



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.505335/2017-19	Unidade Responsável (Sigla):	GSAC/SIA
Assunto do normativo:	Controle da Qualidade AVSEC		
Tipo de ato normativo:	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

Problema 1: Falta de eficiência normativa e transparência aos interessados gerada pela presença de requisitos em normativo distinto aos regulamentos específicos (RBAC nº 107, nº 108 e nº 110).

O PNAVSEC atribuiu à ANAC a responsabilidade de elaborar e divulgar, em âmbito nacional, regulamentação relativa à AVSEC (art. 7º, XI do Anexo ao Decreto nº 7.168/2010). Assim sendo, a Agência publicou diversos atos normativos voltados ao assunto. Especialmente no que tange ao controle de qualidade AVSEC, após a publicação do RBAC nº 111 (Plano Nacional de Controle de Qualidade AVSEC), a ANAC publicou vários normativos voltados aos operadores aéreos, aos operadores de aeródromos e aos centros de instrução. Atualmente estão em vigor:

- a) RBAC nº 107 EMD 01: Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo
- b) RBAC nº 108 EMD 02: Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – Operador Aéreo
- c) RBAC nº 110 EMD 00: Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC
- d) IS nº 107-001B: Segurança da aviação contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo
- e) IS nº 108-001B: Segurança da aviação contra atos de interferência ilícita - operador aéreo

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 estabelece como requisito que o Programa de Controle de Qualidade AVSEC - PCQ/AVSEC do aeródromo seja parte integrante do Programa de Segurança Aeroportuária - PSA.

Ainda, em adição ao RBAC nº 107, o Apêndice I da Instrução Suplementar nº 107-001B - IS nº 107, disponibiliza aos operadores de aeródromo um modelo de PCQ/AVSEC, o qual traz meios e procedimentos aceitáveis para o operador de aeródromo elaborar e implementar seu sistema de controle de qualidade AVSEC.

Já o RBAC nº 108 se aplica aos operadores aéreos, cujas responsabilidades relacionadas à AVSEC são atribuídas no art. 10 do PNAVSEC. De forma semelhante ao RBAC nº 107, o RBAC nº 108 estabelece

como requisito que o PCQ/AVSEC do operador aéreo seja parte integrante do Programa de Segurança do Operador Aéreo. Da mesma forma, o Apêndice E da IS nº 108-001B disponibiliza aos operadores aéreos um modelo de PCQ/AVSEC.

Passando agora para uma análise mais detalhada de como os regulados aplicam os requisitos e instruções suplementares publicadas pela ANAC, caso um operador deseje cumprir determinado requisito do RBAC nº 107/108 através de meios e procedimentos diversos daqueles contidos na IS nº 107/108, esse regulado deve obter autorização prévia da ANAC, através da apresentação de meio ou procedimento alternativo de cumprimento. Destaca-se que essa sistemática se aplica aos requisitos relacionados a implementação do sistema de controle de qualidade interno dos regulados.

Em relação aos Centros de Instrução AVSEC, esses têm como responsabilidade submeter-se às atividades de controle de qualidade descritas no RBAC nº 111, realizadas pela ANAC, auxiliando os inspetores da Agência nas solicitações que forem realizadas, a fim de cumprir seus objetivos.

Assim, em resumo, verifica-se o seguinte arcabouço normativo voltado aos regulados no que tange a matéria de controle de qualidade AVSEC:

Aplicabilidade	Normativos
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 no que se refere ao cumprimento de requisitos relacionados ao controle de qualidade AVSEC, devem observar ao menos três regulamentos distintos da ANAC, com o objetivo de identificar os requisitos a serem cumpridos e os meios ou procedimentos aceitáveis de cumprimento desses requisitos.

Sobre essa particularidade de três regulamentos permearem aspectos da mesma matéria para um mesmo grupo de regulados, a área técnica entende que o modelo atual de distribuição das normas da ANAC em relação à temática de controle de qualidade AVSEC contribui para a diminuição da clareza, da objetividade e da precisão normativa, em especial quando estão envolvidos operadores com estrutura administrativa pouco robusta, geralmente aqueles com menores quantidades de operações e por consequência com limitados recursos humanos e materiais.

Além disso, a forma de disposição dos requisitos no âmbito RBAC nº 111 pode ser aprimorada, tendo em vista que os requisitos específicos dos diferentes grupos de regulados apresentam-se em várias seções do regulamento, de forma espalhada e misturada com requisitos de outros grupos. Sobre isso, entende-se que a conjugação gera prejuízos para a compreensão e aplicação das regras de controle de qualidade pelas diferentes entidades.

Problema 2: 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 Agência.

O RBAC nº 111 traz requisitos aos regulados, operadores aéreos e de aeródromos, relacionados ao desenvolvimento e implementação dos seus sistemas internos de controle de qualidade AVSEC, englobando aspectos como as atividades de controle de qualidade, instrumentos de monitoramento e verificação de aplicação dos Planos de Controle de Qualidade AVSEC.

Entretanto, além disso, o referido RBAC inclui também as diretrizes e compromissos assumidos pela ANAC no que se refere ao Programa Nacional de Controle de Qualidade AVSEC, incluindo tópicos como obrigações para o desenvolvimento e aplicação das atividades de controle de qualidade sob responsabilidade da Agência, tais como auditorias, inspeções e testes.

Ainda, o atual RBAC nº 111 chega ao ponto de estabelecer obrigações a órgãos públicos não subordinados à ANAC, situação que não encontra sólido respaldo jurídico. Tal situação pode ser verificada no parágrafo 111.41(b), que traz na forma de requisito o estabelecimento de Programas de Controle de Qualidade AVSEC por parte da Polícia Federal e do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

Em adição, o fato de existirem no RBAC nº 111 requisitos direcionados à ANAC, PF e DECEA também potencializa as dificuldades levantadas no problema anterior, ao causar ainda mais divergência e dificuldade de compreensão da normativa por parte das entidades reguladas (operadores aéreos e de aeródromo). Como resultado, diversas vezes 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 a segurança da aviação civil.

Problema 3: Necessidade de melhor alinhamento dos requisitos, instruções e práticas do programa de controle de qualidade AVSEC com aquelas mais reconhecidas no mercado.

O RBAC nº 111 é um regulamento que foi em grande parte editado a partir das diretrizes de controle de qualidade AVSEC dispostas no Anexo 17 e as orientações de implantação descritas no DOC 8973 da OACI, deixando assim de incorporar outras práticas e metodologias de gestão da qualidade, reconhecidas internacional ou nacionalmente.

Sabendo disso, a partir do acompanhamento da implementação do RBAC nº 111, bem como de cursos de capacitação que a área técnica participou na temática de metodologias de gestão da qualidade, identificaram-se oportunidades de melhoria na temática de controle de qualidade AVSEC, considerando em especial aspectos das normas da série NBR ISO 9000, de grande destaque no mercado brasileiro.

De forma mais detalhada, o estudo para revisão do RBAC nº 111 observou um desalinhamento do Regulamento em relação ao conceito de gestão da qualidade abordado pela metodologia ISO 9000, em particular nos requisitos direcionados aos regulados (operadores aéreos e operadores de aeródromo), sendo detectadas oportunidades de melhoria nos seguintes aspectos da regulamentação:

- 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.

Problema 4: Necessidade de revisar os critérios de classificação dos aeródromos (para fins AVSEC), tendo em vista alterações recentes nas normas da ANAC.

Com a publicação das Resoluções ANAC nº 392 e nº 432, que dispõem sobre aspectos relacionados ao regime tarifário dos aeródromos, 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).

Como dispõe o parágrafo 107.9(b), a classificação dos aeródromos civis públicos como "AD" ou "AP" depende unicamente de sua categorização ou não como arrecadador de tarifas aeroportuárias. Assim, até o presente momento a classificação do aeródromo como AD ou AP é realizada tendo como base a Portaria nº 2007/SRE/SIA, de 26 de agosto de 2014, compilada até a Portaria nº 2.136/2016, que dispõe sobre a categorização dos aeródromos para fins de cobrança de tarifas aeroportuárias.

Assim, tendo em vista a publicação das Resoluções acima 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.

Ainda, percebe-se que muitas vezes um aeródromo AD (não categorizado como arrecadador de tarifas) passa a receber voos da aviação regular, sendo necessariamente classificado 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 passa a receber.

Portanto, reconhecendo inviável manter uma classificação baseada na categorização ou não do aeródromo como arrecadador de tarifas aeroportuárias, faz-se necessário rever os critérios de classificação dos aeródromos para fins de aplicação dos requisitos do RBAC nº 107, até como forma de melhor trabalhar a aplicabilidade dos requisitos de controle de qualidade AVSEC e demais obrigações direcionadas aos operadores de aeródromos.

Problema 5: Necessidade de revisar as regras relativas à análise de antecedentes (*background check*) para concessão de credencial aeroportuária, uma vez que o sistema atual não tem condições de detectar condutas sociais potencialmente incompatíveis com a segurança da aviação civil.

A antiga norma que regulamentava a concessão de credencial aeroportuária, IAC 107 1006 RES, previa a verificação de ANTECEDENTES SOCIAIS como um dos requisitos para a obtenção da credencial, conforme seu item 3.7.4 (a).

3.7.4 São documentos obrigatórios para o credenciamento e emissão de credenciais de empregados do aeroporto, de empresas aéreas, de outros operadores e de concessionários:

a) para brasileiros:

...

- **antecedentes sociais** levantados na localidade de domicílio do credenciado, certidão negativa junto aos órgãos de justiça que comprovem a idoneidade do solicitante.

Já a regulamentação atual (RBAC nº 107 e IS nº 107) estabelece a verificação apenas de antecedentes criminais do solicitante de credencial, conforme trecho abaixo do citado Regulamento.

107.93 Concessão de Credenciais e Autorizações

...

(c) Na etapa de solicitação formal, o operador de aeródromo deve exigir a documentação obrigatória mínima capaz de:

...

(3) apresentar os **antecedentes criminais** da pessoa, os quais devem comprovar a sua idoneidade;

IS nº 107

F.20.21 O operador de aeródromo, na etapa de solicitação formal de credencial ou autorização permanente, exige, no mínimo, os seguintes documentos e comprovações do requerente:

a) Para pessoas: (...)

(8) Atestado de antecedentes criminais, englobando a apresentação de **Certidão de Antecedentes Criminais emitido pela Polícia Civil** do local de domicílio; **Certidão de Antecedentes Criminais emitida pelo Departamento de Polícia Federal**; **Certidão de Distribuição da Justiça Estadual** do local de domicílio; e **Certidão de Distribuição da Justiça Federal**; todos válidos;

Em seguida, passados três anos de vigência da nova regulamentação, a PF concluiu que a verificação de antecedentes baseada apenas na verificação de certidões de antecedentes criminais não permite que o processo de credenciamento seja um filtro eficiente para impedir o credenciamento de pessoas com histórico de condutas sociais potencialmente incompatíveis com a segurança da aviação civil, conforme traz o Ofício nº 54/2017-SAER/DCIM/CGPI/DIREX/PF (DOC SEI 1365946) encaminhado à ANAC em 14 de dezembro de 2017, do qual se extraiu o trecho abaixo:

Na ausência de outro instrumento que pudesse determinar eventual risco à segurança da aviação civil, a ANAC acabou adotando a Certidão de Antecedentes Criminais como instrumento de verificação de idoneidade do requerente, em que pese as restrições impostas pela legislação criminal a esse documento.

Em outras palavras, somente será possível detectar pela documentação atual exigida um requerente de credencial que possua condenação criminal transitada em julgado.

É notório que esse sistema não atende a segurança aeroportuária, permitindo que pessoas com indiciamentos em crime graves, réis em ações penais em andamento, possuidoras de condenações criminais ainda não transitadas em julgado e até objeto de ordens judiciais de prisão possam obter tranquilamente a credencial aeroportuária e acessar as áreas restritas de segurança. O sistema atual não tem condições de detectar esses indicadores, que apontam uma conduta social potencialmente incompatível com a segurança da aviação civil.

Assim, se mostra necessário adequar as exigências para concessão de credenciais aeroportuárias, ressaltando o caráter urgente da medida em tempos que rotineiramente chegam ao conhecimento da ANAC ocorrências de ilícitos em aeródromos com comprovada participação de pessoas credenciadas para acesso às áreas controladas e restritas do aeródromo.

Sobre esse ponto, também é necessário destacar que a PF iniciou o desenvolvimento de um projeto para elaboração de sistema que irá potencializar a eficiência do processo de credenciamento no que se refere identificação de solicitantes de credencial com histórico de condutas incompatíveis com a garantia da segurança no ambiente aeroportuário, conforme traz trecho do ofício citado acima.

Está em curso na Polícia Federal, juntamente com o SERPRO, o início do desenvolvimento de um novo sistema visando criar e gerenciar um cadastro nacional de requerentes de credenciamento aeroportuário, como parte do processo de credenciamento regulamentado pela ANAC, visando detectar eventuais requerentes que possam constituir ameaça à segurança da aviação civil no ambiente aeroportuário, evitando assim a conclusão do seu processo de credenciamento.

Esse sistema, denominado RADAR- Credenciamento Aeroportuário, permitirá a Polícia Federal ir muito além do que se vai hoje na verificação de segurança dos requerentes de credenciais, substituindo a necessidade de apresentação da Certidão de Antecedentes Criminais por parte da Polícia Federal.

O foco do sistema será buscar indicadores de risco à segurança da aviação civil nas mais diversas bases de dados disponíveis na Polícia Federal e órgãos conveniados, permitindo assim uma análise muito mais ampla do que atualmente realizada

Problema 6: Necessidade de revisar alguns requisitos do RBAC nº 107, tendo em vista demandas surgidas ao longo dos últimos quase três anos de vigência do mesmo.

O RBAC nº 107 trouxe inúmeras inovações quando da sua publicação, vindo em substituição a um conjunto significativo de Instruções de Aviação Civil - IAC que haviam sido editadas pelo extinto Departamento de Aviação Civil - DAC.

Durante a vigência do RBAC nº 107, os servidores da ANAC, entidades reguladas e órgãos públicos aplicaram e fiscalizaram os requisitos desse Regulamento. Ao longo desse período, foram identificadas e registradas algumas sugestões de adequação no conteúdo da norma, com o objetivo de facilitar a compreensão da norma, adequar aspectos práticos de aplicação de requisito já existente, entre outros motivos.

Destacam-se entre as necessidades de revisão:

- ajuste na definição do termo "área pública";
- infraestrutura dos pontos de acesso emergenciais;
- previsão clara e expressa da inspeção de veículos para acesso às ARS;
- previsão clara e expressa da permissão de acesso dos passageiros às ARS;
- correção de erros no Apêndice A , que traz a aplicabilidade dos requisitos para cada classe de aeródromo.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

Problema 1: Falta de eficiência normativa e transparência aos interessados gerada pela presença de requisitos em normativo distinto aos regulamentos específicos (RBAC nº 107, nº 108 e nº 110).

As alternativas propostas para atacar o problema referente à falta de eficiência normativa e transparência aos regulados são:

a) **Alternativa 1:** Manter a situação atual, dispondo os requisitos voltados a todos os regulados em um regulamento específico de controle de qualidade AVSEC, similar ao RBAC nº 111.

b) **Alternativa 2:** Reunir os requisitos de controle de qualidade AVSEC nos regulamentos específicos dos operadores aéreos (RBAC nº 108) e dos operadores de aeródromos (RBAC nº 107).

A princípio pode se pensar em seguir a mesma lógica utilizada na edição do RBAC nº 111, já que este traz uma estrutura baseada em subpartes aplicáveis a determinados entes do sistema da aviação civil, de forma a dividir bem as responsabilidades de cada um. Entretanto, isso atacaria só uma vertente do problema, mas manteria o excesso de normativos distintos tratando do mesmo assunto. E a intenção é simplificar o conjunto normativo relativo à AVSEC e facilitar o entendimento da regulamentação por parte dos entes regulados.

Um ponto que merece especial atenção é que, apesar de o RBAC nº 111 conter requisitos voltados aos operadores aéreos e aos operadores de aeródromos, a SIA optou por publicar as instruções para cumprimento de tais requisitos em conjunto com as instruções para cumprimento dos requisitos contidos nos RBAC nº 107 e RBAC nº 108. Assim, na IS nº 107 estão detalhadas formas de cumprimento aceitáveis para os requisitos do RBAC nº 107 e para os requisitos aplicáveis aos operadores de aeródromo do RBAC nº 111. De forma idêntica ocorre na IS nº 108 para os operadores aéreos.

Destaca-se que a estratégia normativa utilizada pela SIA para a edição dessas Instruções Suplementares encontra fundamento no parágrafo 107.231(c) do RBAC nº 107 que estabelece que a ANAC disponibilizará modelos de programas de segurança, a fim de orientar e padronizar a produção desses programas por parte dos operadores de aeródromo e exploradores de área aeroportuária. Já o parágrafo 108.255(a) do RBAC nº 108, faculta a ANAC disponibilizar um modelo de programa de segurança aos operadores aéreos. Em ambos os casos, um dos programas modelos é o Programa de Controle de Qualidade AVSEC.

Portanto, a opção da SIA de unir as formas de cumprimento aceitáveis em uma única IS para cada regulado (uma para operadores de aeródromo e outra para operadores aéreos) permitiu que os regulados tenham em um só documento, todos os programas que compõem o PSA/PSOA, facilitando o entendimento dos requisitos e suas formas aceitáveis de cumprimento.

Quanto aos Centros de Instrução AVSEC, cumpre destacar que esses regulados não realizam as atividades de controle de qualidade previstas no RBAC nº 111 (auditorias, inspeções, testes, exercícios e análises). Ao contrário, o RBAC nº 111 se volta aos Centros de instrução AVSEC apenas no parágrafo 111.20 (a), ao impor como responsabilidade dos Centros a submissão às atividades de controle de qualidade (fiscalização) realizadas pela ANAC e a facilitação do acesso dos inspetores à documentação, equipamentos, pessoas e instalações quando estiverem realizando ações de fiscalização.

Sabendo do disposto acima, entende-se que no momento não é necessária a alteração do RBAC nº 110 para inclusão desse único requisito presente no RBAC nº 111, uma vez que o atendimento às solicitações da ANAC ao longo das atividades de fiscalização já é uma obrigação da entidade regulada frente à atribuição de fiscalização da Agência.

Seguindo, sabe-se que as informações produzidas pela ANAC, em especial os regulamentos, devem ser as mais precisas, claras e acessíveis possíveis, permitindo aos regulados que cumpram suas obrigações sem maiores ruídos de comunicação. Por esse motivo, considera-se a alternativa nº 2 como a mais apropriada para potencializar a eficiência normativa e transparência aos entes regulados.

Ademais, a escolha da alternativa nº 2 encontra-se alinhada com o art. 3º, V da Instrução Normativa nº 107, de 21 de outubro de 2016, que dita como diretrizes gerais para a elaboração de ato normativo finalístico na

ANAC, a clareza, a consistência, a abrangência e a disponibilidade adequadas dos normativos, considerando-se o ponto de vista dos regulados impactados.

Por fim, a escolha da alternativa nº 2 não traz impacto negativo para os entes regulados, sendo somente a ANAC onerada pela escolha, uma vez que deve alocar recursos para o processo de revisão do conjunto normativo AVSEC.

Problema 2: 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 Agência.

Para solução do problema 2 foram levantadas duas alternativas:

a) Alternativa 1: Manter a situação atual, dispondo as diretrizes e compromissos assumidos pela ANAC e os requisitos voltados aos operadores aéreos, aos operadores de aeródromos e aos centros de instrução em regulamento específico de controle de qualidade AVSEC, a exemplo do que ocorre no âmbito do RBAC nº 111.

b) Alternativa 2: Elaborar um Programa de Controle de Qualidade AVSEC específico para a ANAC, aprovado por meio de Resolução da Diretoria Colegiada da ANAC, contendo as diretrizes e compromissos assumidos pela Agência em relação ao controle de qualidade AVSEC.

Avaliando ambas alternativas apresentadas, considerou-se a de nº 2 como mais apropriadas às necessidades da ANAC, uma vez que traz melhorias relacionadas à qualidade regulatória da Agência e aumenta a transparência em relação aos compromissos assumidos pela ANAC no que se refere às atividades que deve realizar e diretrizes que deve observar nas suas ações.

Além disso, um Programa de Controle de Qualidade AVSEC específico para a ANAC (PCQ/AVSEC-ANAC) tende a tornar mais visível aos gestores da ANAC as diretrizes para atuação da Agência, inclusive aquelas que tratam da necessidade de alocação de recursos para viabilização do controle de qualidade AVSEC. Ainda, a nova normativa propiciará uma atuação mais eficiente dos servidores, uma vez que traz um capítulo voltado aos recursos humanos engajados nas atividades de controle de qualidade.

Também é necessário destacar que a distinção normativa entre dispositivos aplicáveis a ANAC e aos regulados é uma tendência observada na ANAC. Quando da revisão do Programa Nacional de Instrução AVSEC - PNIAVSEC (aprovado pela Resolução nº 63, de 26 de novembro de 2008), a solução adotada pela SIA foi desmembrar as obrigações da ANAC daquelas das demais entidades reguladas pela norma. Essa opção normativa resultou na revogação da Resolução nº 63/2008 e na publicação do RBAC nº 110 que trouxe ao ordenamento a nova e atual versão do PNIAVSEC contendo somente os requisitos aplicáveis aos regulados. Já as diretrizes voltadas a atuação da ANAC foram inseridas em documentos internos da Agência, tais como Manuais de Procedimentos, os quais detalham rotinas e procedimentos técnicos ou administrativos para garantir padrão de execução, sempre observando o disposto na Instrução Normativa nº 23, de 23 de junho de 2009.

Já tratando da revisão do Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil – PSOE-ANAC, que resultou na nova edição do programa em 2015, a Agência optou por manter no documento somente as diretrizes voltadas para ela própria. Nesse cenário, os dispositivos endereçados aos regulados foram incorporados em atos normativos específicos, tal como os RBAC. Desta forma, resta claro que a alternativa adotada pela SIA para solução do problema nº 2 encontra precedentes dentro da Agência.

Resumindo então a solução denominada alternativa nº 2, a área técnica sugere a publicação de um Programa de Controle de Qualidade AVSEC específico para a ANAC (PCQ/AVSEC-ANAC), contendo os compromissos e diretrizes direcionados à Agência. Tal Programa encontraria similaridades com o PSOE-ANAC, em que pese o conteúdo do PCQ/AVSEC ser direcionado especificamente ao controle de qualidade AVSEC. Ainda, entende-se que o Programa proposto deve ser aprovado por meio de uma Resolução expedida pela Diretoria Colegiada da ANAC, em conformidade com o art. 11, V da Lei nº 11.182/2005 e com a IN nº 23/2009.

Por fim, a escolha da alternativa nº 2 não traz impacto negativo para os regulados, sendo somente a ANAC onerada pela escolha, uma vez que deve alocar recursos para o processo de revisão normativa, realocando em um novo Programa o conteúdo atualmente inserido no RBAC nº 111.

Problema 3: Necessidade de melhor alinhamento dos requisitos, instruções e práticas do programa de controle de qualidade AVSEC com aquelas mais reconhecidas no mercado

Considerando a descrição do problema, a área técnica vislumbrou as seguintes alternativas para melhoria:

Alternativa 1: Manter a situação atual, dispondo no RBAC nº 111 os requisitos, instruções e práticas do processo de controle de qualidade AVSEC aplicado à ANAC e aos regulados, os quais atendem em parte os aspectos de gestão da qualidade previstos na metodologia ISO 9000;

Sobre a alternativa nº 1, não foi considerada a mais adequada, uma vez que o único aspecto em que ela se destaca frente às demais alternativas decorre do fato dela manter o cenário atual e em decorrência disso não gerar custos adicionais à ANAC.

Alternativa 2: Estabelecer a exigência de implementação de metodologia de mercado, tais como a ISO 9000, para o controle de qualidade AVSEC dos regulados;

Essa alternativa não foi tomada como a mais adequada tendo em vista que as ferramentas de certificação de controle de qualidade previstas no mercado estão vinculadas a demandas de mercado dos próprios operadores, objetivando 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.

Ainda, por essência, as certificações em metodologias como a ISO 9000 são voluntárias e se aplicam a uma gama inestimável de segmentos. Já no particular caso do controle de qualidade AVSEC, considerando as especificidades do segmento (como maior controle de informações, compromissos internacionais do Estado com seu monitoramento e interoperabilidade internacional), entende-se que seja essencial a adequação das boas práticas de mercado à realidade observada no cenário da aviação civil, de forma norteadas pelo papel de regulador da ANAC.

Alternativa 3: Elaborar um novo documento, denominado Programa de Controle de Qualidade AVSEC - ANAC, específico para a Agência, considerando aspectos da metodologia ISO nas diretrizes do PCQ/AVSEC-ANAC hoje não previstos na regulamentação AVSEC, fazendo o mesmo para os normativos específicos RBAC nº 107 e nº 108, aplicáveis aos operadores de aeródromo e operadores aéreos, respectivamente.

Considerando o exposto acerca das alternativas nº 1 e nº 2, observa-se que a alternativa nº 3 se apresenta como a mais adequada, uma vez que permite mitigar os demais problemas apresentados neste Formulário, ao mesmo tempo em que traz novos aspectos da metodologia ISO 9000 para o sistema de controle de qualidade AVSEC, devidamente ajustados à realidade e às necessidades do setor de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Problema 4: Necessidade de revisar os critérios de classificação dos aeródromos (para fins AVSEC), tendo em vista alterações recentes nas normas da ANAC.

Considerando a descrição do problema, diretamente relacionada à dificuldade para classificar os aeródromos como AD ou AP, para fins de aplicação do RBAC nº 107, foram levantadas as seguintes alternativas:

Alternativa 1: Classificar os aeródromos como AD ou AP não em razão de sua categorização como arrecadador ou não de tarifas aeroportuárias, mas sim em razão da infraestrutura do aeródromo disponível, avaliada observando os serviços e as facilidades proporcionados por pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminais de passageiros e carga e área de estadia, de forma semelhante aos critérios regulatórios estabelecidos pela Portaria nº 1592/GM5, de 7 de novembro de 1984.

Alternativa 2: Criar uma classe única que englobe os aeródromos AD ou AP-0, uma vez que ambos não recebem voos da aviação comercial regular ou charter.

Nesse problema, a alternativa nº 1 se mostra de difícil aplicação, uma vez que seria necessário mapear as facilidades de todos os aeródromos civis públicos, bem como manter a ANAC atualizada acerca dessas informações. Além disso, entende-se 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.

Assim, determinar ou não a aplicação de um requisito AVSEC em razão da presença ou não de facilidades, não se mostra a melhor solução para garantia da segurança da aviação civil.

Já a alternativa nº 2 se mostra alinhada tanto ao novo cenário da regulamentação dos regimes tarifários quanto ao que se entende ser a melhor solução para modulação da aplicação dos requisitos AVSEC aplicáveis aos aeródromos civis públicos brasileiros, ou seja, uma regulamentação baseada nas características das operações que cada aeródromo recebe, mais próxima a um julgamento do risco dessas operações quando comparado ao critério de diferenciação baseado na presença ou não de facilidades.

Problema 5: Necessidade de revisar as regras relativas à análise de antecedentes (*background check*) para concessão de credencial aeroportuária, uma vez que o sistema atual não tem condições de detectar condutas sociais potencialmente incompatíveis com a segurança da aviação civil.

Alternativa 1: Não realizar qualquer ação e continuar exigindo apenas certidões de antecedentes criminais dos solicitantes de credencial aeroportuária.

Alternativa 2: Aproveitar que será necessária a edição de emenda ao RBAC nº 107, para fins de inclusão dos requisitos relacionados ao controle de qualidade, e revisar o requisito que trata das exigências para credenciamento aeroportuário.

Alternativa 3: Aguardar outro processo de revisão do RBAC nº 107 para tratar de alterações nos requisitos que tratam das exigências para credenciamento aeroportuário.

Em relação a alternativa nº 1, se mostra inadequado optar por uma solução que resulte numa atitude omissa frente a uma vulnerabilidade identificada pela PF, órgão constitucionalmente responsável pelas atividades de polícia aeroportuária.

O mesmo pode-se afirmar em relação à alternativa nº 3, uma vez que a cada dia centenas de credenciais são emitidas sob regras que se mostraram ineficientes para impedir o livre credenciamento de pessoas com históricos de condutas incompatíveis com a segurança da aviação civil no ambiente aeroportuário, trazendo vulnerabilidade significativa ao setor aéreo.

Assim, a área técnica sugere a adoção da alternativa nº 2, de forma a aproveitar a edição de emenda ao RBAC nº 107 para revisar os requisitos que tratam das exigências para verificação de antecedentes no âmbito do processo de credenciamento aeroportuário.

A citada revisão seria no sentido de incorporar a verificação de antecedentes sociais como etapa obrigatória para concessão de credencial, nos termos das sugestões e fundamentos apresentados pela PF no Ofício nº 54/2017-SAER/DCIM/CGPI/DIREX/PF (DOC SEI 1365946), em especial quando é destacado que os antecedentes sociais eram exigidos pela extinta IAC 107-1006-RES.

Em relação a questionamentos acerca da legalidade de verificação de antecedentes sociais, destaca-se informação trazida pela PF no citado ofício:

... se o Estado, pelos meios disponíveis, tomar conhecimento de fatos que afrontam os padrões mínimos de comportamento exigidos para conceder uma autorização para acessar áreas sensíveis sob o aspecto da segurança em um aeroporto, haveria sim respaldo para essa negativa de acesso com base na avaliação dos antecedentes sociais do requerente, conforme sistemática até então em vigor pela IAC 107 1006.

Essa tese já foi enfrentada pelo Poder Judiciário em um caso concreto envolvendo a negativa de renovação de uma credencial aeroportuária no Aeroporto de Guarulhos/SP, no Mandado de Segurança nº 0008193-33.2015.403.6119 do TRF 3, com sentença publicada 03.02.2016 no Diário Eletrônico da Justiça Federal da 3ª Região. Nessa Decisão o ilustre magistrado federal afirma:

“...;Verifica-se que não há ilegalidade na conduta da Autoridade Coatora, pois seguiu os preceitos insculpidos na Instrução de Aviação Civil 107-1006 para credenciamento, no que tange aos antecedentes sociais. A requisito de antecedentes criminais se justifica pelo fato da credencial solicitada pelo impetrante autorizá-lo a ter livre acesso a setores sensíveis do aeroporto. Como se sabe, no aeroporto, há locais de chegada e saída de mercadorias e valores, de maneira que é fundamental para a segurança nacional o monitoramento e a restrição daqueles que possam transitar por tais áreas. Portanto, entendo como legal e razoável a limitação prevista na Instrução de Aviação Civil 107/1006...”

Importante também citar que essa alteração normativa vai viabilizar a utilização do sistema, denominado RADAR - Credenciamento Aeroportuário, atualmente em desenvolvimento pela PF, que permitirá ao órgão policial dar um saldo na qualidade da verificação de antecedentes dos solicitantes de credencial, inclusive podendo substituir a necessidade de apresentação da Certidão de Antecedentes Criminais por parte da Polícia Federal.

Por fim, sobre esse sistema, a PF indica que representa uma ferramenta que irá buscar indicadores de risco à segurança da aviação civil nas mais diversas bases de dados disponíveis na PF e órgãos conveniados, "permitindo assim uma análise muito mais ampla do que atualmente realizada".

Problema 6: Necessidade de revisar alguns requisitos do RBAC nº 107, tendo em vista demandas surgidas ao longo dos últimos quase três anos de vigência do mesmo.

Alternativa 1: Realizar as revisões apontadas na descrição do problema em um projeto específico, separado do presente processo que se destina aos aspectos relacionados ao controle de qualidade.

Alternativa 2: Aproveitar que será necessária a revisão do RBAC nº 107 para fins de inclusão dos requisitos relacionados ao controle de qualidade para revisar outros pontos do regulamento, realizando uma só Emenda ao RBAC nº 107.

Não se mostra adequado adotar a Alternativa nº 1 uma vez que realizar as revisões apontadas como necessárias em um processo diverso deste ensejaria em custos desnecessários a ANAC, tais como, custos com a realização de mais uma Audiência ou Consulta pública. Além disso, adotar a primeira alternativa acarretaria em duas Emendas de um mesmo regulamento num curto espaço de tempo, situação que pode ocasionar certa insegurança nos regulados decorrente de mudanças constantes no conteúdo dos requisitos.

Assim, em relação às alternativas propostas acima, a área técnica optou por adotar a de nº 2, em especial por ser a solução mais célere e econômica, além de fornecer uma maior estabilidade à norma, por realizar todas as alterações pretendidas pela Agência em uma única Emenda ao RBAC nº 107.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

A solução para os problemas apresentados, conforme abordado nos quadros acima passa pela aprovação de Resoluções da Diretoria Colegiada da ANAC com os seguintes objetos:

- 1) revogação do RBAC nº 111;
- 2) aprovação do Programa de Controle de Qualidade AVSEC da ANAC - PCQ/AVSEC-ANAC;
- 3) aprovação de emenda ao RBAC nº 107;
- 4) aprovação de emenda ao RBAC nº 108.

Como resultado, o quadro normativo relacionado ao controle de qualidade AVSEC passará a reunir os requisitos de controle de qualidade AVSEC nos regulamentos específicos dos operadores aéreos (RBAC nº

108) e dos operadores de aeródromos (RBAC nº 107), inclusive implementando requisitos mais alinhados a metodologia de controle de qualidade de mercado, tal como a ISO 9000.

Sobre o Programa de Controle de Qualidade AVSEC da ANAC (PCQ/AVSEC-ANAC) será o documento por meio do qual serão estabelecidas as diretrizes e compromissos assumidos pela Agência em relação ao controle de qualidade AVSEC, ressaltando que esse conteúdo atualmente está alocado no RBAC nº 111.

Em relação aos centros de instrução AVSEC, entende-se não ser necessário realizar alteração no RBAC nº 110, uma vez que o requisito do RBAC nº 111 que é direcionado aos centros de instrução traz apenas a obrigação de submissão às atividades de fiscalização da ANAC e colaboração com os servidores no que se refere ao acesso às instalações e documentos ao longo das atividades de fiscalização. Sobre esse ponto, entende-se que com a revogação do RBAC nº 111 o restante do ordenamento jurídico já é suficiente para estabelecer essa obrigação aos centros de instrução.

Além disso, a proposta de emenda do RBAC nº 107 também estabelecerá uma classe única para 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.

Por fim, a emenda do RBAC nº 107 também revisa alguns requisitos de forma pontual, atendendo necessidades de correção detectadas ao longo dos últimos anos de vigência e aplicação do Regulamento.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	<ol style="list-style-type: none"> 1. Publicar e divulgar o novo arcabouço regulatório; 2. Capacitar os servidores sobre as alterações nos regulamentos; 3. Editar Portaria com a nova classificação dos aeródromo para fins de aplicação dos requisitos do RBAC nº 107; 4. Ajustar procedimentos internos da ANAC de forma que fiquem alinhados às diretrizes do PCQ/AVSEC-ANAC; e 5. Fiscalizar o cumprimento da regulamentação por parte dos regulados. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. A partir da publicação; 2. A partir da publicação; 3. Até a entrada em vigor da nova Emenda do RBAC nº 107; e 4. A partir da publicação; e 5. A partir da entrada em vigor da norma. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. GSAC/SIA e ASCOM; 2. GSAC/SIA; 3. GSAC/SIA e GNAD/SIA; 4. GSAC/SIA e GTPS/SIA; 5. GSAC/SIA e GFIC/SIA.
Regulados	<ol style="list-style-type: none"> 1. Os operadores aéreos e de aeródromo deverão 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proposto prazo de 180 dias para a 	<ol style="list-style-type: none"> 1. GSAC/SIA e GFIC/SIA, por meio

	<p>adequar parte de seus procedimentos e Programas de Segurança para se adequarem à nova regulamentação.</p> <p>2. Operadores aéreos precisaram se organizar para realização de testes AVSEC, o que poderá incluir a aquisição de dispositivos de teste ou a contratação de terceiros para aplicação destes.</p>	<p>norma entrar em vigor;</p> <p>2. Proposto prazo de 180 dias para a norma entrar em vigor.</p>	<p>das atividades de fiscalização</p>
Outros Órgãos	<p>1. A Polícia Federal necessitará capacitar seus servidores acerca da nova regulamentação, que inclui a realização de teste AVSEC por parte dos operadores aéreos e novos tipos de testes a serem realizados pelos operadores de aeródromo.</p>	<p>1. Proposto prazo de 180 dias para a norma entrar em vigor;</p>	<p>1. Gestão contínua entre ANAC (GSAC) e PF (SAER) nos assuntos relacionados à regulamentação AVSEC.</p>

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

1) Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências:

Art. 8º. Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe: (...) X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, **a segurança da aviação civil**, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil (...).

2) 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), trazendo em seu Anexo:

Art. 7º. Constituem responsabilidades da ANAC: I - regular e fiscalizar a segurança da aviação civil.

Art. 277. A ANAC elabora, aprova e mantém atualizado o PNCQ/AVSEC para assegurar a eficácia do PNAVSEC.

Especificamente em relação ao PNAVSEC, informa-se que é um Programa atualmente em fase final de revisão. Na proposta, o PNAVSEC passará a trazer em seu corpo o Plano Nacional de Controle de Qualidade AVSEC - PNCQ/AVSEC, com as diretrizes gerais aplicáveis aos regulados e aos órgãos públicos (ANAC, PF e COMAER).

Nesse novo cenário, caberá à ANAC elaborar e manter seu próprio Programa de Controle de Qualidade AVSEC (PCQ/AVSEC-ANAC), bem como estabelecer os requisitos para elaboração e manutenção dos programas dos operadores aéreos e operadores de aeródromo.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

A revisão da regulamentação proposta no âmbito do presente projeto não afetará outras áreas da Agência. Quando muito, apenas direciona formalmente no PCQ/AVSEC-ANAC responsabilidades que já estão alocadas na Presidência, Diretoria Colegiada e na Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input checked="" type="checkbox"/>	COMAER	<input checked="" type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Os requisitos do atual RBAC nº 111 direcionados à Polícia Federal e ao DECEA não estão incorporados nas minutas propostas no presente processo.

Entende-se que as diretrizes e obrigações direcionadas aos citados órgãos serão incorporadas ao PNAVSEC, instrumento que passará a conter o Programa Nacional de Controle de Qualidade AVSEC (PNCQ/AVSEC) e que essa informação já é de conhecimento dos referidos órgãos, pois, eles são representados no CONAERO, fórum onde é discutido o PNAVSEC.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

(X) SIM	Quais?	<p>A exigência de um Programa Nacional de Controle da Qualidade AVSEC representa norma padrão da Convenção da Aviação Civil Internacional, previsto no item 3.4.4 do Anexo 17 (10ª edição):</p> <p style="text-align: center;">3.4.4 Each Contracting State shall require the appropriate authority to develop, implement and maintain a national civil aviation security quality control programme to determine compliance with and validate the effectiveness of its national civil aviation security programme.</p> <p>Já as diretrizes para a edição do referido Programa são encontradas no DOC 8973 - Aviation Security Manual (10ª edição):</p> <p style="text-align: center;">7.3 NATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY QUALITY CONTROL PROGRAMME 7.3.1 Principles 7.3.1.1 An NQCP should address the structure, responsibilities, processes and procedures that promote and establish an environment and culture of continuing improvement and enhancement of aviation security.</p>
--------------	--------	--

7.3.1.2 The programme should, at a minimum, include the following elements:

...

7.3.1.3 The programme should be described in a document containing:

a) both general principles and detailed procedures; or

b) general principles and references to additional documents to describe monitoring procedures.

Assim, os países signatários da Convenção da Aviação Civil Internacional de forma geral possuem regulamentos publicados para tratar da temática do controle de qualidade AVSEC, entre os quais citamos como exemplo Portugal, cujo Programa de Controle de Qualidade AVSEC pode ser encontrado no endereço eletrônico abaixo:

http://www.inac.pt/SiteCollectionDocuments/Facilitacao_Seguranca/PNCQSAC_PUBLICO_OUT13.pdf

Ainda, em adição ao programa português, foram estudadas as aplicações de atividades controle de qualidade AVSEC na Austrália, com informações retiradas do endereço abaixo:

<https://www.anao.gov.au/work/performance-audit/passenger-security-screening-domestic-airports>

Em tempo, é necessário destacar que em muitos casos as normas e regulamentos que tratam da temática AVSEC são classificados como sigilosos pelos Estados estrangeiros, situação que dificulta a aplicação de técnicas de *benchmarking*.

()
NÃO

-

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

() SIM

Quais?

(X) NÃO

-

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Em relação aos custos para a ANAC, de forma qualitativa pode-se afirmar que as despesas adicionais para a Agência decorrem do processo de revisão dos regulamentos e de manuais de procedimentos da SIA, da elaboração do PCQ/AVSEC-ANAC e de realização de ações de capacitação e fomento.

Aos regulados, de forma geral existem os custos decorrentes da necessidade de capacitação dos profissionais AVSEC que serão impactados pelas alterações normativas.

Particularmente em relação aos operadores de aeródromo, surgem custos associados ao aumento do número de testes AVSEC que são exigidos nos termos da minuta de Emenda ao RBAC nº 107. Ainda, observa-se que os custos adicionais tendem a ser mais elevados nos aeroportos de classe AP-3, uma vez que os requisitos são modulados de forma mais exigente para as classes superiores.

Já para os operadores aéreos surgem custos associados à necessidade de realização de protocolos de testes que não são previstos na regulamentação atual, sendo que, considera-se que a obrigação mais impactante se refere aos testes do sistema de inspeção de bagagens despachadas que demandam a aquisição de dispositivos de testes e/ou contratação de aplicação de testes por empresas terceirizadas.

Por fim, sobre os custos aos Centros de Instrução AVSEC e aos instrutores AVSEC, estes decorrem principalmente da necessidade de adequar os materiais instrucionais que são impactados pela presente revisão normativa.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Em relação aos benefícios decorrentes das alterações regulamentares propostas no presente processo, destacam-se:

a) Inserção de alguns aspectos das metodologias de gestão da qualidade de mercado no âmbito do controle de qualidade AVSEC que tendem a trazer maior comprometimento da alta direção dos regulados e da própria ANAC com a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

b) Afastar dos regulamentos da ANAC a presença de requisitos que visam impor obrigações a outros órgãos públicos a respeito da elaboração de Programa de Controle de Qualidade [111.41(b) do RBAC nº 111], inclusive pela impossibilidade de *enforcement*, deixando a função de impor esse tipo de obrigação para o PNAVSEC;

c) Critérios de classificação dos aeródromos para fins AVSEC alinhados à regulamentação de tarifas aeroportuárias e à existência ou não de operações da aviação comercial regular/charter, tornando mais equilibrada a aplicabilidade dos requisitos e o nível de risco dos aeroportos;

d) Viabilização de uma avaliação de desempenho dos procedimentos e medidas de segurança AVSEC, com o aumento da diversidade e do número de protocolos de testes realizados pelos regulados;

e) Flexibilização das regras para designação do profissional responsável pelo controle de qualidade (aplicável aos operadores aéreos e de aeródromos), dando mais liberdade para o regulado integrar sua área de controle de qualidade AVSEC com outras áreas que tratam de qualidade.

f) Maior transparência em relação às atividades realizadas pela ANAC na temática do controle de qualidade AVSEC, tanto para o público externo quanto para o público interno da Agência, uma vez que as diretrizes direcionadas a ANAC estarão dispostas em um documento exclusivo para tal fim, o PCO/AVSEC-ANAC.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	<p>1. Melhoria no processo de controle de qualidade interno, propiciando maior confiabilidade na auto-avaliação de conformidade e desempenho relacionados à AVSEC.</p> <p>2. Flexibilização das regras para designação do profissional responsável pelo controle de qualidade, dando mais liberdade para o operador integrar sua área de controle de qualidade AVSEC com outras áreas que tratam de qualidade.</p>	<p>1. Possível elevação nos custos financeiros e/ou humanos para aplicação das atividades de controle de qualidade, em especial os testes AVSEC. No entanto, destaca-se que algumas regras foram flexibilizadas, como o item 2 dos efeitos positivos ao lado.</p>
Empresas de transporte aéreo não regular		
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	<p>1. Muitos procedimentos AVSEC realizados por essas empresas passarão a ser objeto de testes AVSEC, propiciando um maior controle acerca do nível de desempenho do serviço prestado.</p>	-

Operadores de Aeródromos	<p>1. Melhoria no processo de controle de qualidade interno, propiciando maior confiabilidade na auto-avaliação de conformidade e desempenho relacionados à AVSEC.</p> <p>2. Flexibilização das regras para designação do profissional responsável pelo controle de qualidade, dando mais liberdade para o operador integrar sua área de controle de qualidade AVSEC com outras áreas que tratam de qualidade.</p>	<p>1. Possível elevação nos custos financeiros e/ou humanos para aplicação das atividades de controle de qualidade nos aeródromos de classe superiores (AP-2 e AP-3). No entanto, destaca-se que algumas regras foram flexibilizadas, como o item 2 dos efeitos positivos ao lado.</p>
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	<p>1. Passarão a operar em aeródromos potencialmente mais seguros, considerando a aplicação de um modelo otimizado de controle de qualidade AVSEC.</p>	-
Empresas de manutenção aeronáutica	-	-
Mecânicos	-	-
Escolas e Centros de Treinamento	<p>1. A aplicação de um modelo otimizado de controle de qualidade AVSEC, com incremento na avaliação de desempenho por meio de variados protocolos de testes AVSEC permitirá um melhor mapeamento das deficiências dos profissionais em campo, propiciando desvendar quais são os conteúdos que merecem ser melhor explorados nos cursos AVSEC.</p>	<p>1. Custo de revisão dos materiais didáticos considerando a atualização normativa.</p>
Tripulantes	<p>1. Alguns procedimentos AVSEC que podem ser realizados por esses profissionais passarão a ser objeto de testes AVSEC, propiciando a avaliação do nível de desempenho e a constatação de oportunidades de melhoria.</p>	-
Passageiros	<p>1. Passarão a utilizar serviços potencialmente mais seguros, considerando a aplicação de um modelo otimizado de controle de qualidade AVSEC.</p>	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar)	-	-

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA, através dos processos de Controle de Qualidade AVSEC, realizará o monitoramento da aplicação da norma. Ressalta-se que a minuta do PCQ/AVSEC-ANAC estabelece os processos e atividades relacionadas ao controle da qualidade AVSEC que fazem parte do escopo de fiscalização sob responsabilidade da SIA.

Ainda, através da análise dos Documentos de Segurança da Aviação Civil – DSAC, a SIA monitora continuamente as ocorrências relacionadas à temática AVSEC, permitindo que sejam verificados eventuais desvios na aplicação da regulamentação.

Por fim, de forma similar à análise de DSAC, também pretende-se monitorar os *inputs* trazidos pelos regulados e servidores da própria ANAC, por meio do sistema STELLA de envio de demandas.

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Pereira Damásio da Silva, Gerente de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, Substituto**, em 07/05/2018, às 17:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Isabela Cristina Diniz Baruffi, Gerente Técnica**, em 07/05/2018, às 17:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Tarik Pereira de Souza, Gerente**, em 07/05/2018, às 17:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Henrique da Silveira, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 07/05/2018, às 17:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1683379** e o código CRC **ACBE937A**.