

**FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO**

<b>Processo nº:</b>	60800.011316/2011-02	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	GTSG/GFSI/SIA
<b>Assunto do normativo:</b>	Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita aplicável aos operadores de aeródromos.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input type="checkbox"/> Revisão	<input checked="" type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<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

Além da necessidade de adequação legal, em função do artigo 47, inciso I, da Lei da ANAC e do contexto geral caracterizado por um descompasso entre os dispositivos presentes no conjunto de normas da AVSEC aplicável aos operadores de aeródromos e as atuais diretrizes da AVSEC, o arranjo institucional e as tecnologias de segurança disponíveis, identificam-se os seguintes problemas específicos que se pretende solucionar com a edição da norma:

- a) Os instrumentos normativos vigentes (conjunto de IACs) possuem disposições prescritivas e com alto grau de detalhamento, de maneira que não flexibilizam suficientemente o cumprimento dos requisitos em função da complexidade das operações e da modernização dos processos de segurança;
- b) O caráter reservado (sigiloso) do conjunto de IACs dificulta o acesso da sociedade aos requisitos básicos e gerais de segurança;
- c) A inexistência de uma classificação formal e única de aeródromos, sob o ponto de vista da AVSEC, que permita estabelecer ponderações à aplicação dos requisitos gerais e fornecer maior clareza aos agentes regulados quanto ao conjunto de exigências que devem observar.
- d) A aplicabilidade dos atuais regulamentos que está, em grande parte, restrita aos aeroportos que servem às operações de serviços de transporte aéreo público regular, não prevendo requisitos de segurança, por exemplo, para os casos de atendimento de operações charter.
- e) A ausência de aplicação do conceito de *one-stop security*<sup>1</sup>, que poderia trazer eficiência no fluxo de pessoas, bagagens e carga.
- f) A rígida alocação de responsabilidades de operadores de aeródromo e operadores aéreos, estabelecida pelo PNAVSEC, quanto à garantia da inspeção de segurança de bagagens despachada e volumes de carga, que pode constituir-se como uma barreira à adoção de tecnologias mais eficientes.
- g) Deficiência geral na segurança da carga, em especial nos processos de aceitação, proteção e

<sup>1</sup> *One-stop security* é um processo em que os passageiros, as bagagens e os volumes de carga em trânsito ou em conexão não são submetidos a uma reinspeção, caso seja possível assegurar que foram satisfatoriamente inspecionados em um aeroporto de origem.

inspeção dos volumes de carga.

Os principais agentes afetados nestas questões englobam os operadores de aeródromos, os operadores aéreos, os centros de instrução AVSEC, os concessionários que desenvolvem atividades no aeródromo, os órgãos públicos e outras organizações privadas que possuem responsabilidades relacionadas à AVSEC, além dos usuários da aviação civil.

Mantendo-se a condição atual dos problemas identificados, os impactos negativos podem se agravar de maneira proporcional ao crescimento do tráfego aéreo ou eventual elevação dos níveis de ameaça.

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.

1) Quanto à natureza prescritiva dos requisitos atuais:

- a) 1ª alternativa: manter a situação atual, permanecendo as barreiras à adoção de formas diferenciadas de cumprimento de requisito, através de procedimentos de segurança modernos.
- b) 2ª alternativa: formular requisitos genéricos, focados no objetivo da segurança, e disponibilizar formas de cumprimento diferenciadas, através de Instrução Suplementar, levando em consideração o nível de risco associado, a complexidade das operações aeroportuárias e as tecnologias e processos atualmente disponíveis. Essa alternativa pode trazer resultados positivos ao setor, pois esse terá mais flexibilidade para buscar conformidade com os requisitos e para empregar técnicas mais modernas de segurança.

2) Quanto ao caráter reservado da normativa vigente:

- a) 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.
- b) 2ª alternativa: elaborar um instrumento normativo da Agência de caráter público que reúna requisitos genéricos de segurança, correspondentes às diretrizes do PNAVSEC. Essa alternativa traz maior transparência e legitimidade à normatização da ANAC.

3) Quanto à inexistência de uma classificação formal de aeródromos para fins da AVSEC:

- a) 1ª alternativa: manter a situação atual, o que prejudica a ação dos agentes regulados na busca pela conformidade e a supervisão dos níveis de cumprimento pela ANAC.
- b) 2ª alternativa: adotar um sistema de classificação de aeródromos de forma que facilite o alcance dos objetivos de segurança dos requisitos.

4) Quanto à ausência de aplicabilidade de requisitos para aeródromos que atendem as operações de transporte aéreo público não regular, na modalidade *charter*:

- c) 1ª alternativa: manter a situação atual, o que expõe esse tipo de operação a um nível de risco mais elevado que as demais operações regulares, apesar das suas similaridades em termos de forma de comercialização do bilhete aéreo.
- d) 2ª alternativa: incluir esse tipo de operação (*charter*) como um dos critérios para exigir-se

grupos de requisitos de segurança aos aeródromos, em paridade às operações regulares. Essa alternativa contribui para a diminuição das vulnerabilidades existentes nessas operações.

5) Quanto à ausência de aplicação do conceito de *one-stop security*:

- a) 1ª alternativa: manter a situação atual em que todos os passageiros, volumes de bagagens e cargas são reinspecionados nas operações de conexão e, eventualmente, nas de trânsito, deixando de usufruir de método aceitável internacionalmente para simplificação e eficiência das medidas preventivas de segurança.
- b) 2ª alternativa: regularizar, através da normatização da Agência, o uso coordenado e integrado do método, trazendo ganhos de eficiência para o sistema. No primeiro momento o método deverá ser adotado em nível nacional, nas operações domésticas. Mas poderá também ser aplicado nas operações internacionais, observando eventuais acordos e reconhecimento bilaterais firmados entre o Brasil e outros países signatários da OACI.

6) Quanto à alocação de responsabilidades para a realização da inspeção de bagagens e carga:

- a) 1ª alternativa: manter a situação atual de responsabilidades atribuídas pelo PNAVSEC, que poderá constituir-se como uma barreira para implantação de sistemas automatizados de inspeção de bagagens despachadas ou fluxos de carga mais eficientes. Há uma razoável probabilidade do setor, através de iniciativas próprias, adotar soluções que evitem que tal alocação de responsabilidades se torne um entrave para a adoção de tais tecnologias e processos.
- b) 2ª alternativa: estabelecer, através de normatização da Agência, que outras formas de alocação de responsabilidades podem ser aceitáveis pela ANAC, desde que previamente acordadas entre as partes, e sempre em observância aos requisitos de segurança da atividade de inspeção. Essa alternativa pode promover a adoção de tecnologias e processos de inspeção de bagagem e carga mais eficientes, além de evitar questionamentos das partes (operador de aeródromo e aéreo) acerca da conformidade ou aceitabilidade de eventuais soluções propostas pelo setor.

7) Quanto à deficiência geral na segurança da carga:

- a) 1ª alternativa: manter a situação atual das medidas de segurança aplicáveis à carga, que se resumem, basicamente, a controles de segurança relacionados à vigilância e controle de acesso ao terminal de carga. Essa alternativa mantém pontos relevantes da cadeia da carga aérea sob situação de vulnerabilidade, principalmente considerando as recentes e recorrentes informações e preocupações internacionais da situação de ameaça ao transporte aéreo de carga.
- b) 2ª alternativa: elaborar requisitos que diminuam o nível de risco associado aos processos de aceitação, proteção e inspeção dos volumes de carga, como etapas preparatórias para o embarque e transporte em aeronaves de passageiros e exclusivamente de carga. Prever a utilização de expedidores reconhecidos e agentes de carga aérea acreditados, de forma a trazer maior eficácia na segurança geral da carga.

Em todas as situações-problema, optou-se pela segunda alternativa por entender que trazem transparência e aperfeiçoamentos necessários ao sistema de proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

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

O ato proposto reunirá de forma atualizada e objetiva os requisitos de AVSEC a serem aplicados aos operadores de aeródromo, criando um meio regulatório organizado para a implementação de um sistema de proteção contra atos de interferência ilícita robusto e alinhado com as normas e recomendações internacionais.

Espera-se que o instrumento normativo proposto facilite o entendimento dos agentes regulados acerca dos objetivos fundamentais da segurança aeroportuária, sob todos os seus aspectos gerais: da estrutura organizacional, das medidas preventivas de segurança, das medidas de resposta e dos programas e planos de segurança correspondentes. Por conseguinte, espera-se que promova uma elevação no nível de cumprimento e eficácia dos requisitos, por parte dos operadores de aeródromo e demais entidades envolvidas nos processos da segurança aeroportuária.

O alcance de tais objetivos deverá ser monitorado, principalmente, através das atividades de Controle de Qualidade da AVSEC, atualmente regidas pelo RBAC 111, que envolve a realização de auditorias, inspeções, análises e exercícios.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	1) Publicação e Divulgação	1) 5 dias a partir da aprovação da norma	1) Verificação da publicação no Diário Oficial da União. Disponibilização da nova norma e de Notícia no site da ANAC.
	2) Elaboração, aprovação e publicação de Instrução Suplementar	2) 210 dias a partir da publicação da norma (início de vigência da norma)	2) A GTSG/SIA e GTNS/SIA estabelecerão cronograma de ações
	3) Capacitação dos INSPAC sobre os novos instrumentos normativos (RBAC e IS)	3) 180 dias a partir do início de vigência da norma.	3) A GTSG/SIA e a GTPC/SIA estabelecerão cronograma de ações.
	4) Exigir o cumprimento dos requisitos presentes na norma	4) A partir da entrada em vigor da norma	4) A GTSG/SIA, através das atividades de Controle de Qualidade da AVSEC realizará o monitoramento da aplicação da norma

Regulados	1) O operador de aeródromo deve garantir a adequação operacional e contratar/capacitar profissionais necessários para cumprimento dos requisitos.	1) Prazo para vigência da norma (210 dias).	1) A GTSG/SIA, através das atividades de Controle de Qualidade da AVSEC realizará o monitoramento da adequação à norma
Outros Órgãos  CONAERO	1) Definir o processo de credenciamento de funcionários e veículos de órgãos públicos atuantes no aeródromo	1) Indeterminado	1) Gestão e consulta da ANAC junto à SAC/CONAERO

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

A Anac, especificamente por meio da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, é responsável por regular a matéria, pois segundo o art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005:

*“Art.8º. Cabe à ANAC (...):*

*(...)*

*X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, (...) a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, (...) a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;*

*XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis (...);”*

Ainda, conforme o Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC –, em seu artigo 7º, constituem responsabilidades da ANAC:

*“I - regular e fiscalizar a segurança da aviação civil;*

*(...)*

*XI - elaborar e divulgar regulamentação, bem como estabelecer normas de abrangência nacional relativas à AVSEC;”*

Por sua vez, A Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, prescreveu em seu art. 41 que:

*“Art. 41. À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária compete:*

*I - submeter à Diretoria projetos de atos normativos ou emitir parecer sobre as seguintes matérias:*

*(...)*

*bb) facilitação e segurança contra atos de interferência ilícita do transporte aéreo nacional;”*

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

O regulamento proposto afetará a Gerência de Fiscalização Aeroportuária (GFIS/SIA), pois trata-se de área que desenvolve atividades de fiscalização. A área foi consultada e manifestou-se na etapa de conclusão da minuta para envio do processo da SIA para a Procuradoria. O posicionamento foi favorável à proposta da minuta de regulamento com destaque para recomendações acerca da aplicabilidade dos requisitos de segurança aos aeródromos de pequeno porte. A recomendação da GFIS foi considerada pertinente e, portanto, recepcionada na conclusão da minuta.

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

( x )	ANVISA	( x )	COMAER	( x )	Polícia Federal	( x )	Receita Federal
( x )	Outros:	VIGIAGRO, empresas aéreas, concessionários que desenvolvem atividades nos aeródromos e empresas contratadas pelo operador de aeródromo, que prestem serviços de proteção da aviação contra atos de interferência ilícita.					

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

Estes órgãos/entidades não foram contatados até o momento, mas terão a oportunidade de se posicionar sobre o assunto e enviar contribuições na fase de audiência pública.

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

( x )	SIM	Quais?	Basicamente, os países signatários da OACI possuem regulamentações gerais a respeito da proteção contra atos de interferência ilícita aplicável aos operadores de aeródromos.
( )	NÃO		

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

( x )	SIM	Quais?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• IAC 4001, dispõe sobre as normas e condições relacionadas com o Transporte Aéreo de Valores, de 04 de setembro de 2000;</li> <li>• IAC 4501, dispõe sobre os procedimentos a serem adotados em caso de localização de objetos e/ou materiais suspeitos em aeroportos ou aeronaves, de 19 de outubro de 2002;</li> <li>• Série IAC 107, instrução de aviação civil, publicada entre os anos de 2002 e 2005: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ IAC 107-1003, que regulamenta a ativação e o funcionamento da Comissão de Segurança Aeroportuária – CSA, de 29 de novembro de 2002;</li> <li>○ IAC 107-1001, que orienta a elaboração, aprovação, controle, execução e fiscalização do Programa de Segurança Aeroportuária – PSA, de 28 de abril de 2004;</li> </ul> </li> </ul>
-------	-----	--------	---

			<ul style="list-style-type: none"> <li>○ IAC 107-1004A, que normatiza o controle de acesso de passageiro, tripulação, pessoal de serviço, outras pessoas e veículos às áreas restritas de segurança dos aeródromos civis brasileiros, de 14 de junho de 2005;</li> <li>○ IAC 107-1005, que estabelece e unifica os procedimentos de embarque de passageiros armados, de 14 de junho de 2005;</li> <li>○ IAC 107-1006, que estabelece os procedimentos para emissão e controle da credencial de pessoas, veículos e equipamentos, de 14 de junho de 2005;</li> <li>○ IAC 107-1008, que orienta as empresas de serviços e concessionários aeroportuários para a confecção dos Planos de Segurança – PSESCA, de 14 de junho de 2005;</li> <li>○ IAC 107-1009, que estabelece os procedimentos para o recebimento de informes sobre ameaça de bomba, de 14 de junho de 2006;</li> <li>○ IAC 107-1010, que estabelece a metodologia para avaliação do nível de ameaça a aviação civil brasileira, de 14 de junho de 2006;</li> <li>● Resolução nº 63, que estabelece o PNAVSEC, de 26 de novembro de 2008;</li> <li>● Resolução nº 116, dispõe sobre os serviços auxiliares ao transporte aéreo, de 20 de outubro de 2009;</li> <li>● Resolução nº 130, estabelece os procedimentos de identificação do passageiro, de 08 de dezembro de 2009;</li> <li>● Decreto nº 7.168, dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC -, de 5 de maio em 2010;</li> <li>● Resolução nº 158, dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos ou de modificação de suas características, de 13 de julho de 2010;</li> <li>● Resolução nº 167, estabelece diretrizes para o gerenciamento de risco AVSEC, de 17 de agosto de 2010;</li> <li>● RBAC nº 111, dispõe sobre o Programa Nacional de Controle da Qualidade em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNCQ/AVSEC), de 25 de agosto de 2010;</li> <li>● Resolução nº 207, dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos, de 22 de novembro de 2011;</li> <li>● RBAC nº 108, estabelece os requisitos a serem aplicados aos operadores aéreos, de 06 de novembro de 2012;</li> <li>● Resolução nº 255, estabelece regras sobre a disponibilização de Informações Antecipadas sobre Passageiros (API) e do Registro</li> </ul>
--	--	--	--

			de Identificação de Passageiros (PNR), de 13 de novembro de 2012.
( )	NÃO		

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

A publicação do ato normativo demandará, no âmbito da ANAC:

- a) recursos extras para a capacitação das equipes da GTSG e GFIS para realização de inspeções e auditorias AVSEC em aeródromos, bem como para a realização de campanhas de orientação da AVSEC para os operadores de aeródromos e
- b) desenvolvimento ou contratação de soluções de TI que permitam o recebimento e tratamento de informações coletadas dos regulados, para fins de aplicação da norma, controle e fiscalização (vigilância continuada).

No âmbito externo, os operadores de aeródromo deverão ter custos adicionais relacionados aos seguintes processos:

- a) Contratação e/ou capacitação de profissionais. Neste tema, destaca-se o caráter exclusivo da função de Responsável pela AVSEC do aeródromo, aplicável à classe AP-III (que abrange aproximadamente 40 aeródromos). Atualmente, a maioria desses aeródromos designa um profissional que acumula a função de gestor AVSEC com a de outras atividades operacionais.
- b) Adequação operacional. As operações poderão ter procedimentos revisados para se ajustarem aos parâmetros da segurança aeroportuária (por exemplo: fluxo de entrada e saída de pessoas, bagagens e cargas).
- c) Elaboração de Programa de Segurança Aeroportuária (PSA). A nova norma exigirá uma revisão dos PSA já elaborados e aprovados. Outro aspecto do PSA a ser considerado envolve a aplicabilidade do programa que passará a ser obrigatório, também, para aeródromos que sirvam exclusivamente às operações *charters*, utilizando aeronave de capacidade superior a 60 assentos. É importante ressaltar, no entanto, que o processo de elaboração e revisão do PSA deverá ser simplificado por meio do modelo de programa a ser estabelecido na Instrução Suplementar.
- d) Inspeção de pessoas, bagagem despachada e carga. A inspeção de bagagem e carga será efetivada a partir da definição da ANAC acerca da porcentagem de inspeção, e ensejará custos de aquisição, instalação e manutenção de equipamentos de inspeção.

Os operadores de aeródromos que NÃO sirvam às operações regulares da aviação comercial, mas que atendam voos *charter* deverão sofrer um impacto maior no que se refere aos processos citados. Segundo as informações de voos não regulares atualizadas em 23.01.2015, apenas o aeródromo de Comandatuba - Una/Hotel Transatlântico (SBTC) encontra-se nesta situação.

Os aeródromos não classificados como arrecadadores de tarifas pela ANAC, nos termos da Portaria nº 1592/GM5, de 7 de novembro de 1984 (ou outro instrumento normativo que substitua-o), mas que receberam autorizações para atenderem voos regulares ou *charters* poderão ser impactados de forma específica. O ato normativo proposto estabelece que aeródromos não arrecadadores de tarifas devem



demonstrar, previamente, o cumprimento dos requisitos AVSEC previstos para as classes AP-II e AP-III, antes de receberem operações regulares ou *charters*. Sendo assim, a situação desse grupo de aeródromos deveria ser regularizada para se adequar ao ato normativo proposto. O Apêndice I da Justificativa de Audiência Pública relaciona os aeródromos que se encontraram nesta situação, no período de 2011 a 2013 (aeródromos enquadrados na Classe AD que tiveram processamento de passageiros nesse período).

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

A publicação do ato normativo tornará o arcabouço regulatório da AVSEC aplicável aos operadores de aeródromos:

- compatível com as normas e recomendações internacionais;
- compatível com a regulamentação nacional;
- adequado ao contexto institucional atual;
- adequado às novas tecnologias de segurança disponíveis;
- apropriado para assegurar a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, considerando o nível de risco associado às operações da aviação civil.

De forma mais específica, o ato normativo está trazendo disposições para promover e viabilizar a aplicação:

- do conceito de *one-stop-security* no processamento de passageiros, bagagens e carga em trânsito ou conexão
- da inspeção de segurança de bagagem despachada em voos domésticos e carga, permitindo uma alocação diferenciada de responsabilidades
- do conceito de agentes de carga acreditado e expedidor reconhecido

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	1) Melhoria do entendimento das medidas de segurança no ambiente aeroportuário. 2) Auxílio na aplicação coordenada dos requisitos contidos no RBAC 108, já vigente. 3) Ganhos na aplicação de processos de segurança mais eficientes. 4) Elevação do nível de segurança das operações aéreas.	1) Em caso de não observância de requisitos específicos do regulamento por parte do aeródromo, as empresas aéreas poderão ter pedidos de novos voos comerciais regulares ou <i>charters</i> negados pela ANAC. 2) Em caso de não observância de quaisquer requisitos do regulamento por parte do aeródromo, associado à identificação de nível de risco à AVSEC não aceitável pela ANAC, as empresas aéreas poderão ter pedidos de novos voos comerciais regulares ou <i>charters</i> negados pela ANAC e, ainda,

		cancelados voos já autorizados.
Empresas de transporte aéreo não regular	Similar aos efeitos indicados para as empresas de transporte aéreo regular	Similar aos efeitos indicados para as empresas de transporte aéreo regular
Empresas de serviços aéreos especializados	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Melhoria do entendimento das medidas de segurança no ambiente aeroportuário.</li> <li>2) Auxílio na aplicação coordenada dos requisitos contidos no RBAC 108, já vigente.</li> <li>3) Elevação do nível de segurança das operações aéreas.</li> </ol>	Nenhum
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Melhoria do entendimento das medidas de segurança no ambiente aeroportuário.</li> <li>2) Elevação do nível de segurança das operações aéreas.</li> </ol>	Nenhum
Operadores de Aeródromos	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Melhoria do entendimento das medidas de segurança no ambiente aeroportuário.</li> <li>2) Auxílio na aplicação coordenada dos requisitos contidos no RBAC 108, já vigente.</li> <li>3) Ganhos na aplicação de processos de segurança mais eficientes.</li> <li>4) Disposição de mecanismos para permitir a adequada supervisão das atividades AVSEC no aeródromo.</li> <li>5) Elevação do nível de segurança das operações aéreas.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Custos adicionais na contratação ou capacitação de profissionais;</li> <li>2) Adequação operacional para atendimento de voos <i>charters</i></li> <li>3) Revisão ou Elaboração de PSA</li> <li>4) Provimento de equipamento e infraestrutura adequada para inspeção de pessoas, bagagem e carga.</li> <li>5) Em caso de não observância de requisitos específicos do regulamento, os pedidos de novos voos comerciais regulares ou <i>charters</i> no aeródromo serão negados pela ANAC.</li> <li>6) Em caso de não observância de quaisquer requisitos do regulamento, associado à identificação de nível de risco à AVSEC não aceitável pela ANAC, os pedidos de novos voos comerciais regulares ou <i>charters</i> poderão ser negados pela ANAC e, ainda, poderão ser cancelados voos já autorizados no aeródromo.</li> </ol>
Fabricantes de Aeronaves	Nenhum	Nenhum
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Nenhum	Nenhum
Proprietários de aeronaves	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Melhoria do entendimento das medidas de segurança no ambiente aeroportuário.</li> </ol>	Nenhum

	2) Auxílio na aplicação coordenada dos requisitos contidos no RBAC 108, já vigente. 3) Elevação do nível de segurança das operações aéreas.	
Empresas de manutenção aeronáutica	1) Melhoria do entendimento das medidas de segurança no ambiente aeroportuário.	Nenhum
Mecânicos	1) Melhoria do entendimento das medidas de segurança no ambiente aeroportuário.	Nenhum
Escolas e Centros de Treinamento	1) Melhoria do entendimento das medidas de segurança no ambiente aeroportuário.	Nenhum
Tripulantes	1) Melhoria do entendimento das medidas de segurança no ambiente aeroportuário.	Nenhum
Passageiros	1) Melhoria do entendimento das medidas de segurança no ambiente aeroportuário.	Nenhum
Comunidades	Nenhum	Nenhum
Meio ambiente	Nenhum	Nenhum
Outros (identificar)	-	-

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

A GTSG/SIA, através dos processos de Controle de Qualidade da AVSEC, realizará o monitoramento da aplicação da norma. Ressalta-se que o RBAC 111 estabelece os processos e atividades relacionadas ao Controle da Qualidade da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, que fazem parte do escopo de fiscalização sob responsabilidade da SIA.

\_\_\_\_\_  
Especialista em Regulação de Aviação Civil

\_\_\_\_\_  
Especialista em Regulação de Aviação Civil

\_\_\_\_\_  
Gerente Técnico para Segurança da Aviação Civil  
contra Atos de Interferência Ilícita

\_\_\_\_\_  
Gerente de Facilitação do Transporte Aéreo e Segurança da Aviação Civil  
contra Atos de Interferência Ilícita



---

Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária