal anexo deve ser disponibilizado a administração do aeroporto.	
JUSTIFICATIVA	
Tal prática permitirá uma melhor padronização de procedimentos nos diferentes aeroportos e instalações aeroportuárias em âmbito nacional.	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 141 - Contribuição não aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o termo “concessionários” do item 107.215 (a) (3) já abrange os operadores aéreos que eventualmente apresentem as características elencadas nos subitens (i) e (ii), conforme trecho abaixo:</p> <p>“107.215 Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Concessionários (PSESCA)</p> <p>(a) O operador de aeródromo deve exigir a elaboração, implementação e manutenção de um PSESCA por parte de:</p> <p>(...)</p> <p>(3) organizações exploradoras de áreas, edifícios ou instalações que apresentem as seguintes características:</p> <p>(i) abranjam a divisa entre o lado ar e o lado terra ou estejam localizadas dentro do lado ar (em AC ou ARS); e</p> <p>(ii) os controles de segurança aplicados estejam sob responsabilidade da própria organização.”</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos	
Organização: ABEAR	
Telefone de contato: (21) 25326126	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Item 107.165 – (a)(2) Incluir item	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Item 107.165 – (a) (2)	
É necessário o operador do aeródromo prover recursos adicionais para os casos contingências no que tange a operacionalidade dos equipamentos primários destinados a inspeção das cargas e correio.	
JUSTIFICATIVA	
A falta de alternativas para situações de contingência podem prejudicar sobremaneira a operação do aeroporto e das empresas aéreas.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 142 - Contribuição não aceita.	
A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 107.23 da minuta do RBAC 107 já estabelece que operador de aeródromo deve possuir programa de manutenção dos equipamentos de segurança que garanta sua operação normal e que inclua os procedimentos alternativos de inspeção em caso de falhas dos equipamentos, conforme trecho abaixo:	
“107.23 Operação e manutenção de equipamentos de segurança	
<i>(a) O operador de aeródromo deve manter os equipamentos em condições normais de operação, observando os requisitos deste regulamento e as recomendações dos fabricantes dos equipamentos.</i>	
<i>(1) Na operação dos equipamentos devem ser observados aspectos gerais sobre fatores humanos, de forma que as limitações de atuação dos profissionais não contribuam para o cometimento de erros que prejudiquem o sistema de segurança.</i>	
<i>(2) Na eventual indisponibilidade de equipamentos de inspeção, o operador do aeródromo deve impedir o acesso de pessoas e objetos às áreas restritas de segurança até que se adote meios alternativos para garantir a continuidade do processo de inspeção.</i>	
<i>(3) A garantia das condições normais de operação deve ser buscada, através de um programa de manutenção preventiva que inclua procedimentos alternativos em caso de falhas. (grifo nosso)</i>	
<i>(4) Em situação de emergência, o operador de aeródromo deve manter em condição de prontidão operacional permanente os recursos humanos e materiais, para atuar sob a coordenação do Centro de Operações de Emergência (COE), que sejam necessários para garantir a manutenção corretiva dos equipamentos.”</i>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos	
Organização: ABEAR	
Telefone de contato: (21) 25326126	E-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>Item 107.165 – (a) O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para a realização adequada da inspeção de segurança de carga e correio, sob responsabilidade do operador aéreo.</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>Item 107.165 – (a) O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários e apropriados para a realização adequada da inspeção de segurança de carga e correio, sob responsabilidade do operador aéreo, incluindo, no mínimo, equipamentos de RX e ETD. Outros dispositivos considerados necessários podem ser requeridos mediante recomendação da ANAC.</p>	
JUSTIFICATIVA	
<p>A inclusão de requisitos mínimos proverá condições mais adequadas e efetivas para atendimento da legislação em vigor.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 143 - Contribuição não aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, da mesma forma como ocorre com o RBAC 108 e IS 108, as formas aceitáveis de cumprimento dos requisitos do RBAC 107, inclusive do parágrafo 107.165(a), serão inseridas na Instrução Suplementar (IS 107), considerando a classe e características operacionais de cada aeródromo.</p> <p>Esta sistemática foi adotada pela ANAC devido à vantagem de não engessar a regulação da agência, levando em consideração a constante evolução tecnológica e procedimental que envolve determinadas medidas de segurança, dentre outros aspectos.</p> <p>A previsão da IS, como documento complementar ao RBAC, está previsto na seção 107.1(c).</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Ronaldo Jenkins de Lemos	
Organização: ABEAR	
Telefone de contato: (21) 25326126	E-mail: Ronaldo.Jenkins@abear.com.br

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Item 107.141 – (2) (b)	
O operadorpor um período mínimo de 5(cinco) dias.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Item 107.141 – (2) (b)	
O operadorpor um período mínimo de 30 (trinta) dias.	
JUSTIFICATIVA	
Muitas ocorrências somente são acionadas em períodos superiores a cinco dias. A manutenção deste limite certamente poderá ser considerada uma vulnerabilidade muito relevante ao sistema de segurança do aeroporto.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 144 - Contribuição aceita.	
A ANAC agradece a contribuição e informa que a Agência entende que a justificativa acima demonstra a necessidade de aumentar o prazo de disponibilidade das imagens do CFTV de 05 dias para 30 dias.	
Como justificativa adicional para a mudança, temos que os prazos dados aos passageiros para oficializar por escrito a reclamação de extravio e danos à bagagem despachada são, respectivamente, 15 e 07 dias após a data do desembarque, conforme informações disponíveis em “Dicas ANAC”, fornecido aos passageiros através do site da Agência: http://www2.anac.gov.br/dicasanac/pdf/novo/anac_panfleto_bagagem	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Danilo Costa Pereira	
Organização: Aeroporto de Pouso Alegre (SNZA)	
Telefone de contato: 35 8808-6634	E-mail: snzadiretor@hotmail.com

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p align="center">TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p>	
<p>107-10 Os aeródromos(AD) que queiram abrigar centros de instrução,(Escola de Aviação, Aeroclubes, oficinas etc) obrigatoriamente devem migrar para a categoria AP.</p>	
<p align="center">JUSTIFICATIVA</p>	
<p>Contribui para a formação e doutrina.</p>	
<p align="center">RESPOSTA DA ANAC</p>	
<p>AP. 145 - Contribuição não aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a Agência entende que a classificação de um aeródromo como classe AP apenas devido à presença de um centro de instrução ou oficina poderia criar uma barreira desnecessária para a criação de tais entidades e até mesmo forçar o fechamento de empresas desses ramos que atualmente estejam funcionando em aeródromos que não possuem recursos suficientes para atender aos requisitos aplicáveis à classe AP.</p> <p>De acordo com o RBAC 107 proposto, a inclusão de um aeródromo civil público no âmbito da Classe AP se dá quando o aeródromo é categorizado como arrecadador de tarifas aeroportuárias. Essa categorização depende da infraestrutura do aeródromo disponível, avaliada observando os serviços e as facilidades proporcionados por pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de manobras, terminais de passageiros e carga e área de estadia, conforme critérios regulatórios estabelecidos pela Portaria nº 1592/GM5, de 7 de novembro de 1984 (ver seção 107.9)</p> <p>Além disso, não foi possível intuir como a simples classificação de um aeródromo em AP pode contribuir para a formação e doutrina em centros de instrução, escolas de aviação e aeroclubes.</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Danilo Costa Pereira	
Organização: Aeroporto de Pouso Alegre (SNZA)	
Telefone de contato: 35 8808-6634	E-mail: snzadiretor@hotmail.com

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
107-85 O operador Aeroportuário poderá co- responsabilizar o(s) infrator(res) com as penalidades previstas da resolução 25, reaplicando as sanções (multas) previstas.
JUSTIFICATIVA
Esta medida daria ao Operador Aeroportuário instrumentos suficientes para reaplicar ao responsável direto pela penalidade, desde que este esteja cientificado por avisos, informações e o próprio PSESCA.
RESPOSTA DA ANAC
<p>AP. 146 - Contribuição não aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto do RBAC 107 já estabelece, no parágrafo 107.231(b)(1), o procedimento que o operador de aeródromo deve utilizar para garantir a observância dos requisitos e procedimentos de AVSEC por parte de seus concessionários, inclusive estabelecendo a necessidade de definição das penalidades para o caso de identificação de situações irregulares.</p> <p><i>“Disposições finais</i></p> <p><i>(a) Para garantir a eficácia da atividade de supervisão realizada pelo operador de aeródromo, por meio da criação de instrumentos que motivem a implementação de ações sob responsabilidade de terceiros que estejam relacionadas ao cumprimento dos requisitos deste regulamento, o operador de aeródromo deve:</i></p> <p><i>(1) celebrar acordos operacionais com os operadores aéreos e demais concessionários, que prevejam, dentre outras condutas, a necessidade de observância dos requisitos e procedimentos de AVSEC, em especial aqueles previstos no PSA do aeródromo, quando existente, e que definam penalidades para o caso de identificação de situações irregulares;”</i></p>

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Danilo Costa Pereira
Organização: Aeroporto de Pouso Alegre (SNZA)

Telefone de contato: 35 8808-6634	E-mail: snzadiretor@hotmail.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
SUBPARTE G	
Deve versar sobre o transporte de órgãos para transplante. O chefe da equipe médica deve preencher um formulário, padrão ANAC, para deixar arquivado pela Operador Aeroportuário.	
JUSTIFICATIVA	
Disciplinaria sobre o assunto.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 147 - Contribuição não aceita.	
A ANAC agradece a contribuição e informa que os requisitos AVSEC aplicáveis especificamente para o transporte de órgãos para transplante estão estabelecidos pela Portaria nº 1.155, de 15 de maio de 2015, que dispõe sobre os procedimentos diferenciados de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita a serem aplicados nos canais de inspeção dos aeroportos brasileiros.	

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Danilo Costa Pereira
Organização: Aeroporto de Pouso Alegre (SNZA)

Telefone de contato: 35 8808-6634	E-mail: snzadiretor@hotmail.com
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
107-221 O PSESCA deve ser obrigatório a todas a categoria de Aeródromos independente da obrigatoriedade do PSA ao operador aeroportuário.	
JUSTIFICATIVA	
Segundo a matéria que regula sobre o assunto o PSESCA só pode ser exigido aos Aeródromos que possuam PSA. Se existe pista de pouso, existe usuário e ou ente regulado. A co responsabilidade é muito importante.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 148 - Contribuição não aceita.	
A ANAC agradece a contribuição e informa que a normativa vigente (IAC 107-1008) exige PSESCA, de forma similar à exigência de PSA, apenas nos aeródromos que atendam aeronaves com mais de 60 assentos.	
Não consideramos oportunas ou necessárias as proposições associadas à ampliação da aplicabilidade de determinados requisitos da AVSEC, em relação à normativa vigente, que poderiam impactar de forma específica aqueles conjuntos de aeródromos designados como “aeroportos regionais”, nos termos do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional - PDAR.	
Tal posicionamento é em virtude do próprio PDAR, da diretriz legal (art. 36-A) introduzida no Código Brasileiro de Aeronáutica, pela Lei 13.097, de 2015 e pela ausência de informações de cenário de ameaça que fundamente a elevação de medidas de segurança aplicáveis no âmbito de operações domésticas.	

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Marcos Willian de Souza
Organização: Inframérica

Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframerica.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
A norma proposta em seu ITEM 107.9 ALÍNEA C SUBITEM 1 que versa “Classe AP-1: Aeroporto com operação exclusiva de aviação geral, de serviço de táxi aéreo e/ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento”, não estabelece a classificação do aeroporto com operação simultânea das modalidades de aviação comercial regular e aviação geral, como é o caso do Aeroporto de Brasília por exemplo.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Classe AP-n: Aeroporto com operação simultânea das modalidades de aviação comercial regular e aviação geral...	
JUSTIFICATIVA	
O fato de não conter na norma a classificação específica para aeroporto com operação simultânea das modalidades de aviação comercial regular e aviação geral, poderá gerar dúvidas ou interpretações ambíguas quanto à obrigatoriedade dos requisitos aplicáveis em cada classe de aeródromo, requisitos esses contidos nas tabelas do Apêndice A da referida Minuta do RBAC 107, gerando assim subdimensionamento ou superdimensionamento desses requisitos e elevação do custo da infraestrutura aeroportuária.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 149 - Contribuição não aceita.	
A ANAC agradece a contribuição e informa que identificou necessidade de revisão da redação das classes dos aeródromos, no entanto essa alteração não foi motivada pela presente contribuição.	
Esclarecemos que os aeroportos com operação simultânea de modalidades de aviação comercial regular e aviação geral são enquadrados nas classes AP-1, AP-2 ou AP-3.	
Ressaltamos que a Classe AP-0 é definida como o conjunto de aeroportos que atendem exclusivamente operações da aviação geral, de táxi aéreo ou da aviação comercial na modalidade de fretamento. As outras classes (AP-1, AP-2 e AP-3) não utilizam o termo “ exclusivo ”, de onde se depreende que outros tipos de operações podem ocorrer, além dos tipos de operações utilizados como critério: (i) operação da aviação comercial regular ou (ii) não regular na modalidade <i>charter</i> .	

DADOS DO COLABORADOR
Nome: Marcos Willian de Souza
Organização: Inframérica

Telefone de contato: 61 3214-6099

E-mail: mwillian@inframerica.aero

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

ITEM 107.83 ALÍNEA A SUBITEM 1: Ponto de controle de acesso de uso exclusivo de funcionários, tripulantes e pessoal de serviço deve ser disponibilizado pelo operador do aeródromo, de forma a garantir fluxo e segregação adequados de funcionários em geral e passageiros.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

ITEM 107.83 ALÍNEA A SUBITEM 1: Ponto de controle de acesso de uso exclusivo de funcionários, tripulantes e pessoal de serviço deve ser disponibilizado pelo operador do aeródromo, de forma a garantir fluxo e segregação adequados entre os funcionários em geral e passageiros, não sendo permitido o uso desse ponto de controle de acesso por passageiros, sendo que os mesmos deverão acessar exclusivamente pelos pontos de controle de acesso específicos para embarque, exceto nos aeroportos de menor porte e aviação geral, onde não exista diferenciação entre o(s) ponto(s) de controle de acesso de passageiros e o ponto de controle de acesso de uso exclusivo de funcionários, tripulantes e pessoal de serviço.

JUSTIFICATIVA

Tal esclarecimento no conteúdo da nova norma é extremamente importante para facilitar e otimizar a gestão dos controles de acesso por parte do operador de aeródromo, pois o número de solicitações de passageiros da aviação comercial regular para ter privilégios e facilidades como acessos diferenciados, passando pelo ponto de controle de acesso de uso exclusivo de funcionários e circulação pela área de pátios, é extremamente significativo, principalmente no que se refere às autoridades na condição de passageiro da aviação comercial regular. Tal prática gera enormes transtornos, pois demanda recursos do operador de aeródromo como mão de obra para acompanhamento e disponibilização de veículos exclusivos para transporte dos mesmos, portanto gerando custos extras para o operador de aeródromo. Sendo assim, contendo de forma explícita na norma a proibição de acesso de passageiros pelo ponto de controle de acesso de uso exclusivo de funcionários, tripulantes e pessoal de serviço, o operador de aeródromo ficará resguardado quanto a essas solicitações e coações para fornecimento desse tipo de privilégio, além de garantir o fluxo e segregação adequados entre os funcionários em geral e passageiros.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 150 - Contribuição aceita parcialmente.

A ANAC agradece a contribuição e informa que não identificou necessidade de revisão da redação do parágrafo 107.83(a)(1) da minuta submetida à Audiência Pública, tendo em vista que o requisito já explicita que o ponto de controle de acesso deverá ser de uso **exclusivo** de funcionários, tripulantes e pessoal de serviço.

Não obstante, a ANAC considerou oportuno acrescentar um parágrafo permitindo que o operador de aeródromo, de acordo com critérios operacionais próprios, autorize a utilização desses pontos de controle por passageiros da aviação geral e de serviços de táxi aéreo. Parágrafo adicionado conforme segue:

“107.105(a)(1)(i) Os passageiros da aviação geral ou de serviço de táxi aéreo poderão, a critério do operador de aeródromo, utilizar os pontos de controle de acesso exclusivo de funcionários.”

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframérica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframerica.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>A norma proposta bem como as normas atuais em vigor, não preveem de forma explícita a responsabilidade do operador aéreo quanto ao controle de acesso de pessoas ao portão de embarque do <i>finger</i> durante o processamento do voo e a obrigatoriedade de fechamento do referido portão após encerramento do voo.</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>Considerando que o operador aéreo é responsável pelo controle de acesso às aeronaves, os despachantes dessas empresas deverão controlar o acesso de pessoas ao portão de embarque do <i>finger</i> durante o processamento do voo e tem a obrigatoriedade de fechamento do referido portão após encerramento do voo.</p>	
JUSTIFICATIVA	
<p>Apesar de a norma atual definir que a responsabilidade pela segurança e controle de acesso às aeronaves é do operador aéreo, o fato de não conter de forma explícita na norma que é de responsabilidade do operador aéreo controlar o acesso de pessoas ao portão de embarque do <i>finger</i> durante o processamento do voo e a obrigatoriedade de fechamento do mesmo após o encerramento do voo, potencializa a resistência dos despachantes de voo em cumprir esse procedimento e acaba gerando dificuldades na gestão do operador de aeródromo para com os operadores aéreos, principalmente pelo fato de termos a atribuição normativa de fiscalizar e supervisionar as atividades de segurança realizadas pelos mesmos.</p> <p>Em determinadas situações, a ANAC autuou o operador de aeródromo por encontrar portões abertos por alguns momentos sem a presença de funcionários, exatamente pelo fato de os despachantes do operador aéreo não ter fechado o portão após encerramento do voo. Essa lacuna na norma impede que o operador de aeródromo aplique as sanções contratuais aos operadores aéreos em questão, visto argumentarem não ser de responsabilidade deles o controle e fechamento dos portões por não estar previsto claramente na norma atual.</p> <p>Esclarece-se ainda que devido ao grande número de portões existentes, seria impraticável e teria elevado custo manter uma quantidade de funcionários para circular continuamente e garantir que todos os portões sejam fechados após encerramento dos voos, pois o operador de aeródromo destina uma quantidade de funcionários suficientemente para fiscalização e supervisão das atividades de segurança desenvolvidas por terceiros, conforme responsabilidade estabelecida na norma atual.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 151 - Contribuição não aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a responsabilidade pelo controle de acesso às aeronaves já cabe ao operador aéreo, de acordo com os itens 108.25(e) e 108.165(a) do RBAC 108.</p> <p>Em relação à operação dos portões de embarque durante o processamento do voo e a obrigatoriedade de fechamento do mesmo após encerramento do embarque, entende-se que o operador aéreo é o responsável por tais medidas. No entanto, o operador de aeródromo deve disponibilizar os recursos físicos necessários a operação de embarque e desembarque.</p>	

Neste contexto, o RBAC 107 traz requisito (ver abaixo) que objetiva garantir que o operador de aeródromo providencie os recursos físicos adequados para prevenir o acesso indevido de passageiros. Tais recursos físicos podem abranger: barreiras de segurança, portas automáticas, alarmes de detecção, CFTV, dentre outros. Ressalta-se que o uso adequado de tais recursos deverá ser coordenado com os operadores aéreos que, efetivamente, realizam o controle de acesso de passageiros às aeronaves.

“107.123(b) O operador do aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para impedir o trânsito indevido de pessoas entre as áreas de embarque e o pátio de aeronaves, adotando medidas em coordenação com o operador aéreo.”

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframérica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframerica.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
A norma proposta em sua SUBPARTE F bem como a norma atual em vigor, não preveem a destinação dos itens proibidos para embarque descartados nos canais de inspeção.	

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

ITEM 107.113 a 117.119 - O operador de aeródromo é responsável pela destinação dos itens proibidos para embarque descartados nos canais de inspeção, devendo o mesmo providenciar sua destruição, não havendo possibilidade de que esses itens sejam devolvidos aos passageiros e/ou tripulantes.

JUSTIFICATIVA

O volume de itens proibidos para embarque descartados nos canais de inspeção é muito significativo, visto que na maioria das vezes os passageiros já estão no tempo limite para embarque e assim não tem tempo hábil para retornar ao check-in e despachar o item como bagagem despachada. Sendo assim, existe um grande número de solicitações para que devolvamos os itens descartados, situação essa totalmente impraticável pelo operador de aeródromo, pelos seguintes motivos:

1 - Os descartes são recolhidos regularmente para destinação final e não ficam mais disponíveis para devolução ao passageiro; 2 – Caso o item proibido ainda esteja na caixa de descarte no canal de inspeção, não existe a possibilidade de a pessoa acessar a Área Restrita de Segurança (ARS) para identificar na caixa e receber o item, visto que a pessoa geralmente volta ao aeroporto em outra oportunidade para tentar reaver o item e não está mais como passageiro, impossibilitando seu acesso à ARS; 3 – Não existe possibilidade de deixar um profissional de segurança disponível para atender esse pleito, ou seja, teria que atender pessoalmente o solicitante, levá-lo para identificar o item e fazer a entrega de maneira formal, sendo esse procedimento inviável do ponto de vista operacional; 4 – Visto não haver possibilidade de comprovar com exatidão a propriedade do item, poderá ocorrer casos de solicitantes se apoderarem indevidamente de objetos que na realidade não lhe pertencem.

Enfim, é muito importante que a nova norma contemple esse teor, pois assim poderemos responder com propriedade as ouvidorias que recebemos regularmente, informando ao reclamante que por amparo normativo não existe a possibilidade de devolução do item proibido descartado no canal de inspeção, e assim, o operador de aeródromo evitará também acionamentos judiciais dessa natureza.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 152 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, especificamente sobre o tema de “*inspeção de passageiros e seus pertences de mão*”, há regulamento específico que trata a matéria. Atualmente a Resolução ANAC nº 207 que dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos.

O RBAC 107 apenas estabelece a medida de inspeção do passageiro como uma regra geral a ser aplicada pelo operador de aeródromo, que deverá observar “*os requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria*”. Ou seja, atualmente, deverá observar a Resolução ANAC nº 207.

A natureza da contribuição, se necessária, seria mais adequadamente incorporada pela Resolução 207 que, efetivamente, regulamenta o processo de inspeção de pessoas nos aeroportos, incluindo disposições de interesse do passageiro.

Além disso, a adoção de uma abordagem genérica para o regulamento foi a estratégia adotada pela área técnica para alcançar a aplicação apropriada dos objetivos de segurança. Conforme exposto no parágrafo 107.1(c), a ANAC planeja a edição de uma Instrução Suplementar (IS) que possa esclarecer, detalhar e orientar sobre os meios aceitáveis de cumprimento dos requisitos, indicando mínimos operacionais. A IS poderá expor sobre procedimento apropriado para descarte de objetos proibidos.

Ademais, considerando a atual ausência de regulamentação do procedimento, o operador de aeródromo, a critério próprio, poderá adotar o método de descarte que julgar mais apropriado, devendo dar publicidade às condições/regras de descarte.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframérica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframERICA.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
A norma proposta em seu ITEM 107.23, não estabelece a definição de um parâmetro mínimo de calibração ou uma referência a ser adotada.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Não estamos sugerindo um texto de alteração ou inclusão por entender que a ANAC irá em momento oportuno definir os requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a definição de um parâmetro mínimo de calibração ou uma referência a ser adotada.	
JUSTIFICATIVA	
Se faz necessário a definição desses parâmetros, visto que cada aeroporto poderá definir da forma que achar conveniente, podendo assim adotar parâmetros de calibração subdimensionados e assim comprometer a segurança da aviação civil.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 153 - Contribuição não aceita.	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os parâmetros de detecção, calibração e operação de equipamentos de segurança serão estabelecidos pela ANAC através da Instrução Suplementar, conforme o parágrafo 107.1(c) do RBAC 107.	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframerica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframerica.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
A norma proposta em seu ITEM 107.67 (ii), não estabelece o espaçamento entre as placas dos avisos de alerta e deve-se acrescentar uma alínea em que haja a obrigatoriedade de as cercas operacionais terem concertinas e a altura mínima da cerca de 2,50 m, sem considerar o diâmetro da concertina.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>(ii) possuir avisos de alerta quanto à restrição de acesso às áreas aeroportuárias, ao risco à integridade física e quanto à possibilidade de aplicação de sanções legais, no caso de acesso não autorizado, sendo que esses avisos deverão estar com espaçamento não superior à 100 m nas áreas de fácil acesso ao público e não superior à 150 m nas áreas com menor movimento de pessoas e veículos.</p> <p>(vi) As cercas operacionais deverão atender os requisitos mínimos de altura igual ou superior a 2,50 m, sem considerar o diâmetro da concertina, devendo a cerca ser dotada de concertinas em toda sua extensão.</p>	
JUSTIFICATIVA	
Com a definição do espaçamento de forma explícita, haverá uma padronização em nível nacional e não gerará dúvidas para o operador de aeródromo quanto aos parâmetros em questão. A definição de requisitos mínimos para as cercas operacionais padronizará os tipos de cercas a serem instalados nos aeródromos, para garantir a segurança da aviação civil.	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 154 - Contribuição não aceita.</p> <p>A proposta do RBAC 107 dispõe sobre objetivos da segurança de maneira geral, deixando para uma Instrução Suplementar detalhar, esclarecer e orientar sobre os meios aceitáveis de cumprimento dos requisitos.</p> <p>Assim, informa-se que o conjunto de especificações técnicas aceitáveis pela ANAC para as barreiras de segurança, inclusive altura mínima e disposição de avisos de alerta, será estabelecido através da Instrução Suplementar, conforme disposto no parágrafo 107.1(c).</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframérica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframERICA.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>A norma proposta não consta ou especifica procedimentos diferenciados de inspeção conforme estabelece o Decreto 7.168 (PNAVSEC), que versa:</p> <p>Art. 143. Os dignitários designados por autoridades estrangeiras e reconhecidos pelas autoridades diplomáticas nacionais poderão ser submetidos a procedimentos diferenciados de inspeção, conforme atos normativos da ANAC.</p> <p>Art. 144. Nos casos de procedimentos diferenciados de inspeção, a administração aeroportuária deve realizar coordenação prévia com os órgãos públicos que efetuam controle de segurança, migratório, aduaneiro, de vigilância sanitária e agropecuário para passageiros e carga nos aeroportos e, quando for o caso, com o cerimonial do MRE.</p> <p>A norma proposta não contempla também os procedimentos diferenciados de inspeção para autoridades brasileiras, procedimentos esses que na prática ocorrem em todos os aeroportos brasileiros.</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
A ANAC deverá incluir na norma proposta o texto descrevendo os procedimentos diferenciados de inspeção para autoridades estrangeiras e brasileiras.	
JUSTIFICATIVA	
<p>Devido ao grande número de solicitações de isenção e de procedimentos diferenciados para acessos às áreas restritas de segurança, se faz necessário uma definição de quais são os "procedimentos diferenciados de inspeção". A frequência com que acontece essas solicitações (principalmente no Aeroporto de Brasília) justifica a necessidade de uma padronização de procedimentos diferenciados de inspeção. Acrescento que após consulta realizada junto à ANAC por meio do Ofício IA nº 0298/GSAC/SBBR, obtivemos resposta através do Ofício nº 38/2015/GFSI/SAI/ANAC de 10 de março de 2015 em que resumindo, com base nas normas atuais, entende-se que os dignitários designados por autoridades estrangeiras e reconhecidos pelas autoridades diplomáticas nacionais devem ser inspecionados conforme a Resolução da ANAC nº 207/2011 e que Chefes de Estado ou de Governo poderão receber isenções específicas de inspeção, desde que haja coordenação prévia com os órgãos competentes, porém não definem quais são esses procedimentos diferenciados de inspeção para autoridades estrangeiras e nem brasileiras, visto que na prática ocorrem procedimentos diferenciados de inspeção e até mesmo isenções para as autoridades brasileiras em todos os aeroportos.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	

AP. 155 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e informa que há uma regulamentação específica que trata da inspeção de passageiros, conforme mencionado no parágrafo 107.121(a): *“observando requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria”*.

Conforme previsto no parágrafo 107.1(c), a Instrução Suplementar deverá detalhar os procedimentos diferenciados de inspeção aplicáveis em situações particulares, nas quais não é possível ou recomendada a adoção do procedimento padrão de inspeção. Tais situações podem incluir os casos de diplomatas e dignatários designados por autoridades estrangeiras e reconhecidos pelas autoridades diplomáticas nacionais.

Em relação aos procedimentos diferenciados de inspeção para autoridades brasileiras, informa-se que não existe previsão de tal diferenciação no Decreto n.º 7.168 (PNAVSEC), motivo pelo qual as autoridades brasileiras devem ser inspecionadas através dos mesmos procedimentos adotados para os demais passageiros.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframérica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframERICA.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
107.25 Operação e manutenção de equipamentos de segurança.	
Programa de manutenção de equipamentos de inspeção de segurança.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
ITEM 107.25 (b) O operador de aeródromo deverá desenvolver uma programação de manutenção dos equipamentos de acordo com as exigências do fabricante do equipamento, seguindo as recomendações previstas, incluindo a periodicidade de manutenções preventivas, preditivas e corretivas (não planejadas e planejadas), incluindo procedimentos alternativos para os casos de falhas, visando a assegurar sua eficácia operacional.	
JUSTIFICATIVA	
A norma proposta não prevê a exigência de um programa de manutenção de equipamentos, pois apenas versa sobre operacionalidade, o que deixa o operador de aeródromo sem a necessidade de apresentá-lo ou mesmo executá-lo, podendo comprometer assim a segurança da aviação civil. A norma atual em vigor IAC 107-1004A RES prevê um programa de manutenção, porém incompatível com aquele estabelecido pelo fabricante do equipamento.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 156 - Contribuição não aceita.	
A ANAC agradece a contribuição e informa que a minuta do RBAC 107 exige a elaboração de um programa de manutenção dos equipamentos de segurança, conforme item 107.23(a)(3) abaixo:	
<i>“Operação e manutenção de equipamentos de segurança</i>	
<i>(a) O operador de aeródromo deve manter os equipamentos em condições normais de operação, observando os requisitos deste regulamento e as recomendações dos fabricantes dos equipamentos.</i>	
<i>(...)</i>	
<i>(3) A garantia das condições normais de operação deve ser buscada, através de um programa de manutenção preventiva que inclua procedimentos alternativos em caso de falhas.”</i>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframérica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframERICA.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM 107.93 (a) O operador de aeródromo deve implementar um processo de concessão de credencial aeroportuária para funcionários, pessoal de serviço e visitantes e de autorizações para os veículos e equipamentos que necessitem de acesso às Áreas Controladas ou Áreas Restritas de Segurança.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
O operador de aeródromo deve implementar um processo de concessão de credencial aeroportuária para funcionários, pessoal de serviço e visitantes que necessitem de acesso às áreas públicas, controladas e Áreas Restritas de Segurança e para as autorizações de veículos e equipamentos deverá ser implementado o processo de credenciamento cujos acessos sejam às Áreas Controladas e Restritas.	
JUSTIFICATIVA	
<p>A legislação deverá estabelecer a obrigatoriedade de credenciamento nas Áreas Públicas (áreas comerciais lotadas dentro do Terminal), pois o credenciamento em áreas públicas facilita ao operador de aeródromo manter o controle de população fixa e idoneidade de seus funcionários.</p> <p>A legislação deverá estabelecer explicitamente a obrigatoriedade de credenciamento nas Áreas Públicas (áreas comerciais lotadas dentro do Terminal), pois o credenciamento nestas áreas facilita ao operador de aeródromo manter o controle de população fixa e a obter o conhecimento da idoneidade da comunidade aeroportuária, além de dar o devido respaldo normativo para exigir tal credenciamento e adotar as sanções aos concessionários que descumprirem a obrigatoriedade.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 157 - Contribuição não aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa entender que o credenciamento deve ser obrigatório apenas para funcionários e pessoal de serviço que irão acessar as áreas controladas e áreas restritas de segurança do aeródromo. Tal entendimento é baseado no disposto nos itens 4.2.3 e 4.2.4 do Anexo 17 (ICAO).</p> <p><i>“4.2.3 Each Contracting State shall ensure that identification systems are established in respect of persons and vehicles in order to prevent unauthorized access to airside areas and security restricted areas. Identity shall be verified at designated checkpoints before access is allowed to airside areas and security restricted areas.</i></p> <p><i>4.2.4 Each Contracting State shall ensure that background checks are conducted on persons other than passengers granted unescorted access to security restricted areas of the airport prior to granting access to security restricted areas.”</i></p> <p>A cobrança de credenciamento para funcionários que circulam apenas pelas áreas públicas, apesar não obrigatória, poderá ser adotada pelo operador de aeródromo, caso entenda ser necessário a adoção de tal medida.</p>	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframérica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframERICA.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM 107.93 (1) (ii) a credencial ou autorização temporária é concedida às pessoas ou veículos que possuirão autorização para adentrar, sob acompanhamento, as áreas operacionais do aeródromo e são direcionadas ao pessoal de serviço e visitantes em geral.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>A credencial Temporária (Serviço com validade de até 7 dias e de visitante com validade de 1 dia) são direcionadas ao pessoal de serviço e visitante em geral, que possuirão autorização para adentrar, sob acompanhamento, às áreas operacionais do aeródromo.</p> <p>A credencial Temporária com validade de 90 dias é direcionada ao pessoal de serviço (após apresentação dos antecedentes criminais, vínculo empregatício, documento pessoal e cumprimento de todas as exigências para cadastro de empresa junto ao Setor de Credenciamento), estes estarão isentos de acompanhamento de pessoal orgânico com credencial definitiva, para adentrar nas áreas operacionais.</p> <p>As autorizações de veículos de 1 dia (ATIV Especial), será concedido mediante comboio às Áreas Operacionais do aeródromo.</p>	
JUSTIFICATIVA	
Conforme o texto acima sugerido, ampliaríamos o conceito de credencial Temporária e manteríamos uma medida de segurança quanto à necessidade do acompanhamento, tanto para pessoas como para veículos, pois com essa adequação atenderia as demandas operacionais praticadas.	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 158 - Contribuição não aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a credencial temporária deve ser emitida com validade máxima de 90 dias e seu portador só pode acessar às AC e ARS com acompanhamento de pessoa que porte credencial permanente. Tal medida (acompanhamento) decorre do fato de não ser exigida apresentação de antecedentes criminais para emissão de credencial temporária.</p> <p>No caso apresentado nesta contribuição, no qual o operador de aeródromo exigiria do solicitante de credencial temporária, a apresentação de antecedentes criminais, vínculo empregatício, documento pessoal e cumprimento de todas as exigências para cadastro de empresa junto ao Setor de Credenciamento, entende-se que seria mais viável a emissão de credencial permanente com validade de 90 dias, exigindo os critérios previstos no item 107.93(c).</p> <p>Em relação à ATIV temporária, entende-se que a proposta desta contribuição já é abarcada pelo texto do RBAC 107, que estabelece que a ATIV temporária deve possuir validade máxima de 30 dias e que o acesso de veículos que as portem só pode ser realizado mediante comboio, conforme disposições abaixo:</p>	

“107.95 Controle de Credenciais e Autorizações

(d) A credencial aeroportuária deve possuir validade máxima de 2 (dois) anos para as classificadas como permanentes e de 90 (noventa) dias para as classificadas como temporárias.

(e) A autorização de veículos deve possuir validade máxima de 1 (ano) para as classificadas como permanentes e de 30 (trinta) dias para as classificadas como temporárias.”

“107.105 Pontos de Acesso à Área Restrita de Segurança

(c) O operador de aeródromo deve garantir que apenas pessoas, veículos e equipamentos previamente identificados, autorizados e inspecionados tenham acesso à ARS através dos pontos de controle de acesso.

(3) O acesso à ARS, desde que acompanhado por qualquer profissional atuante no aeródromo, de posse de credencial permanente, é permitido:

(iii) na forma de comboio, aos condutores de veículos ou equipamentos que portem autorização de trânsito interno de veículos (ATIV) temporário.”

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframérica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframerica.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM 107.91 (b) (2) Os funcionários que forem atuar no setor responsável pela gestão do sistema devem passar por verificação de antecedentes prévia e anualmente.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Os funcionários que forem atuar no Setor de gestão do sistema devem passar por verificação de antecedentes prévia e anualmente, bem como terem concluído com aproveitamento o curso Básico em Segurança da aviação Civil e ter sido aprovado em Exame de Certificação da ANAC, sendo imprescindível a atualização anual do Curso.	

JUSTIFICATIVA
<p>Conforme o texto acima sugerido, é de total importância que os colaboradores deste Setor, estejam devidamente capacitados com os requisitos mínimos para executarem suas atribuições com conhecimento relacionado à Segurança da Aviação Civil, pois este Setor é responsável pela autorização e concessão de entrada às Áreas Sensíveis do aeródromo, sendo um local vital a toda estrutura e operacionalidade aeroportuária.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>AP. 159 - Contribuição não aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a verificação de antecedentes criminais já deve ser realizada para a emissão da credencial dos profissionais que atuam no setor de credenciamento, tendo em vista que as áreas administrativas do referido setor devem ser classificadas, no mínimo, como área controlada.</p> <p>Em relação à capacitação dos profissionais que atuam no setor de credenciamento, informa-se o escopo do RBAC 107 não engloba a definição de requisitos específicos de capacitação para os profissionais que atuam no aeródromo. Atualmente, tais requisitos encontram-se na Resolução ANAC n.º 63 que futuramente será substituída pelo RBAC 110, que também passou por processo de audiência pública.</p>

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframérica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframERICA.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM 107.91 (c) (2) produzir e administrar um cadastro de representantes (titular e suplente) das entidades públicas e privadas presentes no aeródromo, autorizados a solicitar a emissão de credencial aeroportuária ou a autorização de veículos.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Administrar, controlar e exigir anualmente dos operadores aéreos, concessionários e órgãos públicos presentes no aeródromo o cadastro de representantes (Titular e até dois Suplentes) autorizados a solicitar a emissão de credencial aeroportuária ou autorização de veículos, o documento formal de solicitação/autorização deverá ter suas assinaturas autenticadas em cartório em	

âmbito local.

JUSTIFICATIVA

Conforme o texto acima sugerido, é imprescindível que a carta de preposto seja atualizada anualmente e registrada em cartório (para dar o devido respaldo legal ao documento), pelos operadores aéreos, concessionários e órgãos públicos presentes no aeródromo.

Devido à demanda operacional, faz-se necessário ter-se pelo menos um titular e até dois Suplentes, pois o cotidiano desses representantes não permitem que sempre estejam presentes para a devida assinatura, facilitando assim o procedimento para credenciamento de seus funcionários, tornando o procedimento mais fácil e célere.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 160 - Contribuição parcialmente aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi realizada alteração no texto do RBAC 107, permitindo que cada entidade presente no aeródromo, pública ou privada, possua titular e *até 02 suplentes* no respectivo cadastro de representantes autorizados a solicitar a emissão de credencial aeroportuária ou autorização de veículos.

Em relação à exigência do documento de cadastro possuir as assinaturas dos prepostos, autenticadas em cartório, informa-se que tal procedimento será avaliado pela ANAC quando da elaboração dos procedimentos aceitáveis para o cadastramento de representantes de entidades, os quais serão estabelecidos pela ANAC através da Instrução Suplementar, conforme parágrafo 107.1(c).

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcos Willian de Souza

Organização: Inframérica

Telefone de contato: 61 3214-6099

E-mail: mwillian@inframerica.aero

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

ITEM 107.91 (c) (6) produzir relatórios gerenciais com as informações de controle e registro de credenciais e autorizações aeroportuária, mensais e anuais, que devem ser arquivados, física ou eletronicamente, por no mínimo 5 (cinco) anos.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Produzir relatórios gerenciais com as informações das credenciais emitidas, canceladas e indeferidas, que deverão ser consubstanciados em relatório mensal, arquivado por cinco anos por meio físico ou eletrônico.

Passados os cinco anos, o destino dos arquivos deverá ficar a critério do operador de aeródromo, sendo este definido por meio de procedimento interno.

JUSTIFICATIVA

Conforme o texto acima sugerido, quando se define quais os relatórios que são necessários há uma maior agilidade operacional do Setor de Credenciamento e o destino dos arquivos eletrônicos ou físicos a critério do operador de aeródromo, após ter passado os cinco anos, otimiza tempo, espaço, estrutura, sendo que cada aeródromo poderá definir o destino de acordo com a sua demanda.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 161 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o RBAC 107 estabelece os requisitos associados à garantia da AVSEC sem detalhar as formas de cumprimento, fornecendo assim uma maior flexibilidade aos regulados, que poderão propor variadas formas de atendimento ao Regulamento, adequadas a realidade operacional de cada aeródromo.

Especificamente sobre os relatórios gerenciais com as informações de controle e registro de credenciais e autorizações aeroportuárias, informa-se que os procedimentos aceitáveis para elaboração de tais documentos serão estabelecidos pela ANAC através de Instrução Suplementar, conforme parágrafo 107.1(c).

Em relação ao destino dos arquivos, passados os cinco anos de arquivamento exigidos pelo item 107.91(c)(6), a ANAC esclarece que o operador poderá adotar a solução que entender mais adequada, ou seja, continuar arquivando, eliminar a documentação, entre outras.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcos Willian de Souza

Organização: Inframérica

Telefone de contato: 61 3214-6099

E-mail: mwillian@inframERICA.aero

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

ITEM 107. 93 (b) No processo de concessão de credenciais ou autorizações permanentes para funcionários e veículos de organizações privadas, o operador de aeródromo deve aplicar as seguintes etapas:

(3) formalizar os resultados da avaliação (concessão ou indeferimento);

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Formalizar os resultados da avaliação (concessão ou indeferimento) por meio de relatório mensal, retirados do Sistema de Identificação e Controle de Acesso, sendo estes arquivados e enviados à ANAC anualmente.

JUSTIFICATIVA

Definir como será a formalização dos resultados de avaliação será imprescindível para controle do operador de aeródromo e fiscalização da ANAC.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 162 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, de forma semelhante ao explicado na contribuição anterior, os procedimentos aceitáveis para formalização dos resultados da avaliação (concessão ou indeferimento de credenciais) serão estabelecidos pela ANAC através de Instrução Suplementar, conforme parágrafo 107.1(c). Dessa forma, a ANAC busca não definir uma forma inflexível de cumprimento do requisito, permitindo que os operadores de aeródromo busquem soluções adequadas às suas realidades operacionais.

Além disso, entende-se desnecessário o envio anual de tais documentos de formalização de avaliações à ANAC, que poderá fazer a verificação do cumprimento do requisito *in loco* durante a realização de auditorias e inspeções nos aeródromos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcos Willian de Souza

Organização: Inframérica

Telefone de contato: 61 3214-6099

E-mail: mwillian@inframerica.aero

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

ITEM 107.93 (b) (5) arquivar a documentação exigida e produzida durante o processo, pelo período mínimo de 5 (cinco) anos, a contar da data da formalização da decisão.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Arquivar a documentação exigida e produzida durante o processo, pelo período mínimo de 05 (cinco) anos, a contar da data da formalização da decisão, podendo ser por meio físico ou eletrônico. Passados os 5 (cinco) anos, o destino dos arquivos deverá ficar a critério do operador de aeródromo, sendo este definido por meio de procedimento interno.

JUSTIFICATIVA

Se faz necessário a opção de arquivamento eletrônico, pois dessa forma o operador de aeródromo otimiza tempo, espaço, estrutura, e além disso, cada operador de aeródromo poderá definir o destino dos arquivos após os 5 (cinco) anos, de acordo com a sua demanda.

Reforça-se ainda que em grandes aeroportos o arquivamento em meio físico é inviável, tamanha a demanda de documentos recebidos no setor de credenciamento.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 163 - Contribuição parcialmente aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que alterou a redação do item 107.93(b)(5), inserindo a forma eletrônica como um dos métodos aceitáveis de arquivamento da documentação exigida e produzida durante o processo de credenciamento, conforme abaixo:

“107.93 Concessão de Credenciais e Autorizações

(b) No processo de concessão de credenciais ou autorizações permanentes para funcionários e veículos de organizações privadas, o operador de aeródromo deve aplicar as seguintes etapas:

(5) arquivar, física ou eletronicamente, a documentação exigida e produzida durante o processo, pelo período mínimo de 5 (cinco) anos, a contar da data da formalização da decisão.”

Em relação ao destino dos documentos, passados os cinco anos de arquivamento exigidos pelo item 107.93(b)(5), a ANAC esclarece que o operador poderá adotar a solução que entender mais adequada, ou seja, continuar arquivando, eliminar a documentação, entre outras.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcos Willian de Souza

Organização: Inframérica

Telefone de contato: 61 3214-6099

E-mail: mwillian@inframerica.aero

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

ITEM 107.93 (f) No processo de concessão de credenciais ou autorizações temporárias para pessoal de serviço ou visitantes brasileiros, o operador de aeródromo deve aplicar as etapas dos parágrafos 107.93(b), (c) e (d), exceto os parágrafos 107.93(c)(3) e 107.93(d)(3).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

No processo de concessão de credenciais e autorizações Temporárias para brasileiros sendo Pessoal de Serviço (Credencial com validade de até 7dias) ou Visitante (Validade1dia), o operador de aeródromo deve avaliar a solicitação formal da empresa responsável, exigir a apresentação do RG, verificar a necessidade do acesso e de permanência nas áreas operacionais e o tipo de serviço a ser realizado, fiscalizar o respectivo acompanhamento.

No processo de concessão de credencial Temporária (com validade de até 90 dias) para brasileiros o operador de aeródromo deverá avaliar todos os critérios exigidos no item 107.93 "b" **caso seja aceito a alteração sugerida por este Operador de Aeródromo (SBBR)**:

- 1) Solicitação formal;
- 2) Formulário de solicitação, contendo todas as informações pessoais do funcionário e devida assinatura do Preposto;
- 3) Vínculo empregatício (Ficha de Registro, Livro de Registro, Carteira de Trabalho e ou Contrato de Trabalho), ambos aprovados pelo Ministério do Trabalho.
- 4) Certidões negativas, da Secretaria de Segurança Pública do Estado em que reside, Polícia Federal e Justiça Federal;
- 5) Cópia do documento de identidade e CPF, legível.

JUSTIFICATIVA

No processo de concessão de credenciais e autorizações Temporárias para brasileiros sendo Pessoal de Serviço (Credencial com validade de até 7dias) ou Visitante (Validade1dia), sugerimos não aplicar as etapas conforme dos parágrafos 107.93 b, c, d, pois são requisitos para credenciais ou autorizações permanentes. E o arquivamento para este tipo de solicitação será via eletrônico.

No processo de concessão de credenciais e autorizações Temporárias (com validade de 90 dias) cumpre-se todos as etapas do item 107.93 "b" "c" "d", não excluindo os parágrafos 107.93 "c" (3) e 107.93 "d" (3), considerando as alterações sugeridas para alínea "b" (2), visto que tal procedimento já é adotado atualmente e funciona com a devida eficácia.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 164 - Contribuição não aceita.

Conforme exposto em contribuição similar acima, como forma de racionalizar o processo de emissão de credencias para a população flutuante do aeródromo, o termo "credencial temporária" passará a englobar todos os três tipos de credenciais consideradas como não permanentes na IAC 107-1006 (temporária, em serviço e visitante).

Assim, o RBAC 107 estabelece que a credencial temporária é emitida com validade máxima de 90 dias e seu portador só poderá acessar às AC e ARS com acompanhamento de pessoa que porte credencial permanente. Tal medida (acompanhamento) decorre, basicamente, do fato de não ser exigida apresentação de antecedentes criminais para emissão de credencial temporária.

Caso o operador de aeródromo necessite que determinado profissional acesse às AC e ARS desacompanhado, entende-se ser necessária a emissão de credencial permanente, exigindo o previsto no item 107.93(c).

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframérica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframerica.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM 107.93 (g) No processo de concessão de credenciais ou autorizações temporárias para pessoal de serviço ou visitantes estrangeiros, o operador de aeródromo deve aplicar as etapas dos parágrafos 107.93(b), (c) e (d), exceto os parágrafos 107.93(c)(3) e 107.93(d)(3), devendo, ainda, durante o processo, exigir anuência prévia da PF.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	

No processo de concessão de credenciais e autorizações Temporárias para estrangeiros sendo Pessoal de Serviço (Credencial com validade de até 7dias) ou Visitante (Validade1dia), o operador de aeródromo deve avaliar a solicitação formal da empresa responsável, exigir a apresentação do passaporte (com a classificação que permita negócios e trabalho de acordo com o Estatuto do Estrangeiro) juntamente com a documentação pessoal, verificar a necessidade do acesso e de permanência nas áreas operacionais, o tipo de serviço a ser realizado, fiscalizar o respectivo acompanhamento, com a prévia anuência da Polícia Federal.

No processo de concessão de credencial Temporária (com validade de até 90 dias) para estrangeiro o operador de aeródromo deverá avaliar todos os critérios exigidos:

- 1) Solicitação formal;
- 2) Formulário de solicitação, contendo todas as informações pessoais do funcionário e devida assinatura do Preposto;
- 3) Vínculo empregatício seja nacional ou internacional;
- 4) Cópia do documento de identidade pessoal;
- 5) Termo de responsabilidade do estrangeiro, assinado pelo Preposto;
- 6) À apresentação do passaporte (com a classificação que permita negócios e trabalho de acordo com o Estatuto do Estrangeiro), com a prévia anuência da Polícia Federal.

JUSTIFICATIVA

No processo de concessão de credenciais e autorizações Temporárias para estrangeiros sendo Pessoal de Serviço (Credencial com validade de até 7dias) ou Visitante (Validade1dia), sugerimos aplicar as etapas conforme acima mencionado.

No processo de concessão de credenciais e autorizações Temporárias (com validade de 90 dias) cumprem-se as etapas acima sugeridas, exceto os parágrafos 107.93 "c" (3) e 107.93 "d" (3), objetivando o cumprimento dos normativos vigentes, resguardando o operador de aeródromo e a segurança da aviação civil de possíveis fraudes documentais e atentados ilícitos.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 165 - Contribuição não aceita.

Conforme exposto na contribuição acima, como forma de racionalizar o processo de emissão de credencias para a população flutuante do aeródromo, o termo "credencial temporária" passará a englobar todos os três tipos de credenciais consideradas como não permanentes na IAC 107-1006 (temporária, em serviço e visitante).

Em relação à anuência prévia da PF, o requisito buscava apresentar um controle adicional sobre o acesso de estrangeiros em áreas restritas e controladas em aeroportos, exigindo documentações e liberação formal da Polícia Federal. No entanto, em virtude de reavaliações da área técnica, identificou-se que, do ponto de vista da AVSEC, não há elementos necessários para diferenciar o processo de concessão de credencial temporária entre brasileiros e estrangeiros, considerando que em ambos os casos a pessoa deverá estar acompanhado por um profissional atuante no aeródromo para acesso às áreas operacionais. Desta forma, o requisito foi excluído da proposta original do RBAC 107, mas sem prejuízo de que os órgãos de segurança pública ou de controle aduaneiro, a critério próprio, estabeleçam exigências específicas, em âmbito local, que podem incluir a autorização prévia desses para a emissão de credencial de estrangeiros.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframérica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframerica.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM 107.95 (d) A credencial aeroportuária deve possuir validade máxima de 2 (dois) anos para as classificadas como permanentes e de 90 (noventa) dias para as classificadas como temporárias.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
A credencial aeroportuária deve possuir validade máxima de 02 (dois) anos para as classificadas como permanentes e de Temporária de Serviço 07 (sete) dias, Visitante 01 (um) dia e Temporária de 90 (noventa) dias.	
JUSTIFICATIVA	
É necessária a classificação das credenciais Temporárias conforme descrito acima, pois existem demandas operacionais diferenciadas que necessitam de prazos específicos para cada situação.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 166 - Contribuição não aceita.	
Conforme exposto na contribuição acima, como forma de racionalizar o processo de emissão de	

credenciais para a população flutuante do aeródromo, o termo “credencial temporária” passará a englobar todos os três tipos de credenciais consideradas como não permanentes na IAC 107-1006 (temporária, em serviço e visitante).

Assim, o operador de aeródromo poderá padronizar o procedimento para emissão das credenciais temporárias e, no que se refere à validade, adotar qualquer prazo dentro do intervalo de 01 (um) a 90 (noventa) dias, englobando todos os prazos permitidos atualmente para credenciais não permanentes.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframérica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframerica.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM 107.95 (e) A autorização de veículos deve possuir validade máxima de 1 (ano) para as classificadas como permanentes e de 30 (trinta) dias para as classificadas como temporárias.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
A autorização de veículos deve possuir validade máxima de 01 (um) ano para as classificadas como permanentes e de 1 (um) dia para as classificadas como especiais, sendo que as ATIV's especiais deverão estar disponibilizadas em todos os controles de acesso de entrada e saída de veículos, e o veículo somente entrará em áreas operacionais mediante acompanhamento.	
JUSTIFICATIVA	
A ATIV temporária de 30 (trinta) dias, se torna desnecessária mediante a operacionalidade, pois o Setor de Credenciamento terá que cumprir os mesmos requisitos da ATIV permanente, tendo sua validade vinculada ao contrato de prestação de Serviço, Apólice, IPVA, Seguro Obrigatório e licenciamento do veículo e de acordo com as normas de trânsito pertinentes.	

RESPOSTA DA ANAC**AP 167 - Contribuição não aceita.**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o operador de aeródromo poderá padronizar o procedimento para emissão das credenciais temporárias e, no que se refere à validade, adotar qualquer prazo dentro do intervalo de 01 (um) a 30 (trinta) dias, de acordo com sua necessidade operacional.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcos Willian de Souza

Organização: Inframerica

Telefone de contato: 61 3214-6099

E-mail: mwillian@inframerica.aero

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

ITEM 107.95 alínea (f) O sistema de credenciamento e autorização deve ser submetido a inspeções trimestrais e auditorias anuais, observando o programa de controle de qualidade AVSEC do aeródromo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O sistema de credenciamento e autorização deve ser submetido às inspeções internas semestrais e auditoria bianual, observando o programa de controle de qualidade AVSEC do aeródromo constituído com base no RBAC 111.

JUSTIFICATIVA

Sugere-se a adequação do conteúdo para respeitar as periodicidades estabelecidas no RBAC 111, norma essa que deu origem ao programa de controle de qualidade AVSEC do aeródromo (PCQAVSEC).

RESPOSTA DA ANAC

AP. 168 - Contribuição aceita.

Redação adotada:

“107.95(f) O sistema de credenciamento e autorização deve ser submetido, no mínimo, a inspeções semestrais e auditorias a cada 2 (dois) anos, observando o programa de controle de qualidade AVSEC do aeródromo.”

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframerica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframerica.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM 107.97 (acréscimo de requisitos).	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>São responsabilidades das empresas aéreas, outros operadores, empresas de serviços auxiliares e concessionários e o (a):</p> <ol style="list-style-type: none">1) Cadastramento, junto ao Setor de Credenciamento, de um Titular e até dois suplentes para o gerenciamento do credenciamento de pessoal, veículos e equipamentos da entidade que representam, com as assinaturas devidamente registradas em cartório;2) Manter controle das credenciais, quanto à validade, extravios, afastamento, licença médica, férias dos seus funcionários comunicando de imediato o Operador de Aeródromo;3) Atendimento das solicitações do operador de aeródromo sobre o controle das credenciais e outras exigências do sistema de credenciamento;4) Apresentação de documentação estabelecida pela Administração Aeroportuária, além do documento legal de identidade, comprovante de vínculo empregatício e termo de responsabilidade sobre o levantamento de dados e antecedentes criminais do credenciado, por ocasião da solicitação de credenciais;	

- 5) Comunicação imediata de dispensa de pessoal ou sobre qualquer alteração no setor, assim como de troca de veículos e equipamentos, devolvendo as respectivas credenciais;
- 6) Comunicação de algum aspecto desabonador comprovado que tenha motivado a dispensa de pessoal;
- 7) Fiscalização de seu pessoal quanto à obrigatoriedade do porte da credencial ou identificação aeroportuária expedida pelo Operador de Aeródromo, em lugar visível, nas ARS, áreas controladas e áreas públicas do aeroporto.
- 8) Renovação das credenciais com prazo de 10 dias de antecedência do seu vencimento;

JUSTIFICATIVA

Conforme texto acima mencionado, a obrigatoriedade do cumprimento por parte das empresas aéreas, outros operadores, empresas de serviços auxiliares e concessionários, aumenta o nível de segurança, facilita a fiscalização e cobrança contratual pelo Operador de Aeródromo para com os concessionários do aeroporto.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 169 - Contribuição não aceita.

No que se refere ao estabelecimento de responsabilidades às organizações que atuam no aeródromo (operadores aéreos, ESATA, órgão públicos, etc), visando o uso e controle adequado do sistema de credenciamento, o item 107.91(c)(1), transcrito abaixo, já traz uma disposição geral que prevê que o aeródromo deverá emitir regras para serem observadas por tais organizações. Ademais, conforme previsto em 107.1(c), a ANAC poderá trazer detalhamento das regras aceitáveis na Instrução Suplementar.

“107.91(c) O setor responsável pela gestão do sistema de credenciamento e autorização deve:

(1) emitir regras de conduta e procedimentos de controle relativos a uso adequado do sistema de credenciamento e autorização que deverão ser observados pelos operadores aéreos, concessionários e órgãos públicos presentes no aeródromo;”

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcos Willian de Souza

Organização: Inframerica

Telefone de contato: 61 3214-6099

E-mail: mwillian@inframerica.aero

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

ITEM 107.97 (acréscimo de requisitos)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O Operador de Aeródromo, através de seus colaboradores ligados à Segurança da Aviação Civil, bem como o Setor de Credenciamento, possuem autonomia para recolhimento das credenciais quando expiradas as suas validades ou quando o acesso for retirado, pelo mau uso, ou quando julgar necessário.

JUSTIFICATIVA
<p>É imprescindível que o Operador de Aeródromo tenha autonomia para manter a fiscalização e controle, objetivando assegurar que somente pessoas autorizadas e com situação regular acessarão as Áreas Operacionais do Aeródromo, sendo extremamente necessário que esse embasamento normativo esteja de forma explícita na norma, proporcionando o devido respaldo legal para atuação do operador de aeródromo.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>AP. 170 - Contribuição aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão de redação foi inserida em tópico mais apropriado, relacionado à atividade de supervisão.</p> <p><i>“107.81(c)(3) O operador de aeródromo deve supervisionar a área operacional de maneira a assegurar que:</i></p> <p style="padding-left: 40px;"><i>(...) </i></p> <p style="padding-left: 40px;"><i>(3) quando identificado o uso indevido de credencial ou autorização, inclusive com validade expirada, seja providenciado o seu recolhimento; e (...)”</i></p>

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframerica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframerica.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM 107.97 (acréscimo de requisitos)	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
<p>Documentação exigida para Cadastro de Pessoa Jurídica:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Para o credenciamento de pessoa jurídica, o Operador de Aeródromo deve observar a constituição da empresa ou entidade, por meio da documentação legal de instituição, como Decretos, Portarias, Contrato Social e outros instrumentos, estabelecendo as normas a serem cumpridas pelas partes; 2) Apresentação do contrato de prestação de serviço com o Operador de Aeródromo ou empresas aéreas, empresas de serviços auxiliares, concessionários e outras empresas, sendo que, a cada término de contrato deverá ser apresentado o termo aditivo; 3) Entrega da carta de preposto, com um Titular e até dois suplentes; 4) Envio da logo marca da Empresa, para que o Operador de Aeródromo possa lançar no sistema de credenciamento. 	

JUSTIFICATIVA	
Os documentos acima relacionados são de extrema importância ao operador de aeródromo para constituir o cadastro das empresas, mantendo o maior controle, fiscalização e veracidade das informações passadas.	
RESPOSTA DA ANAC	
AP. 171 - Contribuição não aceita.	
O PNAVSEC (artigos 64 a 66) traz diretrizes para o estabelecimento de um sistema de credenciamento de pessoas (físicas), veículos e equipamentos. Um sistema de credenciamento de empresas (pessoa jurídica) não será objeto de regulação por parte do RBAC 107.	
O operador do aeródromo deverá cadastrar as pessoas jurídicas, para fins de cumprimento do item 107.91(c)(2). Tal itemtrará a exigência de cadastramento de entidades e seus representantes que atuam no aeródromo, autorizados a solicitar credenciais junto ao setor de credenciamento.	
No que se refere ao estabelecimento de responsabilidades a essas entidades, visando o uso e controle adequado do sistema de credenciamento, o item 107.91(c)(1) já traz uma disposição geral que prevê que o aeródromo deverá emitir tais regras. Ademais, conforme previsto em 107.1(c), a ANAC poderá trazer detalhamento das regras aceitáveis na Instrução Suplementar.	
(1)	

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframerica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframerica.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	

ITEM 107.97 (acrécimo de requisitos).
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Para o ingresso de veículos, pelo controle de acesso exclusivo de veículos, só será permitida a entrada com apenas 03 (três) pessoas incluindo o motorista, submetendo-se à inspeção prevista. Os demais devem ingressar nas ARS ou Área Controlada pelo acesso de pessoas, submetendo-se à inspeção prevista.
JUSTIFICATIVA
Deve-se manter a permissão para o ingresso de apenas 03 (três) pessoas pelo controle de acesso de veículos, pois um número maior de pessoas dentro de um veículo, poderá comprometer o nível de segurança, visto que os controles de acesso de veículos são locais vulneráveis, principalmente por ter uma demanda operacional elevada.
RESPOSTA DA ANAC
AP. 172 - Contribuição não aceita.
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta do RBAC 107 visou revogar a limitação estabelecida pela IAC 107-1006, em seu item 3.8.18. Verificou-se que os controles de segurança aplicados no acesso de veículos à ARS, identificação e inspeção, já se mostram suficientes para a garantia de nível aceitável de segurança.
Ressalta-se que não há impedimento que o aeródromo, a critério próprio, adote em seu PSA restrição de número de ocupantes por veículo para acesso à ARS ou AC.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframerica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframerica.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM 107.97 (acrécimo de requisitos).	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
O Operador de Aeródromo deverá estabelecer procedimentos administrativos, em conformidade com a legislação AVSEC, para manter o controle e fiscalização sobre todas as questões relacionadas ao Setor de Credenciamento, incluindo aplicação de sanções administrativas e contratuais sobre os cessionários lotados no aeródromo quando houver irregularidades ou falta de atendimento das solicitações impostas por força de normativo, ou regimento específico interno.	
JUSTIFICATIVA	

A aplicação de sanções administrativas tem maior resultado na execução das exigências do Operador de Aeródromo, fazendo com que os concessionários lotados no aeródromo cumpram com o procedimento estabelecido, então a nova norma deve conter essa previsão de forma explícita para que o operador de aeródromo tenha o referido respaldo legal para aplicação de sanções.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 173 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto do RBAC 107 já estabelece, na seção 107.231, o procedimento que o operador de aeródromo deve utilizar para garantir a observância dos requisitos e procedimentos de AVSEC por parte de seus concessionários, inclusive estabelecendo a necessidade de definição das penalidades para o caso de identificação de situações irregulares.

“(b) Para garantir a eficácia da atividade de supervisão realizada pelo operador de aeródromo, por meio da criação de instrumentos que motivem a implementação de ações sob responsabilidade de terceiros que estejam relacionadas ao cumprimento dos requisitos deste regulamento, o operador de aeródromo deve:

(1) celebrar acordos operacionais com os operadores aéreos e demais exploradores de área aeroportuária, que prevejam, dentre outras condutas, a necessidade de observância dos requisitos e procedimentos de AVSEC, em especial aqueles previstos no PSA do aeródromo, quando existente, e que definam penalidades para o caso de identificação de situações irregulares; e

(2) realizar gestão permanente junto aos órgãos públicos.”

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcos Willian de Souza

Organização: Inframerica

Telefone de contato: 61 3214-6099

E-mail: mwillian@inframerica.aero

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

ITEM 107.97 (acréscimo de requisitos).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O Operador de Aeródromo deverá fornecer credencial definitiva apenas para os concessionários e Servidores dos Órgãos Públicos lotados e que exerçam suas atribuições e/ou funções permanentes e diárias no âmbito do aeroporto, não cabendo à concessão de credencial definitiva para serviços e jornadas de trabalho esporádico.

JUSTIFICATIVA

A credencial definitiva tem como finalidade ser emitida e utilizada pela população fixa, lotada que demanda permanência diária no aeroporto.

Tal esclarecimento no conteúdo da nova norma é extremamente importante para facilitar e otimizar a gestão dos controles de acesso por parte do operador de aeródromo, pois o número de solicitações de servidores de órgãos públicos não lotados no aeroporto para ter privilégios e facilidades como acessos diferenciados é extremamente significativo

Sendo assim, contendo de forma explícita na norma a proibição de emissão de credencial definitiva para concessionários e servidores não lotados no aeroporto, o operador de aeródromo ficará resguardado quanto a essas solicitações e coações para fornecimento desse tipo de privilégio.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 174 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto atual do RBAC 107 já estabelece, no parágrafo 107.93(a)(1)(i), a situação necessária para a concessão de credencial ou autorização permanente.

“a credencial ou autorização permanente é concedida às pessoas ou veículos que possuirão autorização para adentrar, sem acompanhamento, as áreas operacionais do aeródromo e são direcionadas aos funcionários, veículos e equipamentos de organizações públicas ou privadas atuantes no aeródromo;”

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcos Willian de Souza

Organização: Inframerica

Telefone de contato: 61 3214-6099

E-mail: mwillian@inframerica.aero

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

ITEM 107.03 (18) *Setor de credenciamento*: significa uma unidade organizacional do operador de aeródromo, subordinada ou não ao setor de segurança aeroportuária, responsável pela gestão do sistema de credenciamento e autorização do aeródromo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Setor de credenciamento: Significa uma unidade organizacional do Operador de Aeródromo, subordinada obrigatoriamente ao Setor de Segurança Aeroportuária responsável pela gestão do sistema de credenciamento e autorização de aeródromo.

JUSTIFICATIVA
O Setor de Credenciamento deverá ser obrigatoriamente vinculado ao Setor de Segurança, pois atribuir a responsabilidade para outra área (Gestão) que não possua conhecimento AVSEC, ensejará o não cumprimento com eficácia e eficiência de todos os normativos previstos e vulnerabilizará a Segurança da Aviação Civil.
RESPOSTA DA ANAC
AP. 175 - Contribuição aceita.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Marcos Willian de Souza	
Organização: Inframerica	
Telefone de contato: 61 3214-6099	E-mail: mwillian@inframerica.aero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
ITEM 107.03 (Para acréscimo: Definição de Área Restrita)	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	

Área Restrita de Segurança: Aquelas áreas do lado Ar que são identificadas como áreas prioritárias de risco onde, adicionalmente ao controle de acesso, outros controles de segurança são aplicáveis. Tais áreas devem, normalmente, incluir, todas as áreas de embarque de passageiros da aviação geral e comercial entre os pontos de controle de inspeção e aeronave, áreas de rampa, áreas de processamento de bagagem, incluindo aquelas onde as aeronaves são posicionadas para o serviço e ocorrem as inspeções de bagagem e de carga, de terminais de carga, centro de correio, áreas de provisão de alimento de bordo, abastecimento, manutenção e de limpeza de aeronave.

JUSTIFICATIVA

É imprescindível a definição do conceito para análise de procedimentos operacionais, proporcionando ao Operador de Aeródromo a administração, controle, fiscalização de acessos e permanência de pessoas e veículos nessas áreas, pois o fato de a nova norma não prever a definição básica, poderá gerar deficiência na interpretação quanto aos locais designados como áreas restritas de segurança no zoneamento de segurança do aeródromo.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 176 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a definição de “Área Restrita de Segurança” já consta no PNAVSEC. Conforme *caput* do parágrafo 107.03(a), a listagem de definições contida no RBAC 107 é complementar ao CBA, ao PNAVSEC e ao RBAC 01. Ou seja, definições que já estejam no PNAVSEC e que a ANAC não identifica necessidade de correção ou aprimoramento, via de regra, não estão sendo incorporadas no RBAC 107.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcos Willian de Souza

Organização: Inframerica

Telefone de contato: 61 3214-6099

E-mail: mwillian@inframerica.aero

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

ITEM 107.17 (acréscimo: capacitação).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Os funcionários que forem atuar na atividade de Segurança da Aviação Civil, devem passar por verificação de antecedentes prévia e anualmente, bem como terem como requisito mínimo a conclusão com aproveitamento no curso Básico em Segurança da aviação Civil e terem sido aprovados em Exame de Certificação da ANAC, sendo imprescindível à atualização anual do Curso, pois estes colaboradores desempenham suas atribuições diretamente ou indiretamente dentro das áreas operacionais.

JUSTIFICATIVA

Conforme o texto acima sugerido, é de total importância que os colaboradores estejam devidamente capacitados com os requisitos mínimos para executarem suas atribuições com conhecimento relacionado à Segurança da Aviação Civil, pois são responsáveis pela administração, controle, fiscalização em Áreas Operacionais.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 177 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não faz parte do escopo do RBAC 107 a regulação da temática de instrução de profissionais em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita. Este tema é regulado pela Resolução ANAC nº 63/2008 cujo conteúdo deve ser revisado pelo RBAC nº 110, com previsão de publicação em 2015.

Conforme seção 107.25 (Recursos Humanos), o RBAC 107 estabelece a exigência de profissionais, em nível de execução e gerenciamento, para garantir a aplicação apropriada das diversas medidas de segurança prevista no próprio regulamento. No entanto, no que se refere à capacitação necessária aos profissionais, o Regulamento faz referência à “*normatização específica sobre a matéria*”, conforme trecho abaixo:

*“O operador de aeródromo deve designar **profissional(ais) capacitado(s), que atenda(m) critérios de seleção, de acordo com requisitos estabelecidos em regulamento específico, quando couber, a ele legalmente vinculado(s), responsável(eis) por executar no aeródromo os procedimentos dos controles de segurança previstos neste regulamento.**” (grifo nosso).”*

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcos Willian de Souza

Organização: Inframerica

Telefone de contato: 61 3214-6099

E-mail: mwillian@inframerica.aero

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

ITEM 107.59 ALÍNEA (c) Na identificação de acesso ou tentativa de acesso indevido às áreas controladas e restritas do terminal de passageiros, o operador de aeródromo deve aplicar medidas de pronta resposta suficientes para impedir a continuidade do acesso e mitigar os possíveis efeitos negativos, incluindo, quando necessário, a comunicação ao setor de segurança aeroportuária e/ou ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, especialmente no sentido de proteger a ARS.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O Operador de Aeródromo deve realizar varredura (ação ou resultado de averiguar) em áreas Restritas de Segurança (embarque de passageiros e áreas de movimentação de passageiros já inspecionados) instalações e objetos nos quais possam ser ocultados objetos suspeitos, armas, explosivo, artefato QBRN ou artigo perigoso. Os procedimentos de inspeções (varredura), das áreas públicas deverão ser realizados somente em casos de suspeitas e anormalidades.

A periodicidade das varreduras será subdivida em dois procedimentos: Para as Áreas Restritas Alfandegadas (embarque internacional de passageiros e áreas de movimentação de passageiros já inspecionados) ocorrerá antes de cada operacionalidade e processamento de passageiros. Para as Áreas Restritas (embarque doméstico de passageiros e áreas de movimentação de passageiros já inspecionados) ocorrerá com a frequência diária, sendo que os procedimentos técnicos para a varredura serão definidos pelo Operador de Aeródromo.

JUSTIFICATIVA

Conforme texto acima sugerido, faz-se necessário especificar as áreas, periodicidade e as técnicas de varredura (em regimento específico pelo Operador de Aeródromo) proporcionando um padrão operacional de qualidade mais eficaz e eficiente.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 178 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 107.59(b)(1), transcrito no texto da contribuição, não está diretamente associado ao procedimento de *varredura*. Este item faz exigências quanto ao procedimento de resposta aos acessos não autorizados, ou seja, medidas de interceptação ou bloqueio do acesso, dentre outras.

Quanto ao item 107.59(c) da minuta submetida à Audiência Pública, que traz exigência sobre a *varredura*, esclarecemos que o objetivo do RBAC 107 é estabelecer um requisito geral, focado no objetivo da segurança. Conforme previsto em 107.1(c), a ANAC deverá publicar Instrução Suplementar detalhando e orientando formas aceitáveis de cumprir o requisito, ou seja, procedimentos operacionais padrões aceitáveis para execução da varredura.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcos Willian de Souza

Organização: Inframerica

Telefone de contato: 61 3214-6099

E-mail: mwillian@inframerica.aero

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

ITEM 107.113 (acréscimos de requisitos).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

No procedimento de inspeção de pertences de mão, é atribuição do passageiro conceder voluntariamente a autorização para a inspeção manual da bagagem, conduzi-la ao local reservado quando solicitado, abri-la e acompanhar todo o procedimento, devendo o próprio passageiro recolocar e organizar seus pertences após a finalização da inspeção.

JUSTIFICATIVA

Por falta de normativo e amparo legal sobre esse quesito, o Operador de Aeródromo sofre recorrentes reclamações e ouvidorias, colocando em xeque a credibilidade operacional dos agentes de proteção da aviação civil, estes ficando expostos às acusações relacionadas a furtos e danos. A definição do conceito preserva a integridade do passageiro e seus pertences de mão e a imagem do Operador de Aeródromo.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 179 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a adoção de uma abordagem genérica para o regulamento foi a estratégia adotada pela área técnica para alcançar a aplicação apropriada dos objetivos de segurança. Conforme exposto no parágrafo 107.1(c), a ANAC planeja a edição de uma Instrução Suplementar que esclareça, detalhe e oriente sobre os meios aceitáveis de cumprimento dos requisitos, indicando mínimos operacionais.

Especificamente sobre o tema de “*inspeção de passageiros e seus pertences de mão*”, cabe destacar que há regulamento específico que trata sobre o tema. Atualmente a Resolução ANAC nº 207 que dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos.

O RBAC 107 apenas estabelece a medida de inspeção do passageiro como uma regra geral a ser aplicada pelo operador de aeródromo, que deverá observar “*os requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria*”, ou seja, atualmente, observando a Resolução ANAC nº 207.

A natureza da contribuição, se necessária, seria mais adequadamente incorporada pela Resolução 207 que, efetivamente, regulamenta o processo de inspeção de pessoas nos aeroportos, incluindo disposições de interesse do passageiro.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcos Willian de Souza

Organização: Inframerica

Telefone de contato: 61 3214-6099

E-mail: mwillian@inframerica.aero

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

ITEM 107.231 (a) Com o objetivo de promover a operação de sistemas automatizados de inspeção de bagagem despachada ou a implementação de fluxos de carga e correio mais eficientes, são aceitáveis as iniciativas de celebração de acordos operacionais entre o operador de aeródromo e o operador aéreo, estabelecendo responsabilidades específicas quanto ao fornecimento e manutenção da infraestrutura e execução da atividade de inspeção de bagagem despachada ou carga no aeródromo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Com o objetivo de promover a operação de sistemas automatizados de inspeção de bagagem despachada ou a implementação de fluxos de carga e correio mais eficientes, são aceitáveis as iniciativas de celebração de acordos operacionais entre o operador de aeródromo e o operador aéreo, sobretudo, estabelecendo que as responsabilidades específicas quanto ao fornecimento e manutenção dos equipamentos e da infraestrutura de inspeção de bagagens despachadas é de responsabilidade do operador de aeródromo, sendo que a responsabilidade pelo custo da mão de obra para a operação do sistema e execução da atividade de inspeção de bagagem despachada é exclusiva do operador aéreo.

JUSTIFICATIVA

Faz-se necessário a definição de responsabilidades específicas do Operador de Aeródromo e do Operador Aéreo, para que sejam formalizadas por meio de instrumento contratual de acordo com o interesse das partes, sendo que os custos relacionados à mão de obra serão de responsabilidade do Operador Aéreo.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 180 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, quanto ao processo de inspeção de bagagem de porão e carga, a alocação de responsabilidades principal já foi estabelecida pelo PNAVSEC. O operador de aeródromo é responsável pelo fornecimento de equipamento e infraestrutura, enquanto que o operador aéreo é responsável pelo fornecimento de mão de obra para realização da inspeção. Não se verifica necessidade de explicitar tal divisão para que o operador de aeródromo formalize nos instrumentos contratuais que julgar adequado.

Ocorre que, conforme exposto na Justificativa da Audiência Pública, há soluções que podem otimizar o processo de inspeção de volumes de bagagem e carga, mas com uma alocação de responsabilidades diferente da estabelecida pelo PNAVSEC. O RBAC 107 está, justamente, criando um dispositivo que permita a adoção de um conjunto de responsabilidades diferenciada, desde que amparada por acordos operacionais entre as partes interessadas.

O operador de aeródromo não é obrigado a fazer uso de tal dispositivo no seu ambiente operacional.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Marcos Willian de Souza

Organização: Inframerica

Telefone de contato: 61 3214-6099

E-mail: mwillian@inframerica.aero

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

A norma proposta em seu ITEM 107.97 não prevê restrições relativas à emissão de duplo credenciamento, porém recomenda-se a inclusão em acréscimos de requisitos.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Fica vedado o duplo credenciamento - a emissão de mais de uma credencial para um mesmo colaborador laborar em mais de uma empresa instalada no aeroporto - quer seja em concessionários ou órgãos públicos, visto que o excesso de jornada de trabalho compromete a segurança da aviação civil.

JUSTIFICATIVA

Os pareceres técnicos da Gerência de Segurança Operacional, da Gerência de Segurança da Aviação Civil e da Área de Segurança e Saúde do Trabalho (SST), apresentaram riscos operacionais, comprovando que não se pode emitir mais de uma credencial para uma mesma pessoa para que trabalhe em mais de uma empresa de forma simultânea neste aeroporto, visto que o excesso de jornada de trabalho compromete as habilidades, percepção e reflexos do colaborador, consequentemente colocando em risco a segurança da aviação civil.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 181 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e informa que não identifica necessidade de se estabelecer tal restrição em todo o mercado. A simples adoção de uma “*solução operacional*”, cabível para a realidade operacional de um determinado aeródromo, não é suficiente para justificar a adoção de tal “*solução operacional*” como regra.

Ressalta-se que, neste caso, a prática da Inframérica em analisar a sua realidade operacional e estabelecer determinada restrição, devidamente fundamentada, em busca de garantir nível de segurança apropriado para suas operações, parece mostrar-se adequada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho

Organização: ANEAA

Telefone de contato:

E-mail:

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

III – Da competência da Polícia Federal

107.69 Vigilância

(e) O operador de aeródromo deve inspecionar os veículos suspeitos dentro e nas proximidades de área operacional.

107.127 Passageiro armado

a) O operador de aeródromo deve garantir os recursos e as medidas de segurança necessários ao processamento e embarque de passageiro armado, observando os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

107.129 Passageiro sob custódia

(a) O operador de aeródromo deve garantir os recursos e as medidas de segurança necessários ao processamento e embarque de passageiro sob custódia, observando os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

107.131 Passageiro indisciplinado

(a) O operador de aeródromo, em coordenação com operador aéreo, deve prover recursos adequados para serem utilizados no gerenciamento de situações de resposta que envolvam passageiro indisciplinado, em especial quanto aos procedimentos de retirada de passageiro de ARS.

107.147 Bagagem suspeita

(b) O operador de aeródromo, em coordenação com operador aéreo, deve prover recursos adequados para serem utilizados no gerenciamento de situações de resposta que envolvam bagagem caracterizada como suspeita.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

JUSTIFICATIVA

Primeiramente, devemos esclarecer que qualquer ação no sentido de preservar a segurança do aeroporto que necessite da utilização do poder polícia deve ser adotada pela Polícia Federal. A Constituição Federal é clara nas atribuições à Polícia Federal.

O Excelentíssimo Ministro do Supremo Tribunal Federal, o Professor Eros Roberto Grau, assim se manifestou:

“12. Dai também porque à polícia federal incumbe o dever/poder de exercer as funções de segurança pública em áreas de domínio público federal. A polícia estadual e a guarda municipal não são titulares de competência para nelas atuar visto inexistirem, nessas áreas, terras estaduais e municipais.

Embora em última instância fosse desnecessário dizê-lo, **a Constituição do Brasil, em harmonia com o disposto em seu artigo 21, inciso XXII, por um lado atribuiu à polícia federal o dever/poder de “exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras”; de outro, o de “apurar infrações penais contra a ordem política e social u em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei”.**

É certo, pois, que no espaço territorial de bens públicos federais de uso especial, tais e quais portos e aeroportos, a polícia estadual e a guarda municipal não detém competência para atuar. **A polícia federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União, é responsável pela preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e seu patrimônio.**” (grifos nossos) (<http://aneaa.aero/wp-content/uploads/2014/05/031.pdf>)

Não pode o Operador de Aeródromo ser responsável por adotar qualquer medida decorrente do exercício do poder de polícia, estas ações devem ser adotadas pela Polícia Federal.

Portanto as exigências constantes acima devem se restringir exclusivamente a ações de comunicação à Polícia Federal, para que esta, realize as ações de inspeção, retirada de pessoas e de gerenciamento.

Razão pela qual sugerimos que os itens acima sejam alterados para constar claramente que a responsabilidade do Operador de Aeródromo se restringe ao dever de informar à Polícia Federal o indício de ocorrência de determinado fato.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 182, AP. 183, AP. 184, AP. 185 e AP. 186 - Aceita parcialmente.

A ANAC agradece a contribuição e entende que a justificativa está parcialmente pertinente.

A aplicação dos requisitos elencados, de fato, envolve a atuação coordenada do operador do aeródromo, do operador aéreo e do órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia do aeródromo. No entanto, a responsabilidade do operador de aeródromo não se restringe ao dever de informar ao órgão policial o indício de ocorrência de determinados fatos.

Quanto ao parágrafo 107.69(e), o PNAVSEC traz a seguinte diretriz:

“Art. 78. A administração aeroportuária deve inspecionar os veículos suspeitos no lado ar e nas proximidades das instalações aeroportuárias.

Parágrafo único. Quando necessário, a administração aeroportuária deve solicitar apoio policial.”

Quanto ao parágrafo 107.127(a) e 107.129(a), a regulamentação específica que trata do processo de despacho de passageiro armado e passageiro sob custódia ainda é a IAC 107-1005, observando as diretrizes do PNAVSEC. Tais dispositivos normativos estabelecem diversas obrigações ao operador de aeródromo que não se restringe ao ato de comunicação ao órgão policial.

Ressalta-se que há um processo administrativo em andamento para edição de Resolução da ANAC para revisão dessa IAC.

Assim, a proposta do RBAC 107 não envolve a revogação dessa normativa, motivo pelo qual os parágrafos 107.127(a) e 107.129(a) apenas trazem uma disposição geral acerca da obrigatoriedade do operador do aeródromo de observar as regras de segurança estabelecidas por instrumento normativo específico.

Quanto ao parágrafo 107.131(a), a redação foi alterada deixando de exigir a disponibilidade de recursos para gerenciamento de ocorrências com passageiro indisciplinado, passando a exigir que o operador de aeródromo, em coordenação com as demais entidades envolvidas, estabeleça os procedimentos adequados para tal.

Quanto ao parágrafo 107.147(b) da minuta submetida à Audiência Pública, o processo de

identificação e tratamento de bagagem suspeita envolve diferentes recursos humanos, materiais e procedimentais, sendo que alguns deles devem ser disponibilizados/aplicados pelo operador do aeródromo. Pode-se citar a difusão de informações à comunidade aeroportuária (ver 107.59(d) da minuta submetida à Audiência Pública) e a disponibilização de equipamentos de inspeção e de isolamento de área.

Nesse contexto, reconhecendo a importância de que esse conjunto de medidas necessita ser garantido de forma coordenada, informamos que a redação foi adaptada para explicitar as entidades envolvidas com o processo inspeção de veículos suspeitos, de despacho de passageiro armado, de passageiro sob custódia, de tratamento do passageiro indisciplinado e da bagagem suspeita, conforme textos abaixo:

Vigilância

O operador de aeródromo deve inspecionar os veículos suspeitos dentro e nas proximidades de área operacional, solicitando apoio do órgão de segurança pública quando julgar necessário.

Passageiro armado

O operador de aeródromo deve, em coordenação com o operador aéreo e com órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, garantir a aplicação das medidas de segurança necessárias ao processamento e embarque de passageiro armado, observando os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

Passageiro sob custódia

O operador de aeródromo deve, em coordenação com o operador aéreo e com órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, garantir a aplicação das medidas de segurança necessárias ao processamento e embarque de passageiro sob custódia, observando os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

“Passageiro indisciplinado

O operador de aeródromo, em coordenação com operador aéreo e com o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, deve estabelecer os procedimentos adequados para serem utilizados no gerenciamento de situações de resposta que envolvam passageiro indisciplinado, em especial quanto a retirada do passageiro da ARS”

Bagagem suspeita

O operador de aeródromo, em coordenação com operador aéreo e com o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, deve prover recursos adequados para serem utilizados no gerenciamento de situações de resposta que envolvam bagagem caracterizada como suspeita.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
Organização: ANEAA	
Telefone de contato:	E-mail:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
<p>IV – Da aplicabilidade. 107.1 Aplicabilidade (b) Este regulamento não se aplica: (3) às instalações e serviços de controle do espaço aéreo e de proteção ao voo, sob responsabilidade de organizações das Forças Armadas.</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	

JUSTIFICATIVA	
<p>O inciso XXI do artigo 8º da Lei 11.182/2005 é claro ao excepcionar das competências da ANAC atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo, por consequência não se pode cogitar que um regulamento expedido pela ANAC possa se aplicar a instalações e serviços de controle do espaço aéreo e de proteção ao voo que são atribuições do Comando da Aeronáutica.</p> <p>Nessa linha, a ANAC só pode estabelecer um sistema de qualidade sobre os requisitos por ela editados ou que ela tenha competência para regulamentar. Razão pela qual é impossível no sistema jurídico estabelecido no Estado Brasileiro se cogitar a possibilidade de aplicação de qualquer regulamento emitido pela ANAC à qualquer atividade que não esteja dentro de suas atribuições.</p> <p>Razão pela qual sugerimos a retirada do item 107.1 (b) (3).</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>AP. 187 - Contribuição não aceita.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, de fato, o regulamento não se aplica às atividades e</p>	

procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo.

Assim, deixou-se explícito na seção 107.1 do Regulamento que os requisitos da norma não se aplicam às instalações e serviços de controle do espaço aéreo e de proteção ao voo, sob responsabilidade de organizações das Forças Armadas, conforme item abaixo:

(a) *Este regulamento **não** se aplica:*

- (1) *aos aeródromos civis destinados exclusivamente a helicópteros (heliportos ou heliportos);*
- (2) *às áreas militares dos aeródromos civis compartilhados; e*
- (3) *às instalações e serviços de controle do espaço aéreo e de proteção ao voo, sob responsabilidade de organizações das Forças Armadas.*

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho

Organização: ANEAA

Telefone de contato:

E-mail:

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

V – Da definição de Área patrimonial do aeródromo.

Da definição de Área patrimonial do aeródromo.

(1) Área patrimonial do aeródromo (perímetro patrimonial) significa a área indicada no instrumento de outorga de exploração do aeródromo. Coincide com a área abrangida pelo Complexo Aeroportuário, que é caracterizado pelo sítio aeroportuário, descrito no instrumento de outorga de cada aeródromo, normalmente incluindo faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e comerciais relacionadas ao aeródromo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sem conteúdo.

JUSTIFICATIVA

O núcleo central da definição de área patrimonial do aeródromo é “instrumento de outorga de exploração do aeródromo”. Deve-se considerar que dos aproximadamente 700 aeródromos públicos constantes do cadastro aeroportuário somente seis possuem instrumento de outorga de exploração do aeródromo.

Assim, entendendo que o BRAC 107 não se aplica exclusivamente para os aeroportos concedidos, sugere-se que seja readequada a definição acima para melhor abranger os aeroportos públicos nacionais.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 188 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os termos de convênio assinados entre a SAC e representantes de entes da Federação são, também, atos administrativos de outorga, conforme definições trazidas nos documentos, disponibilizado na página eletrônica da SAC (<http://www.aviacaocivil.gov.br/acesso-a-informacao/convenios>):

“Outorga: ato administrativo que possibilita a transferência da exploração dos aeródromos civis públicos pelo Delegatário ao Outorgado, nas modalidades previstas no artigo 36, inciso 4º, da Lei nº 7.565/86.

Delegação: ato administrativo formalizado em instrumento denominado convênio, tendo por objeto a transferência da exploração do aeródromo civil público da União para ente político da Federação.”

Sendo assim, a ANAC não identifica necessidade de alteração das expressões utilizadas na definição de “área patrimonial do aeródromo”.

DADOS DO COLABORADOR	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
Organização: ANEAA	
Telefone de contato:	E-mail:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
VI – Dos concessionários.	
107.41 Regimento interno da CSA	
(3) A CSA deve ser restrita e composta pelo operador do aeródromo e por representantes dos seguintes membros permanentes, quando em operação no aeródromo:	
(xi) concessionários que possuam responsabilidades na execução de medidas de proteção e controle de acesso à Área Controlada ou Área Restrita de Segurança.	
107.83 Controle de Acesso à Área Restrita de Segurança	
(6) O operador de aeródromo pode autorizar que a atividade de controle de acesso à ARS permaneça sob responsabilidade de um concessionário, desde que este elabore e mantenha um PSESCA, nos termos da seção 107.215	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	

JUSTIFICATIVA	
Quem são esses concessionários?	
Devemos nos ater que estamos em um setor econômico que a palavra concessão tem significado de outorga de determinada atividade à exploração privada.	

Assim, para reduzir risco de interpretações diversas ou expectativas de direitos, sugerimos que a expressão “concessão” seja alterada para “cessão”. Realidade contratual dos aeroportos, onde a exploração comercial é feita através de contratos de cessão de área.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 189 e AP. 190 - Contribuição parcialmente aceita.

O termo “concessionário” é utilizado na regulamentação da AVSEC conforme definido pelo PNAVSEC:

“pessoa física ou jurídica que, mediante contrato com a administração aeroportuária, explora instalações ou áreas aeroportuárias;”

A ANAC entende que, no contexto da normativa de AVSEC, a interpretação errônea do termo, conforme colocada pela contribuição, é remota. No entanto, de forma a prevenir tais interpretações, optou-se por estabelecer uma expressão mais apropriada possível, conforme segue:

“107.3(a)(19) Explorador de Área Aeroportuária significa a pessoa física ou jurídica que, mediante contrato com o operador de aeródromo, explora instalações ou áreas aeroportuárias (sinônimo do termo concessionário utilizado no Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010);”

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho

Organização: ANEAA

Telefone de contato:

E-mail:

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

VII – Da nomenclatura das credenciais.

107.93 Concessão de Credenciais e Autorizações

(1) A credencial e a autorização terão validade apenas no ambiente aeroportuário e devem ser classificadas em duas categorias: permanente ou temporária, sendo que:

(i) a credencial ou autorização permanente é concedida às pessoas ou veículos que possuirão autorização para adentrar, sem acompanhamento, as áreas operacionais do aeródromo e são direcionadas aos funcionários, veículos e equipamentos de organizações públicas ou privadas atuantes no aeródromo; e

(ii) a credencial ou autorização temporária é concedida às pessoas ou veículos que possuirão autorização para adentrar, sob acompanhamento, as áreas operacionais do aeródromo e são direcionadas ao pessoal de serviço e visitantes em geral

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

JUSTIFICATIVA

A classificação proposta pela minuta do RBAC traz a nomenclatura de permanente ou temporária. Contudo ao analisar todos os requisitos da seção 107.93 percebemos que na verdade todas as credencias e autorizações são temporárias, uma vez que possuem períodos de validade, entre 2 anos a 30 dias.

Assim, com a finalidade não criar expectativa de direitos nos regulados sobre suas credenciais e autorizações sugerimos que seja alterada a nomenclatura da classificação da credencial e a autorização para retirar a palavra permanente.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 191 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em uma análise preliminar, a expressão “credencial permanente” poderia gerar a interpretação de que se trata de uma credencial sem limite de validade, conforme apontado pela ANEAA. No entanto, essa expressão é utilizada ao menos desde 2005, com a publicação da IAC 107-1005, e já é de conhecimento amplo entre os profissionais que atuam no ambiente aeroportuário.

Apesar da denominação adotada, a norma já estabelece que o prazo máximo de validade da credencial permanente, não sendo possível os regulados alegarem expectativa de direito apenas pela denominação da credencial. A ANAC não identificou outra denominação mais apropriada para o uso no âmbito do sistema de credenciamento aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho

Organização: ANEAA

Telefone de contato:

E-mail:

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

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

VIII – Da equivalência da inspeção de segurança

107.125 Passageiros em trânsito ou em conexão

(b) O operador de aeródromo deve garantir, em coordenação com o operador aéreo, que o passageiro em trânsito ou em conexão, proveniente de aeródromo cuja inspeção de segurança não é equivalente, seja direcionado ao ponto de inspeção de segurança do aeródromo, antes de acessar a área de embarque.

(1) Os aeródromos que possuem inspeção de segurança equivalente serão identificados pela ANAC e informados aos operadores de aeródromos e aéreos por meio de documento de caráter reservado, denominado DAVSEC.

JUSTIFICATIVA

A equivalência deve ser entendida como equivalência de regras a serem seguidas e não equivalência de processos. Se no Brasil hoje todo o transporte aéreo doméstico está sob o mesmo nível de ameaça e as regras a serem seguidas nos pontos de controle de acesso são as mesmas em todo o território nacional, não há que se falar em procedimentos não equivalentes.

Haveria necessidade de nova inspeção de segurança caso existissem regras de inspeção para voos domésticos diferentes no Brasil. Na eventualidade de serem reduzidas as regras do transporte aéreo doméstico em uma determinada região do país, todos os voos que se originarem nesta região deveriam estar submetidos as regras do item 107.125 (b), independente o processo utilizado para a realização da inspeção.

Podemos notar esta diferença claramente, no passado recente. Após os atentados de 11 de setembro de 2001 os EUA aumentaram as regras de inspeção de segurança para voos que tinham como destino seu território, como por exemplo a proibição de embarque de líquidos. A época o Brasil e os demais países interessados em manter suas rotas internacionais com o EUA alteraram suas regras para inspeção de segurança.

Independente do procedimento a ser utilizado o importante era não deixar o embarque de passageiros com líquido a bordo.

Portanto, a menos que haja alteração nas regras, estabelecendo aplicação diferente a determinados aeroportos, todos os procedimentos, sejam com base a IAC 107-1004A ou alternativos devem estar aptos a manter o nível de segurança cumprindo com todas as regras ali contidas. Inexistindo a necessidade de novo processo de inspeção.

Ademais se autoridade de aviação civil entender que determinados aeroportos não conseguem inspecionar os passageiros de forma a garantir o nível de segurança exigido no aeroporto de destino, este deve ser avisado antes da realização de avaliação de capacidade para o recebimento de voos originários dos aeroportos que com nível de equivalência inferior.

Receber voos de aeroportos com passageiros não estéreis ou cuja a inspeção de segurança não é equivalente à do aeroporto de destino deve ser uma análise de cada operador de aeródromo, sobre o risco de ação de interferência ilícita quando da chegada destas aeronaves em seus aeródromos.

Assim, sugerimos, primeiramente que seja excluído o item 107.125 (b) por não haver diferença de nível de segurança entre os processos de inspeções, sendo todos equivalentes; ou caso a permaneça o requisito, que seja inclusa uma janela de revisão dos voos aprovados para cada um dos aeroportos considerados com nível de equivalência inferior, a fim de possibilitar ao Operador de Aeródromo do voo de destino que faça avaliação de risco e de capacidade da manutenção ou não de voo previamente aprovado.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 192 - Contribuição não aceita.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o tema de equivalência dos processos de inspeção (de passageiros, bagagens e carga) já encontra-se parcialmente regulamentado pelo RBAC 108, vigente desde 07 de maio de 2013.

Disposições do RBAC 108 que abordam o tema:

“Passageiro em trânsito ou em conexão

*(c) 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.*

Inspeção da bagagem despachada

(3) A bagagem que tenha sido submetida a controle de segurança **equivalente** no aeródromo de origem não necessita ser novamente inspecionada no aeródromo de trânsito ou conexão.

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

Inspeção da carga e correio

(c) A carga ou correio que tenha sido submetida a controle de segurança **equivalente** no aeródromo de origem não necessita ser novamente inspecionada no aeródromo de trânsito ou conexão.

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

O parágrafo 107.125(b)(1) está presente no RBAC 107 para compatibilizá-lo com as disposições já previstas pelo RBAC 108.

Ressalta-se que a regulamentação completa do tema será estabelecida com a edição de DAVSEC específica, conforme previsto nas disposições.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho

Organização: ANEAA

Telefone de contato:

E-mail:

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

IX – Da divisão de responsabilidade sobre a bagagem despachada

107.141 Proteção da bagagem despachada

(a) O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para a garantia da proteção da bagagem despachada, sob a responsabilidade do operador aéreo, de forma a prevenir que qualquer bagagem despachada, de origem, trânsito ou conexão, ou mesmo na condição de extraviada, seja violada ou sujeita à introdução de objetos, materiais ou substâncias que possam ser utilizados em atos de interferência ilícita.

(2) A proteção de tais áreas deve ser assegurada pelo operador de aeródromo, em coordenação com o operador aéreo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

JUSTIFICATIVA

Percebemos vontade do Regulador de dividir responsabilidade do Operador de Aeródromo com o Operador Aéreo sobre a bagagem despachada. A Lei nº 7.565/1986 é clara quando estabelece ao transportador esta responsabilidade, não podendo o regulador por documento infralegal realizar tal alteração.

Assim dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica:

“Art. 104. Todos os equipamentos e serviços de terra utilizados no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são de responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autônomos de serviços auxiliares.

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (duas) vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao valor correspondente a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.

Art. 261. Aplica-se, no que couber, o que está disposto na seção relativa à responsabilidade por danos à carga aérea (artigos 262 a 266).

Art. 262. No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato do transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se ao valor correspondente a 3 (três) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (artigos 239, 241 e 244).

Art. 263. Quando para a execução do contrato de transporte aéreo for usado outro meio de transporte, e houver dúvida sobre onde ocorreu o dano, a responsabilidade do transportador será regida por este Código (artigo 245 e Parágrafo único).

Art. 264. O transportador não será responsável se comprovar:

I - que o atraso na entrega da carga foi causado por determinação expressa de autoridade aeronáutica do voo, ou por fato necessário, cujos efeitos não era possível prever, evitar ou impedir;

II - que a perda, destruição ou avaria resultou, exclusivamente, de um ou mais dos seguintes fatos:

a) natureza ou vício próprio da mercadoria;

b) embalagem defeituosa da carga, feita por pessoa ou seus prepostos;

c) ato de guerra ou conflito armado;

d) ato de autoridade pública referente à carga.

Art. 265. A não ser que o dano atinja o valor de todos os volumes, compreendidos pelo conhecimento de transporte aéreo, somente será considerado, para efeito de indenização, o peso dos volumes perdidos, destruídos, avariados ou entregues com atraso.

Art. 266. Poderá o expedidor propor ação contra o primeiro transportador e contra aquele que haja efetuado o transporte, durante o qual ocorreu o dano, e o destinatário contra este e contra o último transportador.

Parágrafo único. Ocorre a solidariedade entre os transportadores responsáveis perante, respectivamente, o expedidor e o destinatário.”

Ademais, o Operador de Aeródromo fornece infraestrutura não tem gerenciamento sobre o processo de recebimento, tratamento, embarque, desembarque e restituição de bagagem.

Trata-se de processo sob a responsabilidade do Operador Aéreo ou de empresa por ele contratada.

Assim sugerimos que sejam retirados os itens 107.141 (a) e 107.141 (a) (2) ou reescrito de forma a deixar claro que a responsabilidade pela garantia de proteção da bagagem é do Operador Aéreo.

RESPOSTA DA ANAC

AP. 193 - Contribuição aceita parcialmente.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proteção da bagagem despachada é de responsabilidade do operador aéreo, conforme previsto no PNAVSEC:

“Art. 180. A bagagem de passageiro, aceita pela empresa aérea, deve ser protegida e vigiada desde a aceitação no balcão de despacho até o momento em que lhe for devolvida no destino ou transferida para outra empresa aérea.”

O requisito proposto em 107.141(a) está alinhado com esta responsabilidade, conforme trecho destacado abaixo;

*“O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para a garantia da proteção da bagagem despachada, **sob a responsabilidade do operador aéreo**, de forma a prevenir que qualquer bagagem despachada, de origem, trânsito ou conexão, ou mesmo na condição de extraviada, seja violada ou sujeita à introdução de objetos, materiais ou substâncias que possam ser utilizados em atos de interferência ilícita.”*

A atividade de proteção da bagagem despachada, exercida pelo operador aéreo, pode, em determinadas situações, demandar a implantação de recursos físicos na área operacional. Por exemplo, cercas delimitando e servido como barreira de proteção de um ponto de transferência de bagagens. Nessas situações, o fornecimento da infraestrutura necessária caberá ao operador do aeródromo.

A alocação de profissionais para realizar a proteção e vigilância das bagagens cabe ao operador aéreo, conforme RBAC 108, seção 108.57.

A ANAC identificou que os parágrafos 107.141(a)(1) e 107.141(a)(2) não estavam apropriados, pois avançariam nas obrigações do operador aéreo já estabelecidas no RBAC 108. Assim, os parágrafos foram excluídos da redação final do RBAC 107.

3. CONCLUSÃO

As **208 (duzentos e oito)** contribuições recebidas durante o período da Audiência Pública n.º **06/2015** foram avaliadas e respondidas nos respectivos formulários, conforme apresentado o item 2 deste Relatório.

Em face das alterações realizadas na proposta do RBAC 107 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. Por fim, houve revisões adicionais na minuta inicial motivado pela área técnica, sem impacto nos direitos de agentes econômicos do setor.