

Nº	ITEM PROPOSTO	REDAÇÃO ATUAL (RBAC 108 EMD 00)	REDAÇÃO PROPOSTA (RBAC 108 EMD XX)	JUSTIFICATIVA
1	RBAC 108	Correio	Mala Postal	Alteração formal da redação. Alteração do termo "correio" por mala postal. Isso se deve ao fato do PNAVSEC definir o termo "mala postal", sendo essa definição mais ampla do que "correio".
2	108.1 (a)(1)	(a)(1) Bagagem acompanhada: bagagem despachada que é transportada na mesma aeronave em que viajar o passageiro ou tripulante à qual pertença, não sendo, portanto, coberta por conhecimento aéreo.	(a)(1) Bagagem acompanhada significa a bagagem despachada com a intenção de ser transportada na mesma aeronave em que viajar o passageiro ou tripulante à qual pertença, não sendo, portanto, coberta por conhecimento aéreo.	As modificações realizadas na definição de Bagagem Acompanhada visam facilitar a compreensão do texto e a interpretação do regulamento, não afetando os procedimentos a serem realizados.
3	108.1 (a)(2)	(a)(2) Bagagem desacompanhada: bagagem despachada que é transportada como carga, ou seja, coberta por conhecimento aéreo, podendo ou não ser transportada na mesma aeronave que a pessoa à qual pertença.	(a)(2) Bagagem desacompanhada significa a bagagem despachada sem a intenção de ser transportada necessariamente na mesma aeronave que a pessoa à qual pertença.	As modificações realizadas na definição de Bagagem Desacompanhada visam facilitar a compreensão do texto e a interpretação do regulamento, não afetando os procedimentos a serem realizados. A definição atual de "bagagem desacompanhada" não se encontra totalmente alinhada com o requisito constante no parágrafo 108.63 do Regulamento, o qual prevê o caso da bagagem desacompanhada ser transportada sem ser por meio de carga aérea, o que não atende a definição atual do termo.
4	108.1 (a)(3)	(a)(3) Carga conhecida: carga que é submetida a controles de segurança desde sua inspeção de segurança ou desde sua origem, tratando-se, neste último caso, de carga manuseada por (ou sob responsabilidade de) expedidor reconhecido ou agente de carga acreditado.	(a)(3) Carga ou mala postal conhecida significa a carga ou mala postal que é submetida a controles de segurança desde sua inspeção de segurança ou desde sua origem, tratando-se, neste último caso, de carga manuseada por (ou sob responsabilidade de) expedidor reconhecido, expedidor acreditado ou agente de carga aérea acreditado.	A alteração na definição de Carga Conhecida foi realizada com o intuito de abranger no entendimento os volumes identificados como mala postal.
5	108.1 (a)(4)	Conteúdo inserido.	(a)(4) Carga de Alto Risco significa o volume de carga ou mala postal que (i) contenha informações de inteligência que indiquem que pode representar uma ameaça; (ii) apresente sinais de adulteração com anomalia que aumente a suspeita; ou (iii) seja entregue por entidade desconhecida e possua natureza tal que apenas as medidas de segurança habituais não são suficientes para detectar itens proibidos que possam colocar em risco a aviação civil.	Inclusão de definição no item 108.1 (a)(4). O conceito de Carga de Alto Risco foi inserido na última revisão do Anexo 17 da OACI, logo tornou-se necessária a sua incorporação aos regulamentos desta Agência. Utilizou-se a mesma definição já presente no RBAC 107.
	108.1 (a)(5)	Conteúdo inserido.	(a)(5) Declaração de Segurança significa o documento que reconhece as responsabilidades pela execução de medidas de segurança aplicadas à carga aérea.	Inclusão de definição no item 108.1 (a)(5). O termo Declaração de segurança é utilizado no RBAC 108, entretanto não possui definição nas normativas relacionadas no parágrafo 108.1(a).
6	108.1 (a)(6)	(a)(4) Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita: é o documento emitido pela ANAC que contém medidas adicionais de segurança e/ou restrições operacionais com o objetivo de garantir o nível aceitável de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.	(a)(6) Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita significa o documento emitido pela ANAC que contém medidas adicionais de segurança e/ou restrições operacionais com o objetivo de garantir o nível aceitável de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.	Alteração de numeração - 108.1 (a)(4) para 108.1 (a)(6). Inclusão do termo "significa" para padronização nos termos do RBAC 01 Emd02.
7	108.1 (a)(7)	Conteúdo inserido.	(a)(7) Expedidor Acreditado significa a pessoa jurídica que expede carga ou outras remessas e proporciona controle de segurança aprovado pelo agente de carga aérea acreditado, com relação à carga, às encomendas por mensageiros e expressos ou por mala postal.	Inclusão de definição no item 108.1 (a)(7). A inclusão da definição de Expedidor Acreditado foi realizada com o intuito de padronizar o entendimento da expressão técnica utilizada em outros regulamentos, em especial adotada na minuta do RBAC 109, o qual terá como objetivo a regulamentação do agente de carga aérea acreditado.
	108.1 (a)(8)	Conteúdo inserido.	(a)(8) Explorador de Área Aeroportuária significa a pessoa, física ou jurídica, que mediante contrato com o operador de aeródromo, explora instalações ou áreas aeroportuárias (correspondente ao termo concessionário, descrito no art. 4º, inciso LV, do Decreto nº 7.168, de 2010).	Inclusão de definição no item 108.1 (a)(8). A inclusão foi adotada considerando a substituição do termo "Concessionário" por "Explorador de Área Aeroportuária", para caracterizar a pessoa física ou jurídica que explora comercialmente as áreas de um aeroporto.
	108.1 (a)(9)	Conteúdo inserido.	(a)(9) Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária (PSESCA) significa o plano desenvolvido pelas empresas de serviços auxiliares ou exploradores de área aeroportuária, em coordenação com as administrações aeroportuárias, no qual são consolidadas as medidas e práticas de segurança, visando a proteger a aviação civil contra os atos de interferência ilícita.	Inclusão de definição no item 108.1 (a)(9). A inclusão foi adotada considerando a não mais utilização do termo "Concessionário" para definição do PSESCA (RBAC 107, 107.215).
8	108.1 (a)(10)	(a)(5) Segurança: sinônimo de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, ou seja, é uma combinação de medidas, de recursos humanos e de materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita	(a)(10) Segurança (Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita) significa a combinação de medidas, de recursos humanos e de materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita.	Alteração de numeração - 108.1 (a)(5) para 108.1 (a)(7). Inclusão do termo "significa" para padronização nos termos do RBAC 01 Emd02.
	108.3 (a)(2)	Conteúdo inserido.	(a)(2) PSESCA: Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária	Inclusão da sigla PSESCA na Seção 108.3 – Siglas e abreviaturas.
9	108.3 (a)(3)	Conteúdo inserido.	(a)(3) PSER: Programa de Segurança do Expedidor Reconhecido	Inclusão da sigla PSER na Seção 108.3 – Siglas e abreviaturas.
10	108.11 (e)(1)	Conteúdo inserido.	(e)(1) nesta situação, o operador aéreo pode manter apenas um programa de segurança, desde que neste programa estejam descritos os recursos e procedimentos de segurança aplicados em cada uma das operações.	Inclusão do subitem 108.11(e)(1). A inclusão foi feita para informar ao operador aéreo que, caso ele explore mais de um tipo de serviço aéreo e, conseqüentemente, esteja enquadrado em duas ou mais classes, é necessária a elaboração de apenas 1 (um) programa de segurança, mas este deve atender a todos os requisitos aplicáveis a cada classe de enquadramento

Nº	ITEM PROPOSTO	REDAÇÃO ATUAL (RBAC 108 EMD 00)	REDAÇÃO PROPOSTA (RBAC 108 EMD XX)	JUSTIFICATIVA
11	108.13 (c)	(c) O operador aéreo deve garantir que as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo e outros concessionários contratados possuam PSESCA aprovados pelo operador de aeródromo, quando o PSESCA for obrigatório por regulamentação específica.	(c) O operador aéreo deve garantir que as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo e outros exploradores de áreas aeroportuárias contratados possuam PSESCA aprovados pelo operador de aeródromo, quando o PSESCA for obrigatório por regulamentação específica, mantendo cópia do PSESCA de cada contratada.	Inserida a previsão de guarda de cópia do PSESCA das empresas contratadas para possibilitar a verificação quanto à responsabilidade do operador aéreo em garantir que as empresas contratadas por ele possuem procedimentos de segurança para o aeródromo onde operam, estabelecidos no PSESCA aprovado. O procedimento de que o operador aéreo mantenha cópia dos PSESCA de suas contratadas consta na IS 108-001 - Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA).
12	108.13(d)	(d) O operador aéreo deve designar profissional(is) capacitado(s), de acordo com requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, a ele legalmente vinculados, para supervisionar a execução dos controles de segurança referidos neste RBAC, garantir a implementação das atribuições do operador aéreo nas ações de contingência, em âmbito local, e participar das atividades pertinentes a AVSEC, tais como, reuniões da Comissão de Segurança Aeroportuária (CSA), quando for necessário, a critério do operador de aeródromo.	(d) O operador aéreo deve designar profissional(is) capacitado(s), de acordo com requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, responsável(is) por supervisionar a execução dos controles de segurança referidos neste RBAC, garantir a implementação das atribuições do operador aéreo nas ações de contingência, em âmbito local, e participar das atividades pertinentes a AVSEC, quando for necessário, a critério do operador de aeródromo.	Retirada da expressão "a ele legalmente vinculados" com o objetivo de deixar mais evidente que os profissionais AVSEC do operador aéreo não precisam ser funcionários orgânicos da empresa. A obrigatoriedade de participação na CSA foi transferida para o parágrafo 108.13(d)(1)
13	108.13 (d)(1)	(e) O operador aéreo deve formalizar junto ao operador do aeródromo a indicação de membro titular e suplente, com mesmo nível de capacitação, responsáveis pelas atividades listadas acima, e, ainda, garantir que pelo menos um desses profissionais esteja presente no aeródromo nos horários em que a empresa estiver operando.	(d)(1) o operador aéreo deve garantir que ao menos um profissional conforme referido em 108.13(d), devidamente capacitado, esteja atuando no aeródromo nos horários em que a empresa estiver operando, e participe das reuniões da Comissão de Segurança Aeroportuária (CSA).	Alteração de numeração - 108.13(e) para 108.13(d)(1) e 108.13(d)(2). O novo parágrafo objetiva complementar o parágrafo 108.13(d), estabelecendo deve haver ao menos um Responsável Local pela AVSEC presente em todos os horários de operação da empresa e em reuniões de CSA do aeródromo, para que suas responsabilidades e atribuições normais, bem como aquelas previstas no Plano de Contingência, não sejam prejudicadas nos casos de ausências eventuais.
14	108.13 (d)(2)	Conteúdo inserido.	(d)(2) o operador aéreo deve formalizar junto ao operador do aeródromo a designação do(s) referido(s) profissional(is) devidamente capacitado(s).	Alteração de numeração - 108.13(e) para 108.13(d)(1) e 108.13(d)(2). O novo parágrafo objetiva complementar o parágrafo 108.13(d), estabelecendo a formalização do(s) Responsável(is) Local(is) para o operador do aeródromo.
15	108.13 (e)	(f) O operador aéreo deve designar, em âmbito nacional, um profissional capacitado, de acordo com requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, a ele legalmente vinculado, responsável pela qualidade do setor da AVSEC do operador aéreo e pelo gerenciamento da aplicação dos controles de segurança referidos neste RBAC.	(e) O operador aéreo deve designar, em âmbito nacional, profissional capacitado e suplente(s), de acordo com requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, responsável pelo gerenciamento da aplicação dos controles de segurança referidos neste RBAC no conjunto de aeródromos em que o operador atue.	Alteração de numeração - 108.13(f) para 108.13(e) e 108.13 (f). Retirada da expressão "a ele legalmente vinculados" com o objetivo de deixar mais evidente que os profissionais AVSEC do operador aéreo não precisam ser funcionários orgânicos da empresa. Inserida a designação de suplente(s) do Responsável Nacional pela AVSEC, considerando a importância da existência de um suplente para a manutenção das atividades quando da ausência do titular. O impacto dessa alteração não é significativo uma vez que as informações do suplente constam no Modelo de PSOA disponibilizado pela ANAC na IS 108-001 (Apêndice E – Dados do Operador Aéreo), sendo que os operadores aéreos já designam esse profissional atualmente.  Inserida menção ao conjunto de aeródromos onde o operador atue para deixar claro a necessidade de um Responsável AVSEC em âmbito nacional.
16	108.13 (e)(1)	Conteúdo inserido.	(e)(1) não há impedimento para que o responsável do operador aéreo em âmbito nacional acumule as funções descritas no parágrafo 108.13(d) em determinado aeródromo.	Inclusão do subitem 108.13 (e)(1). Parágrafo incluído para esclarecer que o Responsável Nacional AVSEC pode acumular a função de Responsável Local em um aeródromo.
17	108.13 (f)	Conteúdo inserido.	(f) O operador aéreo deve designar, em âmbito nacional, profissional capacitado e suplente(s), responsáveis pela gestão dos processos relacionados ao Controle de Qualidade AVSEC, de acordo com os requisitos regulatórios do Programa Nacional de Controle de Qualidade de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNCQ/AVSEC).	Alteração de numeração - 108.13(f) para 108.13(e) e 108.13 (f). A inclusão da menção ao PNCQ/AVSEC formaliza a instituição de um profissional Responsável pelo controle de qualidade do operador, atendendo assim ao parágrafo 111.49(a)(4)(i) do RBAC 111, deixando claro nesta seção todas as questões vinculadas a profissionais do operador aéreo. Retirada da expressão "a ele legalmente vinculados" com o objetivo de deixar mais evidente que os profissionais AVSEC do operador aéreo não precisam ser funcionários orgânicos da empresa. Inserida a designação de um suplente do Responsável Nacional pelo PCQ/AVSEC, considerando a importância da existência de um suplente para a manutenção das atividades quando da ausência do titular. O impacto dessa alteração não é significativo uma vez que as informações do suplente constam no Modelo de PSOA disponibilizado pela ANAC na IS 108-001 (Apêndice E – Dados do Operador Aéreo), sendo que os operadores aéreos já designam esse profissional atualmente.
18	108.25	(d) No caso de existir interesse do operador aéreo em operar em aeródromo onde ainda não tenha sido implementada, por parte do operador de aeródromo, a inspeção de segurança da aviação civil em passageiro e bagagem de mão, o operador aéreo poderá fazê-lo, desde que os procedimentos de inspeção:	Conteúdo excluído.	O conteúdo atual do parágrafo 108.25 (d) foi realocado para as disposições finais, parágrafo 108.275 (c), pois ele não trata de um controle de segurança em si, mas sim de uma disposição de caráter administrativo, ou seja, apenas busca criar uma alternativa de solução para determinadas realidades operacionais.

Nº	ITEM PROPOSTO	REDAÇÃO ATUAL (RBAC 108 EMD 00)	REDAÇÃO PROPOSTA (RBAC 108 EMD XX)	JUSTIFICATIVA
19	108.25(d)	(e) O operador aéreo, durante os procedimentos de embarque, deve realizar a identificação do passageiro de forma a assegurar que ao embarcar na aeronave, o mesmo seja o detentor do bilhete aéreo e esteja de posse de documento válido de identificação com foto, nos termos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.	(d) O operador aéreo, durante os procedimentos de embarque, deve realizar a identificação do passageiro de forma a assegurar que, ao embarcar na aeronave, o passageiro seja o detentor do bilhete aéreo e esteja de posse de documento válido de identificação, nos termos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.	Alteração de numeração - 108.25 (e) para 108.25 (d). Foi retirado o termo "com foto", pois na Resolução ANAC nº 130, de 8 de dezembro de 2009, há a previsão de aceitação de alguns documentos, os quais não possuem foto. Ressalta-se que na Instrução Suplementar (IS) nº 108 pode ser exigida a comparação da foto nos casos em que há no documento utilizado pelo passageiro.
20	108.25(e)	(f) O operador aéreo deve assegurar que o percurso dos passageiros entre a área de embarque e a aeronave seja realizado sem que ocorra contato com pessoas não inspecionadas para o voo e obedecendo ao percurso estabelecido pelo operador do aeródromo.	(e) O operador aéreo deve assegurar que o percurso dos passageiros entre a área de embarque e a aeronave seja realizado sem que ocorra contato com pessoas não inspecionadas para o voo e obedecendo ao percurso estabelecido pelo operador do aeródromo.	Alteração de numeração - 108.25 (f) para 108.25 (e). Sem alteração no texto.
21	108.25(f)	(g) Caso algum passageiro inspecionado entre em contato com outro não inspecionado, o operador aéreo, em coordenação com o operador do aeródromo, deve garantir que seja realizada outra inspeção antes do embarque na aeronave.	(f) Caso algum passageiro inspecionado entre em contato com outra pessoa não inspecionada, o operador aéreo, em coordenação com o operador do aeródromo, deve garantir que seja realizada outra inspeção antes do seu embarque na aeronave.	Alteração de numeração - 108.25 (g) para 108.25 (f). Uniformizar com a redação do parágrafo anterior (108.25 (e)), uma vez que a identificação do passageiro apenas é realizada no procedimento do embarque.
22	108.25 (g)	(h) O operador aéreo deve disponibilizar representantes nas áreas de embarque e desembarque para orientar e prestar assistência aos seus passageiros, de forma a evitar atos ou situações que possam afetar a segurança, observando os atos ou situações que possam afetar a facilitação do transporte aéreo.	(g) O operador aéreo deve disponibilizar representantes nas áreas de embarque e desembarque para orientar e prestar assistência aos seus passageiros, de forma a evitar atos ou situações que possam afetar a segurança, observando aqueles que possam afetar a facilitação do transporte aéreo.	Alteração de numeração - 108.25 (h) para 108.25 (g). Alteração pontual de redação, de "os atos" para "aqueles".
23	108.25 (g)(1)	Conteúdo inserido.	(g)(1) o operador aéreo deve garantir a proteção da(s) área(s) de embarque sob sua responsabilidade, impedindo o acesso indevido às áreas operacionais do aeródromo.	Inclusão do subitem 108.13 (g)(1). Inclusão para indicar a situação esperada. A responsabilidade pela proteção das áreas de embarque sob utilização do operador aéreo era prevista na IAC 107-1004A, revogada pela publicação do RBAC 107.
24	108.25 (h)	(i) Os dados de reservas, passagens, cargas, bagagens, identificação, procedência e destino de passageiros e tripulantes, registrados pelos operadores aéreos, devem ser disponibilizados, em conformidade com os requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.	(h) Os dados de reservas, passagens, cargas, bagagens, identificação, procedência e destino de passageiros e tripulantes, registrados pelos operadores aéreos, devem ser disponibilizados aos órgãos públicos e seus representantes autorizados, em conformidade com os requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.	Alteração de numeração - 108.25 (i) para 108.25(h). Entende-se que o requisito se torna mais compreensível se ficar explícito a quem se aplica a disponibilidade dos dados de voo: "aos órgãos públicos e seus representantes autorizados".
25	108.25 (i)	(j) O operador aéreo deve garantir a proteção dos bilhetes, dos cartões de embarque, das etiquetas de bagagem e de quaisquer outros documentos relacionados ao embarque que estejam em sua posse, com o objetivo de evitar que sejam extraviados ou furtados, de modo a impossibilitar o seu uso por terceiros em atos de interferência ilícita contra a aviação civil.	(i) O operador aéreo deve garantir a proteção dos bilhetes, dos cartões de embarque, das etiquetas de bagagem e de quaisquer outros documentos relacionados ao embarque que estejam em sua posse, com o objetivo de evitar que sejam extraviados ou furtados, impossibilitando o seu uso por terceiros em atos de interferência ilícita.	Alteração de numeração - 108.25(j) para 108.25(i). Sem alteração no texto.
26	108.27 (a)	(a) O operador aéreo, em coordenação com o operador de aeródromo, deve garantir a esterilidade dos passageiros em trânsito ou em conexão e de suas respectivas bagagens de mão, incluindo a supervisão das áreas de circulação e dos corredores de chegada e de partida.	(a) O operador aéreo, em coordenação com o operador de aeródromo, deve garantir que os passageiros em trânsito ou em conexão e suas respectivas bagagens de mão, não entrem em contato com pessoas não inspecionadas para o voo, realizando a supervisão das áreas de circulação e dos corredores de chegada e de partida.	Remoção do termo "esterilidade" por não haver definição nas normas e leis correlatas.
27	108.27 (b)	(b) O operador aéreo deve garantir a retirada da bagagem de mão e pertences abandonados por passageiro que desembarcar em uma escala e submetê-los aos controles de segurança.	(b) O operador aéreo deve garantir a retirada da bagagem de mão e pertences abandonados por passageiro no interior da aeronave e submetê-los aos controles de segurança.	A nova redação esclarece que são apenas a bagagem de mão e os pertences abandonados no interior da aeronave, pois os abandonados no terminal são de responsabilidade do operador do aeródromo, conforme parágrafos 107.3(d) e 107.213(b)(5).
28	108.27 (c)(1)	Conteúdo inserido.	(c)(1) os aeródromos que possuem controles de segurança equivalentes serão determinados pela ANAC e informados aos operadores aéreos e operadores de aeródromos por meio de documento de caráter reservado denominado DAVSEC.	Inclusão do subitem 108.13 (c)(1). Parágrafo incluído para prever DAVSEC para aeroportos com nível de segurança equivalente para voos de conexão.
29	108.55 (b)	(b) O operador aéreo deve identificar, no ato da aceitação, cada volume da bagagem a ser despachada, contendo dados (informações) que possibilitem o processo de reconciliação.	(b) O operador aéreo deve identificar, no ato da aceitação, cada volume da bagagem a ser despachada, contendo dados (informações) que possibilitem o processo de reconciliação, utilizando formulários específicos para o controle de bagagens embarcadas e para a localização de bagagens embarcadas.	A inclusão da previsão de utilização de um "formulário" tem o objetivo de alinhar o presente requisito com o parágrafo 108.171 (b) - Despacho AVSEC de voo.
30	108.57(b)	(b) O operador aéreo deve assegurar, em coordenação com o operador do aeródromo, que o acesso à bagagem, às áreas de consolidação da bagagem e aos pontos de transferência das bagagens mantenha-se restrito ao pessoal autorizado e credenciado para essa atividade e impedir que qualquer bagagem seja violada ou sujeita à introdução de materiais passíveis de serem utilizados para atos de interferência ilícita.	(b) O operador aéreo deve assegurar, em coordenação com o operador do aeródromo, que o acesso à bagagem, às áreas de consolidação da bagagem e aos pontos de transferência das bagagens mantenha-se restrito ao pessoal autorizado e credenciado para essa atividade e impedir que qualquer bagagem seja violada com a intenção de estar sujeita à introdução de materiais passíveis de serem utilizados para atos de interferência ilícita.	O parágrafo foi alterado para vincular uma intenção ao termo "violada", para evitar a interpretação de que a bagagem deve ser protegida visando evitar o furto de itens no seu interior, o que não é objeto desta regulamentação.
31	108.59 (a)(3)	(a)(3) A bagagem que tenha sido submetida a controle de segurança equivalente no aeródromo de origem não necessita ser novamente inspecionada no aeródromo de trânsito ou conexão.	(a)(3) a bagagem que não tenha sido submetida a controle de segurança equivalente no aeródromo de origem necessita ser inspecionada no aeródromo de trânsito ou conexão.	A alteração proposta visa definir melhor a obrigação do regulado que é a de realizar inspeção na bagagem que não tenha sido submetida a controle de segurança equivalente

Nº	ITEM PROPOSTO	REDAÇÃO ATUAL (RBAC 108 EMD 00)	REDAÇÃO PROPOSTA (RBAC 108 EMD XX)	JUSTIFICATIVA
32	108.59 (a)(4)	(a)(4) No caso de existir interesse do operador aéreo em operar em aeródromo onde ainda não tenha sido implementada, por parte do operador de aeródromo, a inspeção de segurança da aviação civil em bagagem despachada, o operador aéreo poderá fazê-lo desde que os procedimentos de inspeção:	(a)(4) o operador aéreo, sempre que julgar necessário, solicitará ao operador do aeródromo evidências de que a infraestrutura disponível pelo aeroporto está em condições operacionais adequadas.	O conteúdo atual do parágrafo 108.59(a)(4) foi realocado para as disposições finais, pois ele não trata de um controle de segurança em si, mas sim de uma disposição de caráter administrativo, ou seja, apenas busca criar uma alternativa de solução para determinadas realidades operacionais.  O conteúdo proposto foi inserido para que fique bem clara a responsabilidade do operador aéreo e do aeródromo na inspeção da bagagem despachada, de modo que, nos casos de identificação de irregularidades na operação dos equipamentos, não haja tentativa por parte dos operadores aéreo e do aeródromo de se eximirem de potenciais responsabilidades.
33	108.59 (b)	(b) No caso de suspeita em relação ao conteúdo da bagagem despachada, após a inspeção de segurança, o passageiro deve ser requisitado para acompanhar presencialmente ou por meio de imagens, a realização de inspeção manual de sua bagagem, sendo que:”	(b) No caso de dúvida em relação ao conteúdo da bagagem despachada, após a inspeção de segurança, o passageiro deve ser requisitado para acompanhar, presencialmente ou por meio de imagens, a realização de inspeção manual de sua bagagem, sendo que:”	Foi realizada a alteração do termo “suspeita” por “dúvida”, uma vez que existem bagagens que são inspecionadas pelos equipamentos de inspeção, e mesmo assim não se tem certeza se há ou não algum objeto proibido na mala, restando ainda essa dúvida sobre o seu conteúdo, e não uma suspeita.
34	108.59 (b)(2)	(b)(2) caso a suspeita seja da existência de materiais explosivos que são proibidos para o transporte aéreo como bagagem despachada, o operador aéreo deve, ao invés de requisitar a presença do passageiro, acionar o setor de segurança do aeródromo e a PF ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.	(b)(2) caso a suspeita seja da existência de materiais explosivos que são proibidos para o transporte aéreo como bagagem despachada, o operador aéreo deve manter a bagagem isolada e, ao invés de requisitar a presença do passageiro, acionar o setor de segurança do aeródromo e a PF ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.	Alinhar ao procedimento de bagagem suspeita descrito no parágrafo 108.67.
35	108.61 (a)	(a) O operador aéreo deve garantir que a bagagem acompanhada seja transportada somente com a confirmação de embarque do passageiro, inclusive nos casos de trânsito ou conexão, sendo que:	(a) O operador aéreo deve garantir que a bagagem acompanhada seja transportada somente com a confirmação de embarque do passageiro, inclusive nos casos de trânsito ou conexão.	Retirar a expressão "sendo que" para não condicionar as situações descritas nos itens (1) e (2) ao descrito no parágrafo (a).
36	108.97 (a)	(a) O operador aéreo deve garantir que as provisões de bordo e de serviço de bordo a serem embarcadas estejam corretamente destinadas àquela aeronave e que não tenham sido violadas.	(a) O operador aéreo deve garantir que as provisões de bordo e de serviço de bordo a serem embarcadas estejam corretamente destinadas àquela aeronave e que não tenham sido violadas, utilizando formulário específico para controle de provisões embarcadas.	A inclusão da previsão de utilização de um “formulário” tem o objetivo de alinhar o presente requisito com o parágrafo 108.171 (b) - Despacho AVSEC de voo.
37	108.123 (a)	Conteúdo inserido.	108.123 Proteção do Terminal de Carga (a) Caso o operador aéreo opere um terminal de carga, este deve observar a exigência de PSESCA conforme regulamentação específica.	Inclusão da seção 108.123. A presente seção foi inserida com o objetivo de orientar o regulado no caso do próprio operador aéreo vir a operar um terminal de cargas, atendo-se assim o objetivo de reunir no RBAC 108 os requisitos aplicáveis a esse operador. Não se trata de novo requisito, uma vez que a obrigatoriedade de elaboração do PSESCA já está descrita no RBAC 107 - Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – Operador de aeródromo.
38	108.125	108.125 Identificação e aceitação da carga e correio	108.125 Aceitação da Carga e mala postal	O termo “identificação” foi retirado do título da seção 108.125 pois ele já está inserido no conceito de aceitação.
39	108.125 (a)	(a) O operador aéreo deve identificar e emitir um conhecimento aéreo de acordo com o procedimento específico da ANAC. (b) O operador aéreo deve garantir que sejam aceitos para despacho e transporte apenas a carga ou o correio proveniente de: (b)(1) expedidor reconhecido ou agente de carga aérea acreditado, caracterizando-se o material como carga conhecida; ou (b)(2) expedidor desconhecido ou agente de carga aérea não acreditado, caracterizando-se o material como carga desconhecida.	(a) Na aceitação da carga ou mala postal o operador aéreo deve: (a)(1) exigir informações documentadas que permitam a identificação da(s) pessoa(s) que entrega(m) o(s) volume(s) de carga (a)(2) exigir informações documentadas, física ou eletronicamente, suficientes para caracterizar o volume e ser recebido e processado como carga conhecida ou carga desconhecida; (a)(3) verificar as condições do volume a ser recebido, de forma a garantir que os volumes com indícios de violação ou adulteração sejam identificados, notificados e negados para embarque; (a)(4) classificar o volume como carga conhecida, carga desconhecida ou carga de alto risco: (a)(4)(i) o volume deve ser classificado como carga conhecida se for proveniente de expedidor reconhecido, expedidor acreditado ou agente de carga aérea acreditado, e estiver acompanhado de Declaração de Segurança; (a)(4)(ii) o volume de carga proveniente do operador do aeródromo também pode ser classificado como carga conhecida, desde que esse operador confirme por meio de informações documentais, física ou eletronicamente, o recebimento da mesma por uma das entidades descritas no parágrafo 108.125(a)(4)(i) e Declaração de Segurança. (a)(4)(iii) o volume aceito como carga desconhecida pode ser reclassificado como carga conhecida após a aplicação de inspeção de segurança; (5) processar os volumes recebidos através de fluxos segregados em função da sua caracterização em carga conhecida, carga desconhecida ou carga de alto risco, evitando a contaminação dos volumes de carga; e (6) emitir um conhecimento aéreo de acordo com procedimentos específicos estabelecidos pela ANAC.	Alteração de numeração - 108.125(a) e 108.125 (b) para 108.125(a). O conteúdo proposto da seção 108.125 (a) absorve os antigos itens (a) e (b), buscando ainda padronizar os procedimentos do RBAC 107, requisito 107.161, e do estudo em andamento de RBAC 109 sobre certificação de agente de carga aérea acreditado.

Nº	ITEM PROPOSTO	REDAÇÃO ATUAL (RBAC 108 EMD 00)	REDAÇÃO PROPOSTA (RBAC 108 EMD XX)	JUSTIFICATIVA
40	108.125 (b)	Conteúdo inserido.	(b) O operador aéreo pode certificar pessoa jurídica como expedidor reconhecido, por meio de processo de aprovação de seu Programa de Segurança do Expedidor Reconhecido (PSER), que inclua avaliação presencial das seguintes medidas: segurança aplicada às áreas e instalações; segurança aplicada às pessoas; e segurança aplicada à carga. (b)(1) o expedidor é considerado como reconhecido mediante confirmação da ANAC de realização do seu registro. (b)(1)(i) o operador aéreo deve manter a ANAC atualizada sobre a certificação e o cumprimento do PSER de cada expedidor reconhecido. (b)(2) o operador deve realizar auditorias e testes no expedidor reconhecido, atendendo a frequência determinada em seu Programa de Controle de Qualidade AVSEC (PCQ) em função de uma avaliação de risco, que respeite a frequência mínima de uma auditoria a cada 2 (dois) anos, e um teste anual. (b)(3) a manutenção da condição do expedidor como reconhecido é vinculada à apresentação à ANAC, quando solicitado, dos relatórios de testes e auditorias nos prazos	O conteúdo proposto da seção 108.125 (b) traz a intenção de aprimorar o processo de reconhecimento dos Expedidores Reconhecidos pelos operadores aéreos. A proposta é que se tenha um controle único sobre quem são os expedidores reconhecidos; o incremento da frequência das auditorias e início da atividade de fiscalização de testes; e a definição de critérios de “descredenciamento” do expedidor.
41	108.125 (c)	(c) O operador aéreo pode manter um cadastro de expedidores reconhecidos, abrangendo somente clientes pessoas jurídicas, e exigir desses, no ato da aceitação, uma declaração de que: (1) as remessas de carga são preparadas por funcionários confiáveis e sob medidas de segurança; (2) as remessas de carga são protegidas contra violação durante a sua preparação para embarque, armazenamento e transporte; (3) autoriza a abertura de remessas de carga por razões de segurança ; e (4) a remessa não contém nenhum objeto proibido ou artigo perigoso. (i) Caso contenha algum artigo perigoso, a remessa deve ser tratada conforme disposição da seção 108.135	Conteúdo excluído.	O requisito foi retirado, pois na proposta constante no parágrafo 108.125(a) há previsão de apresentação de “Declaração de Segurança”.
42	108.127 (a)	(a) O operador aéreo deve realizar inspeção da carga ou do correio caracterizados como carga desconhecida, incluindo aqueles de trânsito ou conexão, por meios disponibilizados pelo operador de aeródromo ou, se preferível, por meios próprios, desde que atenda aos requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, e ainda, em constante coordenação com o operador do aeródromo.	(a) O operador aéreo deve realizar inspeção da carga ou da mala postal não classificada como carga ou mala postal conhecida, incluindo aquelas de trânsito ou conexão, por meios disponibilizados pelo operador de aeródromo ou, se preferível, por meios próprios, desde que atenda aos requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, e ainda, em constante coordenação com o operador do aeródromo.	O parágrafo foi modificado para tornar obrigatória a inspeção de carga internacional em todos os voos e não mais de acordo com uma avaliação de risco da ANAC a ser comunicada por meio de Diretriz de AVSEC (DAVSEC). Essa proposta se justifica pelo Anexo 17 da Convenção Internacional de Aviação Civil, que exige a inspeção de cargas em voos internacionais, considerando o documento ser aplicável para a aviação internacional.
43	108.127 (a)(1)	Conteúdo inserido.	(a)(1) em voos internacionais, toda carga e mala postal não classificada como carga conhecida, e a carga e mala postal classificada como carga de alto risco devem ser submetidas à inspeção de segurança.	Inclusão do subitem 108.127 (a)(1). O parágrafo foi incluído para esclarecer a responsabilidade de inspeção em carga aérea de voos internacionais. Essa proposta se justifica pelo Anexo 17 da Convenção Internacional de Aviação Civil, que exige a inspeção de cargas em voos internacionais, considerando o documento ser aplicável para a aviação internacional.
44	108.127 (a)(2)	(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.	(a)(2) em voos domésticos, a quantidade de carga ou mala postal 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.	Alteração de numeração - 108.127 (b) para 108.127 (a)(2). O parágrafo foi incluído para esclarecer a responsabilidade de inspeção em carga aérea de voos domésticos, de acordo com uma avaliação de risco da ANAC a ser comunicada por meio de Diretriz de AVSEC (DAVSEC).
45	108.127 (a)(3)	Conteúdo inserido.	(a)(3) a inspeção de segurança da carga e mala postal deve considerar o uso do método adequado à natureza de cada remessa.	Inclusão do subitem 108.127 (a)(3). A previsão constante no parágrafo proposto foi inserida para adequar o requisito de inspeção em carga e mala postal.
46	108.127 (a)(4)	Conteúdo inserido.	(a)(4) a carga ou mala postal conhecida deve ser submetida, de forma aleatória, ao processo de inspeção de segurança.	Inclusão do subitem 108.127 (a)(4). A previsão constante no parágrafo proposto foi inserida para balisar o requisito de inspeção em carga e mala postal conhecida.
47	108.127 (a)(5)	(c) A carga ou correio que tenha sido submetida a controle de segurança equivalente no aeródromo de origem não necessita ser novamente inspecionada no aeródromo de trânsito ou conexão	(a)(5) a carga e mala postal que não tenha sido submetida a controle de segurança equivalente no aeródromo de origem necessita ser inspecionada no aeródromo de trânsito ou conexão.	Alteração de numeração - 108.127 (c) para 108.127 (a)(5). Alteração pontal de redação para melhorar o entendimento do requisito.
48	108.127 (a)(5)(i)	(c)(1) os aeródromos que possuem controles de segurança equivalentes serão determinados pela ANAC e informados aos operadores aéreos e operadores de aeródromos por meio de documento de caráter reservado, denominado DAVSEC.	(a)(5)(i) os aeródromos que possuem controles de segurança equivalentes serão determinados pela ANAC e informados aos operadores aéreos e operadores de aeródromos por meio de documento de caráter reservado, denominado DAVSEC.	Alteração de numeração - 108.127 (c)(1) para 108.127 (a)(5)(i). Sem alteração no texto.
49	108.127 (b)	Conteúdo inserido.	(b) Carga ou mala postal classificados como de alto risco devem ser submetidas a uma inspeção de segurança secundária, através de método adequado à natureza da remessa, suficiente para mitigar a ameaça relacionada, podendo utilizar tecnologias diferentes de inspeção de segurança.	O novo requisito busca atualizar o RBAC às novas disposições do Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional quanto à carga de alto risco.
50	10.127	(d) No caso de existir interesse do operador aéreo em operar em aeródromo onde ainda não tenha sido implementada, por parte do operador de aeródromo, a inspeção de segurança da aviação civil em carga e correio, o operador aéreo poderá fazê-lo, desde que os procedimentos de inspeção: (1) estejam em conformidade com os requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria; e (2) tenham sido aprovados pela ANAC.	Conteúdo excluído.	O conteúdo atual do parágrafo 108.127 (d) foi realocado para as disposições finais, parágrafo 108.275 (c), pois ele não trata de um controle de segurança em si, mas sim de uma disposição de caráter administrativo, ou seja, apenas busca criar uma alternativa de solução para determinadas realidades operacionais.

Nº	ITEM PROPOSTO	REDAÇÃO ATUAL (RBAC 108 EMD 00)	REDAÇÃO PROPOSTA (RBAC 108 EMD XX)	JUSTIFICATIVA
51	108.127(c)	(e) Quando os controles de segurança são aplicados em instalações próprias, o operador aéreo deve adquirir e manter os equipamentos destinados à inspeção, em conformidade com os requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.	(c) Quando os controles de segurança são aplicados em instalações próprias, o operador aéreo deve adquirir e manter os equipamentos destinados à inspeção, em conformidade com os requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.	Alteração de numeração - 108.127 (e) para 108.127 (c). Sem alteração no texto.
52	108.127(d)	(f) No caso de suspeita em relação ao conteúdo da carga ou correio, após a inspeção de segurança, a remessa pode ser inspecionada de forma manual pelo operador aéreo, na presença de autoridade da Polícia Federal ou do órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.	(d) No caso de dúvida com relação ao conteúdo da carga ou mala postal após a inspeção de segurança, a remessa deve ser submetida a uma inspeção de segurança secundária, que pode utilizar tecnologias diferentes de inspeção de segurança.	Alteração de numeração - 108.127 (f) para 108.127 (d). Alteração do termo "suspeita" por "dúvida", uma vez que existem bagagens que são inspecionadas pelos equipamentos de inspeção, e mesmo assim não se tem certeza se há ou não algum objeto proibido na mala, restando ainda essa dúvida sobre o seu conteúdo, e não uma suspeita.
53	108.127(d)(1)	Conteúdo inserido.	(d)(1) se após a inspeção de segurança secundária a dúvida com relação ao conteúdo se mantiver, a remessa deve ser considerada suspeita, e tratada conforme seção 108.133.	Inclusão do subitem 108.127 (d)(1). Inserida previsão para a carga e mala postal que levantar dúvida após realização de duas inspeções ser tratada como suspeita.
54	108.127	(g) Determinados tipos de carga recebida por expedidor reconhecido ou por agente de carga aérea acreditado podem ser excetuados de inspeção de segurança, desde que sejam previstas no programa de segurança ou em outro documento emitido pelo responsável AVSEC do operador aéreo e aceito pela ANAC, quando o primeiro não for aplicável.	Conteúdo excluído.	O conteúdo atual do parágrafo 108.127 (g) foi realocado na seção 108.125.
55	108.129	108.129 Armazenamento da carga e correio	108.125 Proteção da carga e mala postal	A mudança do termo "armazenamento" para "proteção" busca utilizar termo mais abrangente que garante a proteção do volume, esteja armazenado ou não. O texto proposto para o título da seção busca deixar esse entendimento mais claro.
56	108.129 (a)	(a) O operador aéreo deve garantir que toda carga e correio, quando estejam sob sua responsabilidade, sejam armazenados e despachados em ambiente seguro e com vigilância constante, protegido contra o acesso não autorizado, devendo, ainda, assegurar a identificação de cada carga com as informações adequadas.	(a) O operador aéreo deve garantir que toda carga e mala postal, cuja armazenagem e manuseio estiverem sob sua responsabilidade, sejam protegidas em ambiente seguro e com vigilância constante, protegido contra o acesso não autorizado, devendo, ainda, assegurar a identificação de cada carga com as informações adequadas.	A mudança do termo "armazenamento" para "proteção" busca utilizar termo mais abrangente que garante a proteção do volume, esteja armazenado ou não. O texto proposto para o requisito busca deixar esse entendimento mais claro.
57	108.165 (a)(1)(i)	(a)(1)(i) a identificação de cada pessoa que se aproxime ou embarque na aeronave e a verificação da necessidade de sua presença; e	(a)(1)(i) o controle de acesso, por meio da identificação de cada pessoa que se aproxime ou embarque na aeronave e a verificação da necessidade de sua presença; e	Alteração pontual de redação, visando esclarecer o requisito.
58	108.165 (a)(3)	(a)(3) o acesso à aeronave a partir do início do processo de inspeção ou verificação de segurança até o fechamento das portas da aeronave deve ser controlado e registrado por meio de uma ficha de controle de acesso à aeronave;	(a)(3) a aproximação e o acesso à aeronave a partir do início do processo de inspeção ou verificação de segurança até o fechamento das portas da aeronave deve ser registrado por meio de formulário de controle de acesso à aeronave;	Alteração pontual de redação. A expressão "ficha" foi substituída por "formulário" com o objetivo de alinhar o presente requisito com o parágrafo 108.171 (b) - Despacho AVSEC de voo.
59	108.167 (b)	(a) O operador aéreo deve desenvolver uma lista de verificação (check-list) para a atividade de verificação da aeronave, de acordo com cada tipo de aeronave em serviço, e a sua utilização deve ser considerada como norma de segurança a ser observada pela tripulação.	(a) O operador aéreo deve desenvolver um formulário de verificação (check-list) para a atividade de verificação da aeronave, de acordo com cada tipo de aeronave em serviço, e a sua utilização deve ser considerada como norma de segurança a ser observada pela tripulação.	A expressão "lista" foi substituída por "formulário" com o objetivo de alinhar o presente requisito com o parágrafo 108.171 (b) - Despacho AVSEC de voo.
60	108.169 (a)(2)	(a)(2) a aeronave ficar fora de operação por um período superior a 6 (seis) horas;	(a)(2) a aeronave ficar fora de operação por um período superior a 6 (seis) horas, considerando o horário de calço e descalço da aeronave;	A inclusão do termo "considerando o horário de calço e descalço da aeronave" se mostrou necessária em virtude da importância da definição do início e fim do intervalo temporal em que a aeronave é considerada fora de operação.
61	108.169 (b)	(a) O operador aéreo deve desenvolver uma lista de inspeção (check-list) para a atividade de inspeção da aeronave, de acordo com cada tipo de aeronave em serviço.	(b) O operador aéreo deve desenvolver um formulário de inspeção (check-list) para a atividade de inspeção da aeronave, de acordo com cada tipo de aeronave em serviço.	A expressão "lista" foi substituída por "formulário" com o objetivo de alinhar o presente requisito com o parágrafo 108.171 (b) - Despacho AVSEC de voo.
62	108.171 (a)	(a) O operador aéreo deve produzir o Despacho AVSEC do voo, por meio de profissional(is) designado(s) conforme parágrafo 108.13(b), que deve ser composto pela documentação que comprove a realização das atividades AVSEC necessárias para o voo. Cada documento que compõe o Despacho AVSEC deve ser assinado pelo profissional que o elabora.	(a) O operador aéreo deve produzir o Despacho AVSEC do voo, por meio de profissional(is) designado(s) conforme parágrafo 108.13(b), que deve ser composto pela documentação que comprove a realização das atividades AVSEC necessárias para o voo. Cada formulário que compõe o Despacho AVSEC deve possuir a identificação do profissional que o elabora.	A expressão "documento" foi substituída por "formulário" com o objetivo de alinhar o presente requisito com o parágrafo 108.171 (b) - Despacho AVSEC de voo. A "assinatura" foi substituída por "identificação", para facilitar identificação do responsável pela execução da atividade.
63	108.171 (b)	(b) O Despacho AVSEC deve conter os seguintes formulários, quando aplicáveis para o voo: (1) Formulário de Controle de Acesso à Aeronave; (2) Formulário de Verificação de Segurança da Aeronave; (3) Formulário de Inspeção de Segurança da Aeronave; (4) Formulário de Controle de Bagagens Embarcadas; (5) Formulário de Localização de Bagagens; e (6) Formulário de Controle de Provisões Embarcadas.	(b) O Despacho AVSEC deve conter os seguintes formulários, quando aplicáveis para o voo: (1) Formulário de Controle de Acesso à Aeronave, conforme seção 108.165; (2) Formulário de Verificação de Segurança da Aeronave, conforme seção 108.167; (3) Formulário de Inspeção de Segurança da Aeronave, conforme seção 108.169; (4) Formulário de Controle de Bagagens Embarcadas, conforme seção 108.55; (5) Formulário de Localização de Bagagens, conforme seção 108.55; e (6) Formulário de Controle de Provisões Embarcadas, conforme seção 108.97.	Alteração realizada para alinhar a previsão dos formulários do Despacho AVSEC com os requisitos aplicáveis.

Nº	ITEM PROPOSTO	REDAÇÃO ATUAL (RBAC 108 EMD 00)	REDAÇÃO PROPOSTA (RBAC 108 EMD XX)	JUSTIFICATIVA
64	108.171 (c)	(c) Os modelos de formulários do Despacho AVSEC são estabelecidos em instrução suplementar da ANAC.	(c) Os modelos de formulários do Despacho AVSEC são estabelecidos em instrução suplementar da ANAC, podendo ser adotado pelo operador aéreo um modelo de registro digital que contemple as informações requeridas nos formulários.	Alteração realizada para indicar a possibilidade de realização do Despacho AVSEC de forma eletrônica.
65	108.171 (d)	Conteúdo inserido.	(d) O operador aéreo deve manter armazenado o Despacho AVSEC de cada voo para eventuais verificações, pelo período mínimo de 30 (trinta) dias.	Inclusão do item 108.171 (d). O procedimento de que o operador aéreo mantenha armazenado o Despacho AVSEC de cada voo para eventuais verificações, pelo período mínimo de 30 (trinta) dias consta no item F.28.2 da IS 108-001 - Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA), sendo adequada a inclusão desse procedimento como requisito no RBAC 108.
66	108.225 (a)(1)	Conteúdo inserido.	(a)(1) o operador aéreo deve manter para cada aeródromo onde opera uma lista atualizada dos contatos de emergência necessários para ativação de seu plano de contingência.	A disponibilização de lista de contatos de emergência no Plano de Contingência do operador aéreo é procedimento previsto na IS 108-001, item G.4.3. Considerando a importância do procedimento, entende-se que este deva ser obrigatório nos termos do RBAC 108.
67	108.225 (c)	(c) Nas ações de contingência, o operador aéreo deve:	(c) São responsabilidades do operador aéreo:	Nova redação para adequar e clarificar o requisito. Os itens 9, 10 e 11 da seção 108.225 (c) apresentam obrigações do operador aéreo que não são exclusivas durante uma situação de contingência.
68	108.225 (c)(2)	(2) estabelecer e aplicar procedimentos padronizados de recebimento, disseminação e tratamento de informação, pré-estabelecidos por meio de fluxos de acionamento;	(2) aplicar procedimentos padronizados de recebimento, disseminação e tratamento de informação, pré-estabelecidos por meio de fluxos de acionamento;	Adequação textual. Os termos "estabelecer" e "pré-estabelecidos" dizem respeito aos mesmos procedimentos.
69	108.225 (c)(12)	Conteúdo inserido.	(12) Manter cópia do Plano de Contingência de AVSEC do Aeródromo (PCA) do aeródromo onde opera.	Inclusão do subitem 108.225 (c)(12). A disponibilização do Plano de Contingência de AVSEC do Aeródromo (PCA) pelo operador de aeródromo às entidades públicas e privadas que atuam no aeródromo já é prevista no parágrafo 107.211(a)(2) do RBAC nº107 - Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo. Entretanto foi identificado que não consta clara a obrigação do operador de aéreo de possuir cópia deste plano, apesar da não conformidade desta obrigação constar atualmente no Anexo III da Resolução nº 25/2008.
70	108.227 (a)	Conteúdo inserido.	a) O operador aéreo pode adotar medidas adicionais de segurança, desde que informado previamente à ANAC, para fins de análise e aprovação, por meio de processo de elaboração ou revisão do seu programa de segurança.	Inclusão do item 108.227 (a). O novo parágrafo foi inserido para formalizar a possibilidade do operador realizar procedimentos de segurança diferentes dos já existentes na IS 108-001
71	108.227(b)	(a) Durante a realização das atividades do operador aéreo, quando forem encontrados substâncias ou objetos suspeitos de conter artefatos explosivos, artefatos QBRN ou outro material perigoso, o fato deve ser comunicado à PF ou, na sua ausência, ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, e ainda, ao operador do aeródromo.	(b) Durante a realização das atividades do operador aéreo, quando forem encontrados substâncias ou objetos suspeitos de conter artefatos explosivos, artefatos QBRN ou outro material perigoso, a área deve ser isolada e o fato deve ser comunicado à PF ou, na sua ausência, ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, e, ainda, ao operador do aeródromo.	Alteração de numeração - 108.227 (a) para 108.227 (b). Inclusão do termo "a área deve ser isolada". Alinhar aos procedimentos de bagagem e carga suspeitos.
72	108.227 (c)	(b) Quando o nível nacional de ameaça for classificado como âmbar ou vermelho ou quando um determinado aeródromo ou voo estiver sob situação de ameaça, o operador aéreo deve garantir a adoção das medidas adicionais de segurança, conforme estabelecido em atos normativos da ANAC.	(c) Quando o nível nacional de ameaça for classificado como âmbar ou vermelho ou quando um determinado aeródromo ou voo estiver sob situação de ameaça, o operador aéreo deve garantir a adoção das medidas adicionais de segurança previstas no seu plano de contingência ou em DAVSEC.	Alteração de numeração - 108.227 (b) para 108.227 (c). O texto "previstas no seu plano de contingência ou em DAVSEC" foi acrescentado para deixar claro quais as medidas adicionais que podem ser adotadas.
73	108.227 (d)	(c) A ANAC poderá exigir a adoção de outras medidas adicionais de segurança por parte de um operador aéreo, em função do surgimento de ameaça pontual em determinado(s) aeródromo(s) ou voo(s) ou, ainda, em função de uma avaliação de risco.	(d) O operador aéreo deverá cumprir a adoção de outras medidas adicionais de segurança que possam ser exigidas pela ANAC, em função do surgimento de ameaça pontual em determinado(s) aeródromo(s) ou voo(s) ou, ainda, em função de uma avaliação de risco.	Alteração de numeração - 108.227 (c) para 108.227 (d). Alteração pontual de redação o para definir melhor a obrigação do operador aéreo.
74	108.227(e)	d) A PF, em coordenação com a ANAC e o operador de aeródromo, poderá exigir a adoção de procedimentos específicos de proteção, nos casos de elevação do nível de ameaça nacional ou surgimento de alguma ameaça pontual.	(e) O operador aéreo deverá cumprir a adoção de procedimentos específicos de proteção que possam ser exigidas pela PF, em coordenação com a ANAC e o operador de aeródromo, nos casos de elevação do nível de ameaça nacional ou surgimento de alguma ameaça pontual.	Alteração de numeração - 108.227 (d) para 108.227 (e). Alteração pontual de redação para definir melhor a obrigação do operador aéreo.
75	108.227 (f)	e) No caso de pouso não previsto em aeródromo brasileiro não listado nas especificações operativas do operador aéreo, a menos que o aeródromo disponha de autoridades brasileiras para fazer cumprir as normas de segurança aplicáveis para a operação, o operador aéreo deve ficar responsável pelo cumprimento dessas normas perante o Governo brasileiro.	(f) No caso de pouso não previsto em aeródromo brasileiro não listado nas especificações operativas do operador aéreo, a menos que o aeródromo disponha de autoridades brasileiras para fazer cumprir as normas de segurança aplicáveis para a operação, o operador aéreo deve ficar responsável pelo cumprimento dessas normas perante o Governo brasileiro.	Alteração de numeração - 108.227 (e) para 108.227 (f). Sem alteração no texto..
76	108.229 (a)	(a) O operador aéreo, caso tenha conhecimento, deve comunicar à ANAC e, se for o caso, ao operador de aeródromo, evidências de vulnerabilidades no sistema de proteção da aviação civil ou atos de interferência ilícita contra a aviação civil, por meio de DSAC.	(a) O operador aéreo, caso tenha conhecimento, deve comunicar à ANAC e, se for o caso, ao operador de aeródromo, em um prazo máximo de 10 (dez) dias, evidências de vulnerabilidades no sistema de proteção da aviação civil ou atos de interferência ilícita contra a aviação civil, por meio de DSAC.	Inserido prazo para comunicação de vulnerabilidades de segurança verificadas, com a intenção de preservar a tempestividade na informação e apuração de denúncias.
77	108.229 (b)	(b) O operador aéreo deve garantir que suas comunicações com as demais organizações responsáveis assumam caráter reservado, de acordo com legislação e normatização específica sobre a matéria, e que sejam realizadas por meios adequados à situação.	(b) O operador aéreo deve garantir que suas comunicações sobre matéria AVSEC assumam caráter reservado, e que sejam realizadas por meios adequados à situação.	Alteração realizada para especificar que a natureza da comunicação é sobre matéria AVSEC, e aumentar a obrigação de sigilo a qualquer destinatário da comunicação (não apenas às demais organizações responsáveis).

Nº	ITEM PROPOSTO	REDAÇÃO ATUAL (RBAC 108 EMD 00)	REDAÇÃO PROPOSTA (RBAC 108 EMD XX)	JUSTIFICATIVA
78	108.229 (c)	(c) Quando em voo, o operador aéreo deve garantir a comunicação efetiva entre os membros da tripulação, entre a aeronave e o operador aéreo, e entre o operador aéreo e os órgãos de controle, visando a assegurar a perfeita operação da aeronave e cooperação com o comando de ações de resposta.	(c) o operador aéreo deve garantir a comunicação efetiva entre os membros da tripulação, entre a tripulação e o operador aéreo, entre a tripulação e os órgãos de controle, e entre o operador aéreo e os órgãos de controle, visando a assegurar a perfeita operação da aeronave e cooperação com o comando de ações de resposta.	Alterações pontuais de redação visando melhorar a interpretação do requisito.
79	108.255 (a)(1)	Conteúdo inserido.	(a)(1) a ANAC poderá disponibilizar um modelo de programa de segurança aos operadores aéreos.	Inclusão do subitem 108.255 (a)(1). O conteúdo foi transferido do parágrafo 108.257 (d). A inclusão foi feita para estabelecer a adoção do modelo de PSOA proposto pela ANAC através da IS 108-001.
80	108.255 (a)(2)	Conteúdo inserido.	(a)(2) no PSOA submetido à ANAC, o operador aéreo deverá apresentar os procedimentos que diferirem do modelo disponibilizado pela ANAC e as medidas adicionais de segurança, assumindo a implementação dos demais procedimentos descritos no modelo.	Inclusão do subitem 108.255 (a)(2). A inclusão foi feita para se evitar que sejam submetidos à aprovação da ANAC procedimentos iguais aos descritos na IS 108-001, otimizando o processo de aprovação de PSOA.
81	108.255 (c)	Conteúdo inserido.	(c) Após análise para fins de aprovação, o operador aéreo, uma vez notificado, deverá providenciar a correção das discrepâncias apontadas pela ANAC no prazo máximo de 30 (trinta) dias.	Inclusão do item 108.255 (c). Parágrafo incluído para padronizar o prazo de eventuais correções no processo de análise e aprovação de PSOA.
82	108.255 (d)	(c) O operador aéreo deve apresentar à ANAC declaração emitida por autoridade de aviação civil de estado signatário da Convenção de Aviação Civil Internacional informando que o operador dispõe de PSOA aprovado pela autoridade competente."	(d) O operador aéreo estrangeiro que dispõe de PSOA aprovado por autoridade competente de estado signatário da Convenção de Aviação Civil Internacional está dispensado do cumprimento ao disposto em 108.255 (a), devendo apresentar à ANAC declaração emitida pela referida autoridade informando que o operador aéreo possui PSOA devidamente aprovado.	Alteração de numeração - 108.255 (c) para 108.255 (d). Alteração da redação visando melhorar a interpretação do requisito.
83	108.257 (c)	(c) O PSOA deve possuir os seguintes termos: (1) termo de compromisso assinado pelo representante legal do operador aéreo, declarando a responsabilidade pelo cumprimento do PSOA; e (2) termo de elaboração, guarda, distribuição e controle do documento assinado pelo responsável AVSEC do operador aéreo, declarando a responsabilidade por garantir o caráter reservado do documento."	(c) O PSOA deve possuir os seguintes termos: (1) termo de compromisso assinado pelo representante legal do operador aéreo, declarando a responsabilidade pelo cumprimento do PSOA; e (2) termo de elaboração, guarda, distribuição e controle do documento assinado pelo responsável AVSEC do operador aéreo, declarando a responsabilidade por garantir o caráter sigiloso do documento.	Alteração do termo "reservado" para "sigilo", por considerar este termo o mais adequado na medida em que mais genérico, conforme a Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 – Lei de Acesso à Informação.
84	108.257 (d)	(d) A ANAC poderá disponibilizar um modelo de programa de segurança aos operadores aéreos.	Conteúdo excluído.	O conteúdo do parágrafo foi transferido para 108.255 (a)(1).
85	108.275	(c) Os casos omissos serão resolvidos pela ANAC.	Conteúdo excluído.	O conteúdo atual do parágrafo 108.275 (c) foi excluído por se entender que não há necessidade de existir um requisito que verse sobre o assunto, dada a natureza de agência reguladora da ANAC.
86	108.275 (c)	Conteúdo inserido.	(c) No caso de existir interesse do operador aéreo em operar em aeródromo onde não seja realizada, por parte do operador de aeródromo, a inspeção de segurança da aviação civil em passageiro e em bagagem de mão, ou disponibilizado equipamento para a realização da inspeção em bagagem despachada ou em carga e mala postal, o operador aéreo poderá fazê-lo, desde que: (1) os procedimentos e recursos para a inspeção estejam em conformidade com os requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria; e (2) os procedimentos tenham sido aprovados pela ANAC.	O texto inserido nesta seção foi deslocado dos parágrafos 108.25(d), 108.59 (a)(4) e 108.127 (d) por tratar-se de medida administrativa sobre a responsabilidade por determinadas medidas de segurança, não trazendo um novo requisito de controle de segurança
87	108.275 (d)	Conteúdo inserido.	(d) As violações ao previsto neste regulamento sujeitam o infrator às penalidades constantes no art. 289 da Lei nº 7.565, Código Brasileiro de Aeronáutica, de 19 de dezembro de 1986, a serem apuradas em conformidade com o procedimento descrito na Resolução ANAC nº 25, de 2008, e na Instrução Normativa nº 08 de 2008, ou em outros normativos que os substituírem, adotando-se, para as infrações praticadas a partir da Entrada em vigor da menda nº 01 desse Regulamento, os valores de multa previstos em seu Apêndice B.	Inclusão do item 108.275 (d). O texto foi inserido para definir que as violações ao regulamento terão os valores de multa definidos no Apêndice B do Regulamento.