

FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.007034/2015-54	Unidade Responsável (Sigla):		GSAC/SIA
Assunto do normativo:	Revisão do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 108 destinado à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita de Operadores Aéreos.			
Tipo de ato normativo:	() Novo	(X) Revisão	() Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC	
Origem da demanda:	(X) Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	(X) Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)		

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

Alterações pontuais para atualização normativa

O RBAC 108 foi publicado em 6 de novembro de 2012 e entrou em vigor 6 meses depois, em maio de 2013, substituindo duas Instruções de Aviação Civil (108-1001 e 108-1003) e duas Resoluções (nº 157 e nº 172), e ainda atualizando o item 2.2.2 da IAC 4001 e o art. 6º da Resolução nº 130.

Desde então, o regulamento não foi alterado, sendo fiscalizado por meio de auditorias nos operadores aéreos brasileiros, conforme previsão no PACQ-AVSEC (Plano Anual de Controle de Qualidade AVSEC).

No PACQ de 2013, como forma de monitorar a implementação da nova norma publicada, foram realizadas 41 auditorias em empresas aéreas. E nos anos de 2014 e 2015, uma média de 22 auditorias em cada período. Ou seja, considerando que no Brasil atualmente operam um média de 66 empresas com voos regulares, pode-se afirmar que durante esses três anos praticamente a totalidade dos operadores aéreos com voos regulares foram auditados.

Durante esse período de fiscalização a GSAC identificou a necessidade de alteração de determinados itens do RBAC, algumas vezes motivada pelos próprios regulados, dentre os quais se destacam:

- Erro na definição de aplicabilidade de determinado requisito com as classes adequadas de operadores;
- Falta de definição de alguns critérios da norma que dificultavam o entendimento sobre o cumprimento do requisito;
- Oportunidades de diminuição da burocracia e deixar a redação mais objetiva.

Carga Aérea - Atualizações do Anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional; Auditoria USAP (Universal Security Audit Programme); e Grupo de Trabalho "Secure Freight"

Após a publicação do RBAC 108, houve duas alterações do Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional, emendas 13 e 14, respectivamente de julho de 2013 e novembro de 2014. Em ambas emendas, as alterações mais relevantes no documento foram relativas à carga aérea e mala postal, como por exemplo: a criação da definição de "alto risco"; exigências de métodos apropriados de inspeção da carga e mala postal de acordo com suas características.

Em adição, após o Brasil ser auditado pela ICAO no programa USAP (Universal Security Audit Programme) em agosto de 2015, identificou-se a necessidade de alterar o requisito 108.127 do RBAC 108, o qual apresenta atualmente a seguinte redação:

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

Considerando que o Anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional é aplicável à aviação internacional, e que sua norma 4.6.1 exige a inspeção de segurança da carga aérea e mala postal, identifica-se que não faz sentido prever uma avaliação de risco para determinar quais cargas de voos internacionais devam ser inspecionadas.

“4.6.1 Cada Estado contratante se asegurará de que la carga y el correo se sometán a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, cuando sea factible, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial.”

Em adição, está em andamento um Grupo de Trabalho, coordenado pela Secretaria de Aviação Civil e IATA (International Air Transport Association), intitulado “*secure freight*” (frete seguro), o qual busca avaliar a implementação de uma cadeia segura da carga aérea no Brasil, estudo já realizado pela IATA em outros Estados.

Sendo assim, amparados pelas alterações do Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional, pela Auditoria USAP realizada no Brasil em 2015, e ainda atendendo os estudos criados pelo Grupo de Trabalho “*Secure Freight*”, entende-se que a seção sobre carga e correio do RBAC 108 deva ser revista e atualizada para recepcionar os conceitos para implementação da cadeia segura da carga.

- 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.

-Por serem alterações pontuais no RBAC 108, com o intuito de atualizá-lo e deixá-lo com redação mais condizente com os seus objetivos, vislumbra-se somente duas opções:

1. manter a redação atual do RBAC; ou
2. adequar e atualizar a redação atual do RBAC.

Entende-se que a alternativa nº 2 seja a mais adequada ao previsto na regulamentação internacional, pois a inspeção da carga aérea é uma exigência do Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional e este documento é aplicável a toda aviação civil internacional e à doméstica segundo avaliação de risco.

-Com relação a carga aérea, julga-se ainda a necessidade de avaliar certas alternativas para a questão da inspeção da carga:

1. manter o requisito atual, deixando a quantidade de carga a ser inspecionada a ser definida por DAVSEC;
2. alterar o requisito, prevendo a inspeção de toda carga internacional e doméstica por meio de DAVSEC; ou
3. alterar o requisito, prevendo a inspeção de toda a carga aérea, inclusive a doméstica.

A alternativa de nº 2 foi a adotada. Sugere-se manter a realização da avaliação de risco para definição, por meio de DAVSEC, da quantidade de carga aérea a ser inspecionada em voos domésticos, pois entende-se que a diretriz de segurança é o instrumento que permite ao Estado brasileiro estabelecer prioridades em termos de segurança da aviação civil.

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

- Em relação aos problemas descritos no item 1, serão feitas alterações no regulamento, adequando algumas nomenclaturas (por exemplo, “correio” por “mala postal”), bem como estabelecendo algumas definições (por exemplo, “carga ou mala postal conhecida”, “carga de alto risco”, “expedidor conhecido” etc) que são necessárias para a adequada compreensão do regulamento e cumprimento de requisitos. Ademais, alterou-se a forma como as definições foram escritas, inserindo-se a palavra “significa” logo depois do termo a ser definido, conforme estabelecido no RBAC nº 01, dentro outras. Com isso a compreensão da norma torna-se mais fácil.
- Com relação à inspeção da carga aérea, na proposta de Emenda ao RBAC 108 será previsto a inspeção de toda carga internacional e doméstica por meio de DAVSEC.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Treinamento dos INSPAC quanto aos requisitos alterados	Até 1 anos após a entrada em vigor da norma – no tempo de transição	Realização da SIA com suporte da GSAC, por meio do plano de capacitação
	Criação de novos meios de fiscalização e controle dos processos de certificação de profissionais AVSEC	Até 1 ano após a entrada em vigor da norma – no tempo de transição	Realização pela GSAC, ação incluída no controle da equipe de controle de qualidade
Regulados – Operadores Aéreos	Criar meios de aferição das atividades AVSEC, de acordo com os requisitos do RBAC	1 ano	A GSAC realizará divulgação sistemática da norma e fiscalizará o cumprimento do RBAC a partir da sua entrada em vigor.

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

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005, ARTIGO 8º, INCISO 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”.*

DECRETO Nº 7.168, DE 5 DE MAIO DE 2010, ARTIGO 7º, INCISO I E II:
 “ Constituem responsabilidades da ANAC:
 I - regular e fiscalizar a segurança da aviação civil;

II - garantir a aplicação dos padrões de AVSEC;”

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

O regulamento proposto não afetará outras áreas técnicas da Agência.

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

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

<input type="checkbox"/>	Outros:	Não há.
--------------------------	---------	---------

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

O RBAC 108 é dedicado à regulamentação de AVSEC para Operadores Aéreos, não havendo qualquer obrigação direta ou indireta para órgãos públicos.

Ressalta-se que a Polícia Federal é a polícia aeroportuária, conforme Constituição Federal, e portanto, apesar das alterações no RBAC 108 e novas normas não impactarem diretamente nesse órgão, a alteração da norma deve ser de conhecimento desse órgão, para desempenho de suas atribuições.

Referente à carga aérea e mala postal, o Grupo de Trabalho “Secure Freight” conta com a participação de vários órgãos: Polícia Federal, Receita Federal do Brasil, ANVISA e VIGIAGRO. Esses órgãos podem no futuro utilizar a estrutura da cadeia segura da carga para benefício das suas atribuições. No entanto, o RBAC 108 é apenas uma parcela da cadeia segura da carga, sendo que seu conteúdo principal seria o RBAC 109, que regulamenta o agente de carga acreditado. Ressalta-se que a Receita Federal já possui um processo de certificação de intervenientes no processo de transporte de carga aérea, incluindo expedidores e agentes de carga, que no futuro pode até mesmo ser reconhecido pela ANAC.

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

O Anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional prevê normas aos seus países signatários que buscam garantir a segurança dos operadores aéreos. O item 3.3 do Anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional, denominado “Operadores Aéreos”, apresenta requisitos e recomendações específicas desses operadores, dentre as quais destaca-se a necessidade de haver um Programa de Segurança para os operadores aéreos que vá de encontro aos requisitos do Programa Nacional de Segurança.

Sendo assim, por haver a previsão de regras internacionais para garantir a segurança durante a operação de operadores aéreos, entende-se que seja uma prática mundial a regulamentação de Operadores Aéreos quanto esse tema, principalmente em países onde haja a prática regulatória do setor aéreo, promovendo a igualdade de concorrência do setor.

De forma adicional, destaca-se que a regulamentação de operadores aéreos realizada pelos Estados Unidos da América (EUA), por meio do *Transportation Security Administration (TSA)*, foi avaliada quando da realização da primeira versão do RBAC 108 e IS 108, de onde foi absorvida a ideia de criação de uma regulamentação em formato de programa de segurança.

Ressalta-se que, devido ao tema segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, muitos países classificam sua regulamentação, não sendo acessível à consulta pública pelos sítios eletrônicos, por exemplo.

No entanto, por meio do Grupo de Trabalho “Secure Freight”, o qual já foi conduzido em outros países, a IATA disponibiliza a experiência do trabalho nesses países.

(x)	SIM	Quais?	Esse é um requisito do Anexo 17, por isso acredita-se que muitos países tenham atendido a esse requisito por meio de regulamentação interna. Ademais, sabe-se que a medida é aplicada pelos EUA, uma vez que já houve no Brasil visita do órgão norte americano TSA (Transportation Security Administration) para validação de empresa participante da cadeia segura da carga. Ressalta-se que a matéria AVSEC apresenta certa dificuldade para acesso à regulamentação internacional, por se tratar de assunto de segurança nacional, muitas vezes com restrições de acesso. Importante frisar que a proposta de Regulamento está em consonância com o Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional.
()	NÃO		

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

(X)	SIM	Quais?	O assunto é abordado no próprio RBAC 108 e pelo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).
()	NÃO		

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

Não se identifica custos relevantes associadas às “Alterações pontuais para atualização normativa” (ver pergunta 1), exceção feita a uma questão: e aplicabilidade do requisito 108.167, sobre “verificação de segurança de aeronave”. A aplicabilidade desse item atualmente não recai sobre as empresas brasileiras que realizam operações internacionais de passageiros, sendo somente aplicável para empresas internacionais que transportem passageiros. A proposta busca tornar o requisito também aplicável a empresas nacionais em operações internacionais de passageiros.

Com relação à proposta de atualização dos requisitos relativos à carga aérea e mala postal, ressalta-se que novos requisitos podem trazer custos aos operadores aéreos, vejamos:

- 108.123: Apesar da implementação do requisito 108.123, “Proteção do terminal de carga”, considera-se seu impacto não muito significativo, uma vez que alguns aeroportos já possuem medidas de segurança em terminais de carga operados por terceiros, pois são responsáveis primários pela área aeroportuária (alguns exigem até mesmo o Plano de Segurança – PSESCA). Considera-se ainda que os operadores aéreos já buscam manter medidas de segurança nessas instalações, pela própria segurança aos pertences transportados.
- 108.125: No que se refere ao processo de aceitação da carga e mala postal, entende-se as propostas de atualização do RBAC 108 se coadunam com os estudos da cadeia segura da carga (proposta de RBAC 109 – Agente de carga acreditado e RBAC 107 – AVSEC para Operadores de Aeródromo), adaptando alguns parâmetros no processo de aceitação da carga oriunda de uma cadeia segura. Ressalta-se que a cadeia segura da carga é uma opção e não uma obrigação do operador aéreo, uma vez que a inspeção da carga aérea no aeroporto pode substituir o processo de credenciamento da carga como segura desde sua

origem. Quanto ao processo de reconhecimento do expedidor, há algumas exigências adicionais, que trazem custos aos operadores aéreos, como: periodicidade mínima de avaliação das medidas de segurança pelo operador aéreo (testes e auditorias) e criação de um processo de certificação do programa de segurança do expedidor reconhecido.

- 108.127: Há proposta no sentido de alterar a forma de indicação do percentual da carga aérea a ser inspecionada. Conforme Resolução ANAC nº 167, de 17 de agosto de 2010, esse percentual será indicado por uma Diretriz de AVSEC (DAVSEC). A proposta prevê a indicação de percentual de carga por meio de DAVSEC somente para os voos domésticos, criando o regulamento a exigência de inspeção de todas as cargas transportadas em operações internacionais. Considerando que até o momento não há publicação de DAVSEC com esse objetivo, há custos em se inspecionar a carga aérea de todos os voos internacionais.

Apesar de não haver requisito atual que exija a inspeção de carga em voos internacionais, muitas companhias aéreas já realizam essa inspeção, muitas vezes por haver exigência do país de sua sede, como é o caso dos países Europeus, dos Estados Unidos da América e do Canadá.

Por meio de acompanhamento das atividades de fiscalização, e acompanhamento de visitas técnicas de representantes de autoridades norte americanas e canadenses, temos ciência que há exigência dessa medida para as companhias que operam para esses destinos.

Da mesma forma, temos conhecimento sobre a inspeção da carga aérea nas operações internacionais para o destino Europeu, ao acompanhar fiscalizações dessas operações e cientes da exigência na União Europeia, Commission Regulation (EU) Nº 185/2010, itens 6.0.1 e 6.1.1.

Avaliando os operadores internacionais auditados em 2015 pela ANAC, identifica-se aqueles que declaram já inspecionar a carga aérea: Lufthansa Cargo; Atlas Air; UPS (United Parcel Service); Condor Flugdienst; Aeroméxico; FEDEX; Turksih Airlines; Ethiopian.

Tampa Cargo, Surinam e LAN Cargo: há no relatório informação que não haveria inspeção da carga aérea, sendo que no da LAN Cargo há informação que apenas as cargas com destino aos Estados Unidos da América são inspecionadas.

Apenas o relatório da empresa BOA (Boliviana de Aviación) não apresenta informação suficiente para se deduzir se há inspeção da carga aérea ou não.

Apesar de haver possivelmente outros destinos em que as cargas são inspecionadas, utilizaremos esse parâmetro para avaliar o impacto na implementação da medida. Consultando os dados estatísticos da ANAC em 06 de janeiro de 2016, (<http://www2.anac.gov.br/Estatistica/DadosEstatisticos/dadosestatisticos.asp>), apresenta-se abaixo dados de tonelada de carga aérea transportada por destino no Brasil, do período de outubro de 2014 a setembro de 2015.

Tabela 01

PAÍSES DE DESTINO DA CARGA E CORREIO ORIGINADA EM AEROPORTOS BRASILEIROS COM DESTINO AO EXTERIOR					
PAÍS DE DESTINO	CARGA (ton)	CORREIO (ton)	SOMA (ton)	PERC. (%)	ACUM. (%)
ESTADOS UNIDOS	87.379,83	762,07	88.141,89	30,90%	30,90%
ALEMANHA	23.932,66	216,65	24.149,31	8,47%	39,37%
PORTUGAL	17.721,19	108,75	17.829,94	6,25%	45,62%
FRANÇA	15.289,14	183,91	15.473,05	5,42%	51,04%
CHILE	14.070,69	15,73	14.086,41	4,94%	55,98%
COLÔMBIA	13.391,55	8,96	13.400,51	4,70%	60,68%
ESPAÑA	13.080,38	12,41	13.092,79	4,59%	65,27%
ARGENTINA	13.042,07	14,67	13.056,74	4,58%	69,85%
REINO UNIDO	12.452,02	8,23	12.460,25	4,37%	74,21%
MÉXICO	8.979,99	-	8.979,99	3,15%	77,36%
EMIRADOS ÁRABES UNIDOS	6.887,01	1,19	6.888,20	2,41%	79,78%
VENEZUELA	6.562,13	0,14	6.562,27	2,30%	82,08%
PERU	5.881,73	11,03	5.892,77	2,07%	84,14%
ITÁLIA	5.609,10	0,01	5.609,11	1,97%	86,11%
SUÍÇA	5.256,91	208,73	5.465,64	1,92%	88,03%
LUXEMBURGO	5.110,29	-	5.110,29	1,79%	89,82%
HOLANDA	4.632,60	340,58	4.973,18	1,74%	91,56%
EQUADOR	4.234,73	0,01	4.234,75	1,48%	93,05%
CANADÁ	3.161,88	55,81	3.217,69	1,13%	94,17%
ÁFRICA DO SUL	3.112,53	-	3.112,53	1,09%	95,26%
OUTROS	13.440,57	67,95	13.508,51	4,74%	100,00%
SOMA	283.228,97	2.016,82	285.245,79	100,00%	

*Dados de out./2014 até set./2015 **FONTE: Dados Estatísticos da ANAC

Somando os volumes de carga dos destinos na União Europeia, Canadá e Estados Unidos (destacados em amarelo), resulta-se em 66,33% do valor total. Ou seja, pode-se afirmar que dois terços da carga com destino internacional já são inspecionados no Brasil.

Outra informação relevante diz respeito aos aeroportos de origem das cargas com destino internacional. Abaixo apresenta-se os 19 aeroportos que operaram carga internacional no período de outubro de 2014 a setembro de 2015.

Tabela 02

AEROPORTOS BRASILEIROS DE ORIGEM DA CARGA E CORREIO COM DESTINO AO EXTERIOR					
AEROPORTO	CARGA (ton)	CORREIO (ton)	SOMA (ton)	PERC. (%)	ACUM. (%)
SÃO PAULO - GUARULHOS	158.831,17	1.891,01	160.722,19	56,10%	56,10%
CAMPINAS	67.185,46	0,90	67.186,35	23,45%	79,55%
RIO DE JANEIRO - GALEÃO	30.723,73	71,03	30.794,75	10,75%	90,30%
SALVADOR	5.896,04	-	5.896,04	2,06%	92,36%
RECIFE	3.417,90	1,93	3.419,83	1,19%	93,55%
FORTALEZA	3.301,80	0,62	3.302,42	1,15%	94,70%
PETROLINA	3.046,24	-	3.046,24	1,06%	95,76%
PORTO ALEGRE	2.860,72	-	2.860,72	1,00%	96,76%
MANAUS	2.746,60	52,96	2.799,56	0,98%	97,74%
CURITIBA	2.099,64	0,14	2.099,78	0,73%	98,47%
BELO HORIZONTE - CONFINS	1.604,99	0,00	1.605,00	0,56%	99,03%
NATAL	1.523,50	-	1.523,50	0,53%	99,57%
BRASÍLIA	851,84	0,39	852,22	0,30%	99,86%
BELÉM	294,15	-	294,15	0,10%	99,97%
SANTARÉM	43,60	-	43,60	0,02%	99,98%
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	35,15	-	35,15	0,01%	99,99%
CABO FRIO	18,55	-	18,55	0,01%	100,00%
CAMPO GRANDE	1,69	-	1,69	0,00%	100,00%
FOZ DO IGUAÇU	0,01	-	0,01	0,00%	100,00%
TOTAL	284.482,77	2.018,98	286.501,75	100,00%	

**Dados de out./2014 até set./2015 **FONTE: Dados Estatísticos da ANAC*

Os aeroportos de Guarulhos, Campinas e Galeão operam 90,30% do total de cargas aéreas. Percebe-se assim que os recursos humanos e materiais deverão estar concentrados nesses aeroportos para atendimento da norma.

Considera-se também que esses aeroportos já possuem equipamentos para inspeção da carga aérea, uma vez que são origens de voos com destino aos Estados Unidos da América e Europa.

Importante ressaltar ainda, que a carga aérea possui um período de permanência nos terminais aeroportuários maior que passageiros, o que facilita a otimização do uso de equipamentos de segurança.

11) Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os benefícios do ato.
<p>Com relação às “alterações pontuais para atualização do RBAC 108” (ver pergunta 1), identifica-se que a proposta busca deixar o regulamento mais claro, nas redações onde foram identificadas dúvidas ou oportunidades de melhoria.</p> <p>A revisão e atualização normativa é salutar para o processo regulatório, permitindo que o regulamento e as práticas da indústria tenham maior sinergia na intenção que uma seja a imagem da outra. De maneira prática, o regulado pode ter melhor acesso ao objetivo das normas, e a fiscalização da ANAC pode ser mais eficaz, tornando-a mais padronizada e de fácil realização, assim como os processos de autuação.</p> <p>Com relação à atualização dos requisitos relativos à carga aérea e mala postal, enumeram-se a seguir os benefícios buscados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adequação com os conceitos estudados pelo Grupo de Trabalho “Secure Freight”, permitindo a compatibilidade com o projeto de acreditação do Agente de Carga, no que se refere à AVSEC. Há uma proposta de regulamentar o Agente de Carga Acreditada por meio de um RBAC, proposta RBAC 109. • Tornar o processo de reconhecimento dos Expedidores mais adequado às orientações da OACI, conforme indicado pelo relatório da Auditoria USAP ocorrida no Brasil em 2015, apresentado em anexo. Essas adequações (implementação de um programa de segurança;

implementação de controle pela ANAC sobre quais entidades são definidas como expedidores reconhecidos; e maiores atividades de vigilância dessas entidades pelos operadores aéreos), buscam obter maiores garantias de que os expedidores reconhecidos seguirão os parâmetros definidos para garantir a segurança das remessas. A falta desses parâmetros poderiam contribuir para o fracasso do processo de reconhecimento que busca aumentar a facilitação do transporte aéreo, ao permitir que cargas seguras desde a origem sejam isentas de inspeção de segurança.

- A inspeção de segurança na carga aérea e mala postal busca identificar ameaças à operação da aviação civil. Há histórico de tentativas de atentados por meio da carga aérea, como por exemplo, o caso noticiado pela imprensa sobre a identificação de material explosivo em cartuchos de impressora, transportados como carga, em outubro de 2010. Sendo assim a inspeção de segurança na carga aérea e mala postal diminuiria os riscos de explosão de aeronaves, e ainda adequaria o Estado Brasileiro ao previsto em norma no Anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular e não regular (charter)	<ul style="list-style-type: none"> - Maior compreensão de determinados requisitos. - Implementação da inspeção de segurança da carga aérea internacional; 	<ul style="list-style-type: none"> - Terão o ônus de avaliarem as alterações normativas e adequá-las se for preciso. - Custos no processo de inspeção de cargas aéreas destinadas a voos internacionais.
Empresas de transporte aéreo não regular	<ul style="list-style-type: none"> - Maior compreensão de determinados requisitos do RBAC 108. 	<ul style="list-style-type: none"> - Terão o ônus de avaliarem as alterações normativas e adequá-las se for preciso.
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo (ESATAS)	-	-
Operadores de Aeródromos	-	<ul style="list-style-type: none"> - Necessidade de disponibilizar aos operadores aéreos equipamentos para inspeção de segurança da carga aérea.
Agentes de Carga-Aérea Acreditados	-	-
Expedidores Reconhecidos	<ul style="list-style-type: none"> - Com a obrigação da inspeção de segurança da carga aérea 	<ul style="list-style-type: none"> - Maior número de atividades de supervisão pelos operadores

	internacional, esse reconhecimento possibilitará ganhos de facilitação no transporte aéreo da carga aérea desses expedidores.	aéreos (testes e auditorias) pode acarretar em maior custo administrativo ao recepcionar as visitas;
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	-	-
Mecânicos	-	-
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	- Maior segurança no transporte aéreo pela regulamentação mais atualizada e pela implementação da inspeção de segurança na carga aérea em operação internacional.	-
Profissionais que desempenharão atividade AVSEC	-	-
Profissionais formados no curso "inspeção de segurança da aviação civil"	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-

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

A SIA, por meio do Plano Anual de Controle de Qualidade (PACQ), fiscaliza o cumprimento do RBAC 108 periodicamente. Assim, essas ações de monitoramento permitiram à ANAC identificar melhorias na regulamentação, formalizadas por meio da presente proposta de revisão normativa.

Sergio Ricardo Santilli
Especialista em Regulação de Aviação Civil

Luiz Gustavo Silva Cavallari
Gerente Técnico de Controle de Qualidade AVSEC

De acordo,

Leonardo Boszczowski
Gerente de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita

Ciente,

Fabio Faizi Rahnemay Rabbani
Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária