

## **PROPOSTA DE REVISÃO DAS REGRAS DE CONTROLE DE QUALIDADE EM MATÉRIA DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA**

### **JUSTIFICATIVA**

#### **1. APRESENTAÇÃO**

A presente Justificativa expõe as razões que motivaram a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição de revisão das regras de controle de qualidade em matéria de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, hoje focadas no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) n° 111, intitulado “Programa Nacional de Controle da Qualidade em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita”.

A proposta corresponde a um dos temas incluídos na Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2017/2018, correspondente ao Tema n° 29, conforme Portarias n° 3.723, de 15 de dezembro de 2016, e n° 4230, de 20 de dezembro de 2017.

#### **2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA**

O desenvolvimento dos estudos regulatórios e posteriormente a proposição dos ajustes normativos foi pautada na identificação dos seguintes problemas técnicos:

- a.** falta de eficiência normativa e transparência aos interessados gerada pela presença de requisitos em normativo distinto dos RBAC n° 107 - Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - Operador de Aeródromo e RBAC n° 108 - Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - Operador Aéreo;
- b.** certo grau de inadequação do tipo de documento normativo (RBAC) para tratar de diretrizes e compromissos assumidos pela ANAC no controle de qualidade AVSEC, assim como para tratar da aplicação das atividades de controle de qualidade AVSEC realizadas pela ANAC; e
- c.** necessidade de melhor alinhamento dos requisitos, instruções e práticas do programa de controle de qualidade AVSEC com aquelas mais reconhecidas no mercado.

Ao longo do desenvolvimento do projeto, foram ainda identificadas oportunidades de aprimoramento nos regulamentos afetados pelas modificações, em especial o RBAC n° 107, intitulado “Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo”, em decorrência da experiência prática de sua aplicação desde meados de 2015.

Nesse cenário, os seguintes aspectos foram agregados ao projeto normativo:

- a.** revisão dos critérios de classificação dos aeródromos (para fins AVSEC), tendo em vista alterações recentes em normativos de regulação econômica de aeroportos;
- b.** revisão dos requisitos que tratam da verificação de antecedentes para concessão de credencial aeroportuária, inserindo a verificação de "antecedentes sociais"; e

- c. outras revisões pontuais de requisitos do RBAC nº 107 para aprimoramento do Regulamento.

## **2.1 Alterações propostas**

### **2.1.1 Contexto**

Em alinhamento com o Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional e o DOC. 8973 da Organização da Aviação Civil Internacional, o Brasil instituiu, por meio do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC, que deve ser cumprido por todos os segmentos do Sistema de Aviação Civil brasileiro (art. 1º do Decreto nº 7.168/2010).

O PNAVSEC tem como objetivo disciplinar a aplicação de medidas de segurança destinadas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeroportos brasileiros, a fim de proteger as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita cometidos no solo ou em voo (art. 2º do Anexo ao Decreto nº 7.168/2010).

De acordo com o previsto no PNAVSEC, cabe à ANAC como autoridade responsável por regular e fiscalizar a segurança da aviação civil (art. 8º, X da Lei nº 11.182/2005 e art. 7º, I do Anexo ao Decreto nº 7.168/2010), elaborar, aprovar e manter atualizado o PNCQ/AVSEC para assegurar a eficácia do PNAVSEC (art. 277 do Anexo ao Decreto nº 7.168/2010). Aos operadores de aeródromos e aos operadores aéreos, cabe a elaboração de um Programa de Controle de Qualidade de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PCQ/AVSEC (art. 8º, X do Anexo ao Decreto nº 7.168/2010 c/c art. 285 do mesmo Anexo).

Assim sendo, a ANAC, por meio da Resolução nº 152, de 17 de junho de 2010, que aprovou o RBAC nº 111, publicou a primeira versão do PNCQ/AVSEC, instituindo como atividades de controle de qualidade as mesmas previstas no PNAVSEC (auditorias, inspeções, análises, testes e exercícios). No mesmo ano de 2010, por meio da Resolução nº 171, de 24 de agosto, a ANAC emendou o RBAC nº 111 (EMD 01), para incluir o DPF e o DECEA no conjunto de atores que devem elaborar o PCQ/AVSEC. Em 2016, a Resolução nº 373, de 19 de janeiro, aprovou a Emenda nº 02 ao RBAC nº 111, no intuito de, entre outras coisas, incluir os centros de instrução AVSEC regidos pelo RBAC nº 110, como organizações atingidas pelo PNCQ/AVSEC. Cabe aqui ressaltar que os centros de instrução apenas se submetem às atividades realizadas pela ANAC, não tendo competência para realizar as atividades do controle de qualidade AVSEC.

Assim sendo, conforme panorama normativo apresentado, percebe-se que o Brasil atualmente estabelece seu PNCQ/AVSEC em um documento único (RBAC 111) que contempla os princípios gerais do Controle de Qualidade AVSEC e os procedimentos para sua execução, editado pela autoridade de aviação civil competente (ANAC), seguindo diretrizes do PNAVSEC e orientação do Doc. 8973.

### **2.1.2 Problemas**

Nesse contexto, identificou-se como problema a presença de requisitos de controle de qualidade em normativo distinto dos regulamentos específicos voltados aos operadores de aeródromo e operadores aéreos (RBAC nº 107 e nº 108).

O RBAC nº 111, objeto do presente estudo, se aplica aos operadores de aeródromos, aos operadores aéreos e aos centros de instrução AVSEC [parágrafo 111.1(a) do RBAC nº 111], sendo as responsabilidades específicas de cada ente definidas nas seções subsequentes. A responsabilidade pela elaboração, aprovação e manutenção do PNCQ/AVSEC é atribuída à ANAC pelo artigo 277 do PNAVSEC.

O RBAC nº 107 se aplica ao operador de aeródromo civil público, cujas responsabilidades relacionadas à AVSEC estão previstas no artigo 8º do PNAVSEC. Entre outras coisas, o regulamento fixa o PCQ/AVSEC desse operador, como parte integrante de seu PSA [parágrafo 107.211(c)(4)]. Em complemento ao RBAC nº 107, o Apêndice I da IS nº 107-001B, disponibiliza um modelo de PCQ/AVSEC voltado ao operador de aeródromo.

O RBAC nº 108 se aplica ao operador aéreo cujas responsabilidades relacionadas à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita estão atribuídas no artigo 10 do PNAVSEC. Entre outras coisas, o regulamento fixa o PCQ/AVSEC desse operador, como parte integrante de seu PSOA [parágrafo 108.257(b)(3)]. Em complemento ao RBAC nº 108, o Apêndice E da IS nº 108-001B disponibiliza ao operador aéreo um modelo de PCQ/AVSEC.

Ressalta-se que para adotar meios e procedimentos diversos daqueles contidos no modelo de PCQ/AVSEC da IS nº 107-001B e da IS nº 108-001B, os operadores de aeródromos e os operadores aéreos, respectivamente, devem apresentar à ANAC meio ou procedimento alternativo de cumprimento (que atenda ao RBAC nº 111, o RBAC nº 107 e/ou o RBAC nº 108, conforme o caso) devidamente justificado, a fim de ter a concordância expressa da ANAC (art. 14, § 1º, II da Resolução nº 30/2008; item 7.6 da IS nº 107-001B e item 5.2.1 da IS nº 108-001B).

O RBAC nº 110 é o regulamento voltado à instrução de pessoal que exercerá ou que exerce atividades na área AVSEC e se aplica às entidades com interface no sistema de capacitação e certificação em AVSEC, sobretudo aos centros de instrução AVSEC. Destaca-se que os centros de instrução AVSEC têm como responsabilidade prevista no PNCQ/AVSEC apenas submeter-se às atividades de controle de qualidade realizadas pela ANAC, auxiliando os inspetores da Agência nas suas solicitações, a fim de cumprir seus objetivos [parágrafo 111.20(a) do RBAC nº 111]. O próprio RBAC nº 110 reforça essa ideia no parágrafo 110.91(d).

Considerando que o RBAC 111 é de aplicabilidade abrangente aos Operadores de Aeródromos, aos Operadores Aéreos e aos Centros de Instrução AVSEC [parágrafo 111.1(a) do RBAC nº 111], verifica-se o seguinte arcabouço normativo voltado aos regulados:

#### **Controle de qualidade AVSEC: contexto vigente**

<b>Aplicabilidade</b>	<b>Normativos</b>
Operadores de aeródromos	RBAC nº 111 RBAC nº 107; IS nº 107-001B
Operadores aéreos	RBAC nº 111 RBAC nº 108; IS nº 108-001B
Centros de instrução	RBAC nº 111 RBAC nº 110; IS nº 110-001A

Percebe-se, portanto, que os operadores aéreos e os operadores de aeródromos devem se ater a, no mínimo, três regulamentos para identificar os requisitos a serem cumpridos em relação às atividades do controle de qualidade AVSEC. Além disso, a disposição dos requisitos no próprio RBAC nº 111 não facilita a compreensão normativa, uma vez que os requisitos específicos dos diferentes tipos de regulados apresentam-se conjuntamente em várias seções do regulamento. Apesar de serem voltados para o mesmo

assunto, como por exemplo, no caso do escopo das auditorias e inspeções (seções 111.31 e 111.33), o refinamento normativo aponta para o desmembramento dos requisitos específicos para cada regulado. A própria existência de tabelas de aplicabilidade nos respectivos “Apêndices A” do RBAC 107 e RBAC 108 apresenta maior clareza normativa.

O segundo problema (inadequação do tipo normativo para as diretrizes e compromissos assumidos pela ANAC) deriva da estrutura dos regulamentos editados pela ANAC. A Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, instituiu o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC, norma de caráter geral e abstrato com efeito externo ou externo e interno, visando estabelecer requisitos destinados à aviação civil brasileira (art. 1º).

Com relação às deficiências no alinhamento dos requisitos, instruções e práticas do programa de controle de qualidade AVSEC com aquelas mais reconhecidas no mercado, destaca-se que no processo de elaboração do RBAC nº 111 foram considerados os aspectos sobre controle de qualidade delimitados pelo Anexo 17 e as orientações de implantação abordadas no DOC 8973.

Considerando que o PNCQ/AVSEC possui interface com entidades públicas e privadas no âmbito da segurança da aviação civil contra atos ilícitos, entende-se como interessante observar as metodologias de gestão da qualidade direcionadas para a melhoria dos processos das organizações não abordadas nos regulamentos da OACI. Entre as mais amplamente aceitas e utilizadas no mercado estão as normas da série NBR ISO 9000, desenvolvidas para apoiar organizações, de todos os tipos e tamanhos, na implementação e operação de sistemas de gestão da qualidade.

Na gestão da qualidade, a ISO 9000 é o conjunto composto pelas normas ISO 9000, 9001, 9004 e 19011. Elas podem ser aplicadas em diversos tipos de organização: indústrias, empresas, instituições e afins, e se referem especialmente à qualidade dos processos da organização, impactando na dos seus produtos ou serviços. Esse grupo de normas descreve regras relacionadas a implantação, desenvolvimento, avaliação e continuidade do Sistema de Gestão da Qualidade.

Do comparativo do Regulamento da ANAC com tais normas, depreende-se que a ANAC como organização atende, dentro do processo de planejamento e execução do controle de qualidade AVSEC, a praticamente todos os requisitos da norma ABNT NBR ISO 9001:2015, porém de forma descentralizada e, por vezes, não formalizada nos atos normativos internos.

Entretanto, no que se refere aos aspectos exigidos pela ANAC aos regulados quanto ao processo de controle de qualidade AVSEC, verifica-se que a ANAC deixa de considerar claramente no PNCQ/AVSEC uma grande parte dos requisitos previstos na norma ABNT NBR ISO 9001:2015. Alguns desses requisitos tem implicação direta na gestão da qualidade das organizações reguladas (operadores de aeródromo e operadores aéreos), entre as quais destacam-se:

- comprometimento com o processo a nível de diretoria;
- aspectos organizacionais do processo dentro da empresa;
- desenvolvimento de uma política de qualidade para o processo; e
- recursos mínimos para atendimento ao processo.

Para o problema foram pensadas duas alternativas: (1) estabelecer a exigência de implementação de metodologia de mercado (entre elas a ISO 9000) para o controle de qualidade AVSEC dos operadores; ou (2) elaborar o Programa de Controle de Qualidade específico para a ANAC considerando a metodologia ISO nas diretrizes do PCQ/AVSEC-ANAC e nos normativos específicos (RBAC 107 e 108) para os regulados.

A primeira alternativa foi considerada inoportuna em função de as ferramentas de certificação de controle de qualidade previstas no mercado estão vinculadas a demandas de mercado dos próprios operadores para que implementem melhorias em seus processos produtivos ou de prestação de serviços de modo que conquistem maior credibilidade no mercado, aprimorem seus resultados e com isso obtenham melhor desempenho em suas finalidades comerciais. Por essência, tais certificações são voluntárias e se aplicam a uma gama inestimável de segmentos. No caso do controle de qualidade AVSEC, considerando especificidades do segmento (como maior controle de informações, compromissos internacionais do Estado com seu monitoramento, interoperabilidade internacional), entende-se que seja essencial a adequação das boas práticas de tais metodologias ao cenário da aviação e o papel de regulador da Agência. Considerando o exposto, e considerando que o alinhamento do PNCQ/AVSEC com a metodologia ISO 9000 traria a previsão apenas de mais diretrizes aos regulados, sem o aumento de requisitos normativos, a alternativa considerada mais apropriada é a segunda alternativa, uma vez que o alinhamento do processo de controle de qualidade AVSEC à metodologia ISO 9000 pode trazer benefícios tanto para a ANAC quanto para os regulados.

### **2.1.3 Soluções propostas**

Para solução, foi proposta como alternativa a distribuição dos requisitos de controle de qualidade AVSEC aplicáveis aos regulados, previstos no RBAC nº 111, nos regulamentos específicos dos operadores aéreos e dos operadores de aeródromos voltados à AVSEC (RBAC 107 e RBAC 108, respectivamente), e os requisitos aplicáveis à ANAC em um Programa de Controle de Qualidade específico da Agência, programa esse que encontraria paridade com o PSOE-ANAC, devendo ser aprovado por uma Resolução expedida pela Diretoria Colegiada da ANAC, em conformidade com o art. 11, V da Lei nº 11.182/2005 e IN nº 23/2009. As obrigações específicas da SIA seriam matérias a serem incorporadas em MPR específico expedido pela Superintendência. Com essa distribuição propõe-se a revogação do RBAC nº 111.

A alternativa não traz impacto negativo para os regulados, sendo somente a ANAC a entidade onerada pela escolha, uma vez que deve alocar recursos para o processo de revisão normativa.

Quanto às obrigações do RBAC nº111 atreladas à Polícia Federal e ao DECEA, fica claro que é ineficaz a solução normativa dada pelo PNAVSEC para elaboração, atualização e manutenção do Programa Nacional de Controle de Qualidade AVSEC. Por mais que a ANAC tenha conseguido, através do RBAC nº 111, estabelecer e fazer cumprir as diretrizes e requisitos para si mesma e para os regulados (operadores aéreos e operadores de aeródromos), o mesmo resultado não foi alcançado quando se trata das diretrizes e obrigações direcionadas aos demais órgãos públicos.

Além disso, o fato de o RBAC nº 111 trazer diretrizes e requisitos para tantas entidades diferentes (públicas e privadas), tende a causar dificuldade no processo de leitura e compreensão do instrumento normativo, tanto por parte dos regulados quanto dos agentes públicos envolvidos na aplicação de medidas e procedimentos AVSEC. Como resultado, em diversas ocasiões um operador confunde a aplicabilidade dos requisitos do RBAC nº 111, ora entendendo ser aplicável um requisito que não precisaria ser observado, ora deixando de cumprir um requisito que lhe é aplicável, trazendo prejuízos à segurança da aviação civil.

Em consequência de todo o cenário acima ilustrado, durante o processo de revisão do PNAVSEC no âmbito do Comitê Técnico de Segurança da Aviação Civil - CTSAC da Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias - CONAERO, os representantes dos órgãos públicos se posicionaram a favor de alterar a estrutura regulamentar do controle de qualidade AVSEC brasileiro, retirando da ANAC a atribuição prevista no art. 277 do texto atual e inserindo o Programa Nacional de Controle de Qualidade AVSEC como

um capítulo do PNAVSEC, com o objetivo de estabelecer os princípios gerais do controle de qualidade AVSEC.

Destaca-se que a revisão do PNAVSEC não foi aprovada e publicada até a data atual, no entanto, considera-se que a alteração exposta no item acima já é pacífica entre os órgãos envolvidos na elaboração do novo PNAVSEC, sendo improvável que ocorram mudanças nesse ponto quando da aprovação final do Decreto.

Ressalta-se que mesmo que o PNAVSEC não seja alterado, a ausência de um documento com o termo “nacional” não significa que o Brasil não tem um Programa Nacional de Controle de Qualidade AVSEC, uma vez que todas as suas previsões podem existir de forma dispersa em documentos específicos.

A estrutura normativa, portanto, passa a ser a seguinte:

#### **Controle de qualidade AVSEC: novo contexto**

<b>Aplicabilidade</b>	<b>Normativos</b>
Outros entes	PNAVSEC e regulamentos próprios
ANAC	PNAVSEC e Resolução PCQ/AVSEC-ANAC
Operadores de aeródromos	RBAC nº 107; IS nº 107-001B
Operadores aéreos	RBAC nº 108; IS nº 108-001B
Centros de instrução	RBAC nº 110; IS nº 110-001A

Para o alinhamento com melhores práticas de controle de qualidade, em especial a reconhecida metodologia ISO, as propostas de emenda ao RBAC nº 107 e ao RBAC nº 108 e de edição do PCQ/AVSEC-ANAC incorporam os seguintes aspectos:

- Busca de maior comprometimento da alta direção dos operadores com o controle de qualidade AVSEC, inclusive prevendo a apresentação de relatórios periódicos relacionado às atividades de controle de qualidade AVSEC;
- Melhor estruturação do fluxo e tratamento das informações relacionadas ao tema da AVSEC, por meio de especificação mais detalhada do Sistema Confidencial de Relatos, inclusive quanto a necessidade de garantir o sigilo das fontes;
- Retirada da obrigatoriedade de o responsável pelo controle de qualidade AVSEC dos operadores atender aos requisitos para atuação como Auditor AVSEC; e
- Inserção de diretriz voltada para busca da implementação da cultura AVSEC em todos os níveis do operador de aeródromo e operador aéreo.

Dos pontos acima, ressalta-se a retirada da obrigatoriedade do responsável pelo controle de qualidade AVSEC dos operadores atender aos requisitos para atuar como Auditor AVSEC. Tal alteração foi proposta por se entender que a exigência funciona como barreira para a integração dos diversos programas de controle de qualidade do operador, inclusive impedindo a atuação de profissionais que já possuem larga experiência em gestão da qualidade mas que não possuem certificações ou experiência de trabalho específicas de AVSEC.

Quanto ao Sistema Confidencial de Relatos, à respeito das informações recebidas pela ANAC referentes a eventuais falhas identificadas no controle de qualidade dos operadores (parágrafos 107.187(e) e 108.243(e)), foi incluída disposição para estabelecer que tais informações “não serão objeto de sanção por parte da ANAC, salvo quando da existência de outra fonte com a mesma informação”.

Tal previsão encontra-se sedimentada na cultura de regulação e monitoramento dos sistemas de controle de qualidade e sistema de gerenciamento da segurança operacional, de modo a não desestimular o envio à ANAC de relatos fidedignos e a aproximar regulado e regulador na busca pela melhoria contínua da segurança da aviação.

Assim, pode-se afirmar que os dispositivos inseridos estão alinhados com disposições do PSOE-ANAC e das Diretrizes para a Qualidade Regulatória, conforme destacado abaixo:

#### **PSOE-ANAC**

Art. 30. A ANAC deve estabelecer condições e circunstâncias sob as quais os PSAC seriam permitidos lidar e resolver internamente deficiências específicas em relação ao cumprimento aos regulamentos, no âmbito de seus respectivos SGSO, com a condição mínima de que comprovem à Agência a efetividade das ações corretivas aplicadas.

#### **Diretrizes para a Qualidade Regulatória**

##### Execução da Fiscalização

A ANAC deve direcionar seus esforços para que suas ações de fiscalização induzam os entes regulados a apresentarem o desempenho adequado

(...)

5. Estabelecer condições e circunstâncias sob as quais o ente regulado deve tratar e solucionar internamente deficiências específicas, comprovando à Agência a efetividade das ações corretivas adotadas para reestabelecer as condições mínimas aceitáveis.

#### **2.1.4 PCQ/AVSEC-ANAC**

Para o Programa de Controle de Qualidade AVSEC da ANAC, foi desenhada a seguinte estrutura:

**Das disposições gerais**, que trata da fundamentação para elaboração do PCQ/AVSEC-ANAC, além de trazer lista de siglas e abreviaturas;

**Da finalidade e escopo do PCQ/AVSEC – ANAC**, que elenca os objetivos do Programa e os temas que serão por ele abordados;

**Da legislação e das responsabilidades da ANAC no controle de qualidade AVSEC**, que abarca o rol de Leis e Decretos que se relacionam com a temática AVSEC bem como a distribuição das responsabilidades;

**Do ciclo de controle de qualidade AVSEC**, que traz as quatro etapas do ciclo de controle de qualidade AVSEC e apresenta suas especificidades;

**Das atividades do controle de qualidade AVSEC**, que detalha o conceito de atividade de controle de qualidade e apresenta seus tipos e especificidades;

**Das diretrizes para tratamento de reportes AVSEC**, que engloba as diretrizes que devem ser observadas pela ANAC para lidar com as informações sobre a temática AVSEC;

**Da política de tratamento de não conformidades**, que contém as diretrizes para tratamento das não conformidades, partindo do princípio de que todas devem ser registradas e ter suas soluções monitoradas;

**Dos recursos humanos**, que abarca diretrizes para capacitação dos servidores e trata da necessidade de serem observadas regras de conduta ao longo da execução das atividades de controle de qualidade; e

**Do Sistema de Gerenciamento da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – SGS/AVSEC e da promoção da AVSEC**, que inova ao trazer a necessidade de a ANAC trazer para o cenário da AVSEC brasileira elementos de um gerenciamento da segurança baseado em mapeamento das ameaças e monitoramento dos riscos.

#### **2.1.4 Antecedentes criminais e sociais**

Entre as melhorias identificadas merece destaque particular o retorno à verificação de antecedentes criminais e sociais dos profissionais que dependam de credenciamento nos aeródromos e profissionais de operadores aéreos e operadores de aeródromos indicados como Auditores AVSEC.

Resumidamente, foi incluída a previsão para verificação de antecedentes sociais e de exigência de cadastramento em sistema de verificação de segurança da Polícia Federal, quando este estiver disponível, para concessão de credencial aeroportuária. Sobre esse ponto, informa-se que a alteração visa trazer maior segurança no controle dos antecedentes das pessoas que têm permissão para acesso às áreas restritas e controladas do aeródromo e que a proposta foi originada e formulada nos termos do entendimento da Polícia Federal.

Ressalta-se também que a área técnica propõe que sejam verificados os antecedentes dos servidores da ANAC que atuam nas atividades AVSEC, em atenção ao item 3.4.1 do Anexo 17, pois, além de permissão para acesso às áreas restritas de segurança dos aeroportos de forma desacompanhada, esses servidores também possuem acesso livre às informações restritas de AVSEC.

### **2.1.5 Exclusão das "Análises AVSEC"**

A Análise hoje é uma das atividades de controle de qualidade de execução obrigatória pela ANAC e regulados. A proposição da ANAC de exclusão ocorre em atenção às discussões ocorridas na última reunião do Painel AVSEC na OACI (2018), nas quais foi firmado o entendimento de que a Análise AVSEC deixará de ser um dos tipos de atividade de controle de qualidade já na próxima emenda ao Anexo 17. Resumidamente, esse posicionamento decorre do fato de que ao longo do tempo constatou-se que o escopo das Análises se confunde muito com o das avaliações de risco, gerando atividades redundantes.

Destaque-se, por oportuno, que o art. 278 do PNAVSEC, que prevê tal atividade, será objeto de avaliação no âmbito das reuniões de fechamento da nova proposta do citado Programa, com o objetivo de retirar o termo "análises" e garantir assim que o regulamento de âmbito nacional permaneça alinhado com os padrões e práticas recomendadas da OACI.

### **2.1.6 Quantitativo e protocolos de "Testes AVSEC"**

Considerando a avaliação dos resultados das atividades de controle da ANAC e as diretrizes de qualidade da metodologia ISO, foram propostas alterações nos regulamentos na seguinte linha:

- Incremento na diversidade de protocolos de testes AVSEC bem como na frequência de aplicação destes, com o objetivo de melhorar a avaliação de desempenho dos meios e procedimentos de segurança aplicados pelo operador e pelas empresas terceirizadas por ele contratadas, em alinhamento ao DOC 8973;
- Busca pela padronização dos procedimentos para aplicação dos testes, bem como estabelecimento de regras para compartilhamento dos resultados dessas atividades. Assim, proporciona-se ao regulador uma visão mais realista do desempenho das medidas e procedimentos de segurança aplicados pelos regulados, permitindo, inclusive, o estabelecimento de metas de desempenho;

A respeito dos novos protocolos de testes e da ampliação da frequência, destaca-se que os testes AVSEC passarão a ser também realizados pelos operadores aéreos e que a área técnica busca com as alterações: promover uma melhor avaliação de desempenho das medidas e dos procedimentos de segurança providos pelos operadores; estabelecer frequências de realização de testes alinhadas ao volume de operações das empresas aéreas e dos aeródromos; e seguir as orientações do DOC 8973 (Aviation Security Manual), destacando que o conteúdo do manual é objeto de avaliação das auditorias da OACI em matéria AVSEC (Universal Security Audit Programme).

### **2.1.7 Classificação dos Aeródromos segundo o RBAC 107**

Com a publicação das Resoluções ANAC nº 392 e nº 432, que dispõem sobre aspectos relacionados ao regime tarifário dos aeródromos, e com a proposta de alteração da Portaria nº 1.592/GM5, de 7 de novembro de 1984, que dispõem sobre o modelo de regulação tarifária da Infraero e critérios de classificação de aeroportos para fins de cobrança, a forma de classificação dos aeródromos civis públicos como "arrecadador de tarifas aeroportuária" já não mais ocorre como à época de publicação do RBAC nº 107 (16 de julho de 2015). Assim, com as alterações normativas citadas, a Portaria nº 2007/SRE/SIA tende a não ser mais atualizada no que se refere a categorização dos aeródromos públicos delegados aos Estados, Municípios e Distrito Federal, os quais são regidos pelo Resolução nº 392 no que tange ao regime tarifário.

Com isso, a classificação dos aeródromos civis públicos como "AD" ou "AP", a qual depende unicamente da categorização ou não como arrecadador de tarifas aeroportuárias não se mostra mais de aplicação adequada pela área técnica. Também, observou-se ao longo do tempo que muitas vezes um aeródromo AD (não categorizado como arrecadador de tarifas) passou a receber voos da aviação regular, sendo necessariamente reclassificado como AP por força não da categorização para fins de arrecadação de tarifas aeroportuárias, mas pelo risco associado às operações da aviação comercial regular que começou a receber.

Em consequência ao exposto, a área técnica passou a entender como inviável a manutenção de uma classificação baseada na categorização ou não do aeródromo como arrecadador de tarifas aeroportuárias, de forma que foram revistos os critérios de classificação para fins de aplicação dos requisitos do RBAC nº 107, ao mesmo tempo em que foram analisadas as formas de melhor trabalhar a aplicabilidade dos requisitos de controle de qualidade AVSEC e demais obrigações direcionadas aos operadores de aeródromos, conforme avaliação de alternativas viáveis e impactos estabelecida no Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo.

Desta forma, a proposta de emenda ao RBAC nº 107 traz alterações na Subparte A do Regulamento para estabelecer uma classe única que passará a englobar os aeródromos AD e AP-0, uma vez que ambos não recebem voos da aviação comercial regular ou charter, solucionando o problema relacionado à classificação dos aeródromos com base no critério de ser ou não enquadrado pela ANAC como arrecadador de tarifas e fazendo com que a aplicabilidade dos requisitos seja mais alinhada ao risco real observado nos aeródromos.

Finalizando a explicação acerca das mudanças na classificação dos aeródromos para fins AVSEC, a aplicabilidade que será imposta ao novo grupo (AD + AP-0) será praticamente idêntica à aplicabilidade exigida atualmente para os aeródromos de classe AD no que se refere às obrigações, podendo assim concluir que alguns requisitos deixarão de ser aplicáveis aos aeródromos hoje classificados como AP-0. Sobre essa alteração, defendeu-se que os requisitos hoje aplicáveis à classe AD se mostram adequados para aeródromos sem operações da aviação regular e sem as receitas financeiras que delas decorrem, ao tempo em que a área técnica passou a entender que a presença ou não de facilidades em um determinado aeródromo não representa automaticamente um nível de risco à AVSEC maior do que em um aeródromo sem essas mesmas facilidades.

### 2.1.8 Outros ajustes

Por fim, em conclusão dos ajustes propostas, são apresentados outros pontos de melhoria pontuais identificados no âmbito do RBAC nº 107:

- Ajuste na definição de "área pública", esclarecendo que se trata de uma área na qual não é obrigatório o uso de credencial aeroportuária ou medida de controle de acesso. A definição atual traz que se trata de uma área em que o público geral tem acesso e circulação livre. Sobre esse ponto, a área técnica entende que uma "área pública" pode não ser de acesso e circulação livre, ao mesmo tempo em que não exige credencial aeroportuária para permissão de acesso, por exemplo, áreas internas de lanchonetes em praças de alimentação e áreas administrativas do operador de aeródromo;
- No parágrafo 107.25(b), a proposta torna claro que é necessária a designação de suplente para o responsável pela AVSEC do operador de aeródromo, frisando que essa exigência já existe na IS nº 107 e é observada quando do processo de análise dos Programas de Segurança Aeroportuária;
- Sobre a infraestrutura dos pontos de acesso emergenciais, parágrafo 107.101(c), foi retirada a necessidade de utilização de dispositivos frangíveis para trancar tais acessos. Desta forma, os portões de acesso de veículos deverão permanecer trancados de maneira convencional e os pontos de acesso de emergência localizados nos terminais de passageiros deverão possuir alarme quando da sua utilização. Destaca-se que os pontos de acesso sujeitos aos requisitos aqui em discussão são aqueles localizados nas fronteiras das áreas restritas de segurança ou das áreas controladas;
- Inserção de disposições sobre o tratamento pela ANAC de informações sobre irregularidades que a Agência venha a tomar conhecimento por meio de registro de atividades de controle de qualidade realizada pelo próprio regulado;
- Inserção da previsão do acesso à ARS por parte do passageiro da aviação comercial de posse de cartão de embarque válido; e
- Inserção da previsão expressa da necessidade de inspeção de veículos para acesso às ARS.

## 3. AUDIÊNCIA PÚBLICA

### 3.1 Convite

A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de Audiência Pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações, a respeito da proposta ora apresentada.

As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico:

<http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>

Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão devidamente analisados pela ANAC e respondidos por meio de Relatório de Análise de Contribuições, que será divulgado após a deliberação da Diretoria da ANAC a respeito da proposta. Salienta-se que o texto final da nova regra poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, será realizada uma nova audiência pública dada a relevância dos comentários recebidos.

### **3.2 Prazo para contribuições**

Os comentários referentes a esta Audiência Pública devem ser enviados no **prazo de 30 dias corridos** a contar da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

### **3.3 Contato**

Para informações adicionais a respeito desta Audiência Pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC  
Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA  
Gerência de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – GSAC  
Setor Comercial Sul | Quadra 09 | Lote C | Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A  
CEP 70308-200 | Brasília/DF – Brasil  
e-mail: [gsac.sia@anac.gov.br](mailto:gsac.sia@anac.gov.br)