



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Centro de Documentação e Informação

DECRETO Nº 7.168, DE 5 DE MAIO DE 2010

(Revogado pelo Decreto nº 11.195, de 8/9/2022)

Dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto no § 3º do art. 29 da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003,

DECRETA:

Art. 1º Este Decreto dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), na forma do Anexo, que deverá ser cumprido por todos os segmentos do Sistema de Aviação Civil.

Art. 2º As diretrizes e os requisitos do PNAVSEC devem ser incorporados aos planos e programas específicos de segurança da aviação civil e aos procedimentos das demais organizações envolvidas na operação dos aeroportos, de acordo com suas características específicas, de forma a garantir nível adequado de proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 5 de maio de 2010; 189º da Independência e 122º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Juniti Saito

ANEXO

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA (PNAVSEC)

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente documento tem por finalidade instituir o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), dispondo sobre os requisitos a serem aplicados pelos segmentos do Sistema de Aviação Civil, na proteção contra atos de interferência ilícita.

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

Art. 3º O texto do PNAVSEC observará as seguintes siglas e abreviaturas:

- I - AAM - Ameaça Âmbar (Não Específica);
- II - AAR - Assessoria de Avaliação de Risco;
- III - ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil;
- IV - ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária;
- V - APAC - Agente de Proteção da Aviação Civil;
- VI - ARS - Área Restrita de Segurança;
- VII - ATC - Controle de Tráfego Aéreo;
- VIII - ATIV - Autorização de Trânsito Interno de Veículos;
- IX - AVD - Ameaça Verde (Falsa);
- X - AVM - Ameaça Vermelha (Específica);
- XI - AVSEC - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita;
- XII - CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica;
- XIII - CMES - Centro de Monitoramento Eletrônico de Segurança;
- XIV - COE - Centro de Operações de Emergência;
- XV - COMAER - Comando da Aeronáutica;
- XVI - CONSAC - Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- XVII - CSA - Comissão de Segurança Aeroportuária;
- XVIII - DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo;
- XIX - DSAC - Documento de Segurança da Aviação Civil;
- XX - ESAB - Exercício Simulado de Ameaça de Bomba;
- XXI - ESAIA - Exercício Simulado de Apoderamento Ilícito de Aeronaves;
- XXII - ETD - Detector de Traços Explosivos;
- XXIII - IPA - Indicação Positiva de Alvo;
- XXIV - MANPAD - Man Portable Air-Defense System (Sistema Antiaéreo Portátil);
- XXV - MRE - Ministério das Relações Exteriores;
- XXVI - OACI - Organização de Aviação Civil Internacional;
- XXVII - PCQAVSEC-AA - Programa de Qualidade de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita da Administração Aeroportuária;
- XXVIII - PF - Polícia Federal;
- XXIX - PIAVSEC - Plano de Instrução de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;
- XXX - PNAVSEC - Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;
- XXXI - PNCAVSEC - Plano Nacional de Contingência de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;

XXXII - PNCQ/AVSEC - Programa Nacional de Controle de Qualidade de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;
XXXIII - PNIAVSEC - Programa Nacional de Instrução de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;
XXXIV - POC - Ponto de Contato com a OACI;
XXXV - PSA - Programa de Segurança Aeroportuária;
XXXVI - PSACA - Programa de Segurança de Agente de Carga Aérea;
XXXVII - PSEA - Programa de Segurança de Empresa Aérea;
XXXVIII - PSESCA - Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Concessionários;
XXXIX - QBRN - Químico, Biológico, Radiológico e Nuclear;
XL - RFB - Secretaria da Receita Federal do Brasil;
XLI - RX - Raios-X;
XLII - SINARM - Sistema Nacional de Armas;
XLIII - SISBIN - Sistema Brasileiro de Inteligência;
XLIV - SISCEAB - Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro;
XLV - SRI - Superintendência de Relações Internacionais; e
XLVI - VIGIAGRO - Vigilância Agropecuária Internacional.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º Para efeito deste PNAVSEC e dos planos e programas dele decorrentes, considera-se:

I - administração aeroportuária: órgão, entidade ou empresa responsável pela exploração de um ou mais aeroportos com estrutura organizacional definida e dedicada à gestão de aeroportos;

II - aeródromo: área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves;

III - aeronave: bem móvel que possui as características de ser manobrável em voo, de sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, e capaz de transportar pessoas e cargas;

IV - aeroporto: aeródromo público dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves, embarque e desembarque de pessoas e cargas;

V - aeroporto internacional: aeroporto designado pela autoridade de aviação civil que se destina à entrada e saída de aeronaves para o tráfego internacional, onde são satisfeitas formalidades de alfândega, de polícia, de saúde pública, quarentena agrícola e animal e demais formalidades análogas;

VI - agente de carga aérea: pessoa física ou jurídica que agencia carga aérea, sendo responsável pela sua documentação oficial e entrega ao transportador ou agente de carga acreditado;

VII - agente de carga aérea-acreditado: pessoa física ou jurídica autorizada pela autoridade de aviação civil, que agencia carga aérea, para empresa aérea, sendo responsável pela documentação oficial e entrega ao transportador, bem como providencia os controles de segurança preventivos contra atos de interferência ilícita na aviação civil;

VIII - Agente de Proteção da Aviação Civil (APAC): profissional capacitado para exercer atividades de proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, de acordo com os requisitos estabelecidos no PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC;

IX - alerta de bomba: estado de alerta implantado pela autoridade competente para acionar plano de intervenção destinado a contrapor-se às possíveis consequências de ameaça de bomba;

X - ameaça: intenção declarada de causar prejuízo, dano ou outra ação hostil a alguém, não se restringindo apenas a um evento isolado, podendo ser compreendida como circunstância ou tendência;

XI - ameaça de bomba: qualquer tipo de comunicação sugerindo ou indicando que a segurança de uma pessoa, de uma aeronave em voo ou em solo, de um aeroporto ou outra instalação da aviação civil possa estar em perigo pela presença de artefatos explosivos ou artefatos químicos, biológicos, radiológicos e nucleares;

XII - ameaça específica (AVM - Ameaça Vermelha): ameaça em que se consegue identificar um alvo específico ou a pessoa responsável pela informação ou a organização envolvida em ato de interferência ilícita e que seja considerada com credibilidade pela AAR;

XIII - ameaça falsa (AVD - Ameaça Verde): ameaça considerada sem credibilidade pela AAR;

XIV - ameaça não específica (AAM - Ameaça Âmbar): ameaça relacionada a um ou mais alvos, em que haja dúvidas sobre sua credibilidade ou sobre a eficácia contramedidas existentes;

XV - análise (Controle da Qualidade AVSEC): avaliação das operações aéreas e aeroportuárias para identificar suas vulnerabilidades frente aos atos de interferência ilícita e determinar medidas de segurança adicionais ou aperfeiçoadas a serem aplicadas;

XVI - área alfandegada: locais destinados às atividades da RFB para fins de fiscalização aduaneira, estabelecidos na zona primária pela autoridade aduaneira, após ouvir a administração aeroportuária, onde ocorrem trânsito, permanência, depósito, desembarço, recebimento e expedição de cargas, malas postais e bagagens, procedentes do exterior ou a ele com destino;

XVII - área de armazenamento de bagagem: área onde a bagagem despachada é armazenada enquanto aguarda transporte para a aeronave ou onde a bagagem extraviada é armazenada até ser reencaminhada, retirada ou dada como perdida;

XVIII - área de carga: espaços e instalações destinados ao manuseio da carga aérea, incluindo pátios de aeronaves, terminais de carga e armazéns, estacionamento de veículos e vias de acesso adjacentes;

XIX - área de despacho de passageiro: área destinada ao gerenciamento das formalidades para o embarque de passageiro, onde o despachante da empresa aérea procede à sua identificação e à sua conciliação com a bagagem e, quando necessário, aplica medidas adicionais de segurança;

XX - área de manutenção de aeronaves: espaços e instalações destinados à manutenção de aeronaves, incluindo pátios, hangares, edificações e oficinas, estacionamentos de veículos e vias de acesso adjacentes;

XXI - área de movimento: parte do aeródromo destinada a pouso, decolagem e táxi de aeronaves, composta pelas áreas de manobras e pátios;

XXII - área de processamento de bagagem: área onde a bagagem despachada é distribuída por voo;

XXIII - área estéril: área previamente submetida a procedimentos de inspeção e controle de segurança para garantir a inexistência de dispositivo ou objeto que possa ser utilizado para a prática de ato de interferência ilícita;

XXIV - área operacional do aeroporto: área restrita, dentro dos limites do aeródromo, constituída de área de manobras, embarque e desembarque de passageiros e de carga, pátios, torre de controle, unidades de controle do espaço aéreo, demais edificações operacionais e faixa de pista;

XXV - Área Restrita de Segurança (ARS): área do lado ar de um aeroporto, identificada como área prioritária de risco, onde, além do controle de acesso, outros controles de segurança são aplicados. Tal área normalmente inclui as áreas da aviação comercial, de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, rampa, áreas de bagagens, inclusive as áreas nas quais as aeronaves são trazidas para operação e é realizada a inspeção de bagagem e carga, depósitos de carga, centros de tratamento dos Correios, instalações para os serviços de comissaria e instalações de limpeza das aeronaves, entre outras;

XXVI - arma branca: objeto perfuro-cortante, com lâmina de comprimento igual ou superior a seis centímetros, sem considerar a empunhadura;

XXVII - arma de fogo de uso pessoal (pequeno porte): arma de fogo portátil e de emprego manual (geralmente pistola e revólver);

XXVIII - armazém aeroportuário: instalação do aeroporto destinada à armazenagem de carga aérea;

XXIX - artefato explosivo (bomba): artefato composto de carga explosiva, mecanismo de acionamento e sistema de iniciação;

XXX - artefato químico, biológico, radiológico e nuclear (artefato QBRN): dispositivo constituído de material químico, biológico, radiológico ou nuclear capaz de provocar danos em pessoas, aeronaves ou ambientes;

XXXI - Assessoria de Avaliação de Risco (AAR): grupo ativado em nível local (aeroporto), com a finalidade de avaliar o nível de ameaça da segurança da aviação civil, definir os procedimentos decorrentes e acionar as organizações envolvidas, conforme previsto neste PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC, do COMAER e da Polícia Federal, visando a garantir continuidade dos serviços e atividades, de acordo com o plano de contingência aplicável;

XXXII - ato de interferência ilícita contra a aviação civil: ato ou atentado que coloca em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo, a saber:

- a) apoderamento ilícito de aeronave em voo;
- b) apoderamento ilícito de aeronave no solo;
- c) manutenção de refém a bordo de aeronaves ou nos aeródromos;
- d) invasão de aeronave, de aeroporto ou das dependências de instalação aeronáutica;
- e) introdução de arma, artefato ou material perigoso, com intenções criminosas, a bordo de aeronave ou em um aeroporto;
- f) comunicação de informação falsa que coloque em risco a segurança de aeronave em voo ou no solo, dos passageiros, tripulação, pessoal de terra ou público em geral, no aeroporto ou nas dependências de instalação de navegação aérea; e

g) ataque a aeronaves utilizando Sistema Antiaéreo Portátil;

XXXIII - auditoria (controle da qualidade AVSEC): avaliação detalhada de todos os aspectos previstos no PNAVSEC dentro das organizações envolvidas na segurança da aviação civil, para determinar se as medidas de segurança se aplicam contínua e constantemente;

XXXIV - autoridade aeronáutica: é o Comandante da Aeronáutica ou a autoridade a quem ele delegar as competências e prerrogativas que lhe são atribuídas pela legislação;

XXXV - autoridade de aviação civil: é a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), com as competências e prerrogativas previstas na Lei nº 11.182, de 2005;

XXXVI - Autorização de Trânsito Interno de Veículos (ATIV): cartão de identificação de veículos e equipamentos, expedido pela administração aeroportuária, de uso ostensivo e obrigatório para o trânsito ou permanência nas áreas controladas e restritas dos aeroportos, visando à segurança da aviação civil;

XXXVII - aviação corporativa: subcategoria da aviação geral que consiste na exploração ou utilização não comercial de aeronaves por parte de uma empresa para o transporte de passageiros ou mercadorias como meio de realização de negócios dessa empresa, para cujo fim se contrata pilotos profissionais;

XXXVIII - aviação geral: todas as operações de aviação civil que não configurem transporte aéreo público de passageiros ou carga;

XXXIX - bagagem: bem pertencente ao passageiro ou tripulante, transportado a bordo de aeronave;

XL - bagagem de mão: bagagem que o passageiro transporta consigo para a aeronave e que contenha objetos de uso pessoal;

XLI - bagagem despachada ou registrada: bagagem despachada para transporte no compartimento de carga de aeronave mediante emissão de nota de bagagem;

XLII - bagagem em conexão: bagagem do passageiro sujeita à transferência da aeronave de um operador para a aeronave do mesmo ou de outro operador, durante a viagem do passageiro;

XLIII - bagagem em trânsito: bagagem do passageiro que permanece a bordo durante escala em um aeroporto intermediário;

XLIV - bagagem extraviada: bagagem separada do passageiro ou da tripulação involuntária ou inadvertidamente;

XLV - bagagem não identificada: bagagem abandonada no aeroporto, com ou sem etiqueta de bagagem que a identifique, que não é recolhida ou identificada pelo proprietário;

XLVI - bagagem não restituída: bagagem que chegou a um aeroporto e não foi restituída nem reclamada por nenhum passageiro;

XLVII - barreiras de segurança: meios físicos constituídos de obstáculos, cercas, muros, instalações ou quaisquer outros recursos artificiais ou naturais que possam impedir o ingresso de pessoas à área restrita de segurança, canalizando o acesso a pontos de controle estabelecidos;

XLVIII - bomba suja: artefato explosivo ou artefato químico, biológico, radiológico e nuclear disperso por ocasião do acionamento da bomba;

XLIX - busca pessoal (revista): revista do corpo de uma pessoa, suas vestes e demais acessórios, realizada por autoridade policial ou por agente de proteção da aviação civil, com consentimento do inspecionado, quando houver suspeita de que haja arma ou algum objeto proibido ou, ainda, quando não seja possível a inspeção por outro método;

L - carga: todo bem transportado em aeronave, com exceção das malas postais, provisões de bordo, bagagens de mão e bagagens despachadas;

LI - carga perigosa: todo artigo ou substância que, quando transportado por via aérea, pode constituir risco à segurança e à integridade dos passageiros e da aeronave;

LII - cartão de embarque: documento emitido pelo operador aéreo, com informações sobre o voo e o passageiro, com a finalidade de permitir o seu embarque;

LIII - Centro de Operações de Emergência (COE): área do aeroporto, de responsabilidade do gestor ou administrador aeroportuário, onde é realizado o gerenciamento de crises, incluindo aquelas decorrentes de atos de interferência ilícita contra a aviação civil;

LIV - cerca operacional: barreira física entre o "lado terra" e o "lado ar" do aeródromo, destinada a garantir a segurança das aeronaves, dos passageiros e das instalações aeroportuárias;

LV - concessionário: pessoa física ou jurídica que, mediante contrato com a administração aeroportuária, explora instalações ou áreas aeroportuárias;

LVI - conhecimento aéreo: documento emitido pelo transportador ou agente de carga por meio do qual se estabelece o contrato entre o expedidor de carga e o transportador para a prestação de serviço de transporte aéreo;

LVII - contêiner de bagagem: recipiente em que se armazena a bagagem para seu transporte a bordo de aeronaves;

LVIII - controles de segurança: meios para evitar que sejam introduzidas, em área restrita de segurança e aeronaves, armas, artefatos explosivos, artefatos químicos, biológicos, radiológicos e nucleares ou outros dispositivos, artigos ou substâncias perigosas que possam ser utilizados para cometer atos de interferência ilícita;

LIX - credencial aeroportuária: crachá ou cartão de identificação de pessoas, expedido pela administração aeroportuária, de uso ostensivo e obrigatório nos aeroportos, para o controle de segurança da aviação civil;

LX - credencial de tripulante: documento de identificação de tripulante, expedido pela empresa aérea, de uso ostensivo e obrigatório, para o controle de segurança da aviação civil;

LXI - credencial oficial: cartão de identificação de pessoas que possam ingressar nas ARS, no exercício de atividades funcionais, necessárias à operação do aeroporto, de prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos ou de fiscalização, previamente estabelecidas no PSA;

LXII - despacho de passageiro (*check-in*): atividade desenvolvida no aeroporto, mediante a qual a empresa aérea gerencia o embarque do passageiro, verifica o bilhete de passagem, bagagem e documentos e aplica os procedimentos de facilitação e de segurança da aviação civil;

LXIII - despacho de voo AVSEC: coletânea de documentos de controle dos procedimentos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita utilizados durante a operação de despacho de aeronave em voo comercial;

LXIV - despacho remoto de passageiro: despacho de passageiro não efetuado diretamente no balcão do operador de aeronaves situado no aeroporto;

LXV - Documento de Segurança da Aviação Civil (DSAC): documento sigiloso com informações a respeito de ocorrências, de incidentes e de anormalidades, ou outros assuntos de interesse da segurança da aviação civil, cuja finalidade é a divulgação de informações de segurança às pessoas e setores que devem ou necessitem aplicar medidas ou procedimentos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

LXVI - empresa aérea: empresa a quem é concedida ou autorizada a exploração de serviços aéreos;

LXVII - empresa de serviços aéreos especializados: empresa autorizada a explorar serviços aéreos públicos especializados na forma da lei;

LXVIII - empresa de serviços auxiliares de transporte aéreo: empresa autorizada a explorar serviços auxiliares de transporte aéreo;

LXIX - empresa de táxi aéreo: empresa que executa modalidade de transporte aéreo público não regular de passageiro ou carga, mediante remuneração convencional entre o usuário e o transportador, sob a fiscalização da autoridade de aviação civil, e visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala;

LXX - equipamento de segurança: dispositivo de natureza especializada para uso individual ou como parte de um sistema, na detecção de intrusos, armas, substâncias, objetos ou dispositivos perigosos ou proibidos para prevenção de ato de interferência ilícita contra a aviação civil, suas instalações e serviços;

LXXI - equipamento de terra (equipamento de rampa): equipamento especial para manutenção, reparos e serviços de aeronave no solo, incluindo os equipamentos para teste, verificação, manipulação de carga e os utilizados para embarque e desembarque de passageiros;

LXXII - exercícios (controle de qualidade AVSEC): formas de treinamento para verificar a eficácia dos procedimentos de segurança e dos planos de contingência do aeroporto;

LXXIII - expedidor desconhecido: pessoa física ou jurídica que expede carga ou outras remessas e que não proporciona controle de segurança aprovado pela empresa aérea, com relação à carga, às encomendas por mensageiros e expressos ou por correio;

LXXIV - expedidor reconhecido: pessoa física ou jurídica que expede carga ou outras remessas e proporciona controle de segurança aprovado pela empresa aérea, com relação à carga, às encomendas por mensageiros e expressos ou por correio;

LXXV - facilitação do transporte aéreo: conjunto de medidas destinadas a desembarçar a aeronave, o tripulante, o passageiro e a carga aérea;

LXXVI - gabinete de crise: setor da ANAC que, em situação de emergência, permite o gerenciamento de crise em âmbito nacional, incluindo aqueles decorrentes de atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil;

LXXVII - gerenciamento de crise: aplicação de procedimentos estabelecidos nos planos de contingência, definidos em âmbito nacional, local (aeroportos) e setorial (empresas aéreas), com a finalidade de conduzir ações e negociações decorrentes de ato de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil;

LXXVIII - gerente de segurança aeroportuária: profissional qualificado em segurança da aviação civil, designado pela administração aeroportuária, responsável pela aplicação e gestão de medidas de controles de segurança, de acordo com os requisitos estabelecidos no PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC;

LXXIX - gerente de segurança de empresa aérea: profissional qualificado em segurança da aviação civil, designado pela empresa aérea, responsável pela aplicação e gestão de medidas de controles de segurança, de acordo com os requisitos estabelecidos no PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC;

LXXX - grupo de apoio: grupo constituído pelo pessoal da administração aeroportuária, para dar apoio logístico às atividades gerenciadas pelo COE;

LXXXI - grupo de bombas e explosivos: grupo constituído por especialistas responsáveis pela busca, identificação e neutralização de artefatos explosivos e artefatos químicos, biológicos, radiológicos e nucleares;

LXXXII - grupo de decisão: grupo responsável pela direção, coordenação e supervisão das ações desencadeadas para o gerenciamento da crise;

LXXXIII - grupo de negociadores: grupo constituído por especialistas designados pela Polícia Federal para a realização do diálogo direto entre as autoridades e os executantes do ato de interferência ilícita;

LXXXIV - grupo operacional: grupo constituído para assessorar o grupo de decisão para análise e emissão de pareceres sobre todos os aspectos envolvidos no gerenciamento da crise;

LXXXV - grupo tático: equipe especializada responsável pela ação tática, corretiva e repressiva no gerenciamento da crise decorrente de apoderamento ilícito de aeronave;

LXXXVI - Indicação Positiva de Alvo (IPA): processo que utiliza as especificidades das informações contidas numa ameaça para determinar a sua credibilidade;

LXXXVII - inspeção aeroportuária: atividade de fiscalização empreendida por inspetor de aviação civil, com a finalidade de fiscalizar os requisitos e as normas do Sistema de Aviação Civil no âmbito dos aeroportos;

LXXXVIII - inspeção com poder de polícia: procedimentos realizados por órgãos de segurança pública, com o propósito de identificar e detectar armas, explosivos ou outros artigos perigosos que possam ser utilizados para cometer ato de interferência ilícita;

LXXXIX - inspeção (controle da qualidade AVSEC): avaliação de um ou mais aspectos das medidas de segurança das organizações envolvidas nas atividades de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e de seus procedimentos para determinar o cumprimento das normas e sua eficiência e eficácia;

XC - inspeção de segurança da aeronave: inspeção completa do interior e exterior da aeronave com o objetivo de encontrar objetos suspeitos, armas, explosivos, ou outros dispositivos, artigos ou substâncias perigosas;

XCI - inspeção de segurança da aviação civil: aplicação de meios técnicos ou de outro tipo, com a finalidade de identificar e detectar armas, explosivos ou outros artigos perigosos que possam ser utilizados para cometer ato de interferência ilícita;

XCII - inspeção de segurança operacional do controle do espaço aéreo: processo de verificação da conformidade normativa das atividades desenvolvidas pelos órgãos provedores de serviço de navegação aérea quanto ao que estabelece a legislação brasileira;

XCIII - inspetor de aviação civil: pessoa credenciada pela autoridade de aviação civil para o exercício de fiscalização das atividades da aviação civil;

XCIV - inspetor do controle do espaço aéreo: pessoa credenciada pela autoridade aeronáutica para o exercício da fiscalização dos provedores de serviços de navegação aérea;

XCV - lado ar: área de movimento do aeroporto, terrenos adjacentes e edificações, ou parte delas, cujo acesso é controlado;

XCVI - lado terra: área aeroportuária de uso público, cujo acesso não é controlado;

XCVII - mala diplomática: volume com sinais indicadores dessa condição, contendo correspondência oficial de representações diplomáticas, com trato regido por convenção internacional sobre as relações entre os Estados;

XCVIII - mala postal: volume contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais a empresa aérea, para entrega às outras administrações postais;

XCIX - malote: volume não enquadrado como mala postal, contendo documentos e outros itens, confiado à empresa aérea para entrega a diferentes destinatários;

C - MANPAD (Man Portable Air-Defense System): sistema antiaéreo portátil;

CI - material controlado: artigo ou substância cujo transporte por via aérea depende de autorização legal de órgão competente, mesmo que não seja considerado material perigoso;

CII - material perigoso: artigo ou substância que, quando transportado por via aérea, pode constituir-se em risco à saúde, à segurança e à propriedade;

CIII - material proibido: material perigoso ou controlado para o qual não tenha sido apresentada documentação legal exigida pelo órgão competente;

CIV - operador aéreo: pessoa, organização ou empresa que se dedica à operação de aeronave;

CV - passageiro: usuário do serviço aéreo, transportado ou a ser transportado com o consentimento do transportador e o correspondente contrato da prestação desse serviço;

CVI - passageiro e bagagem em conexão: passageiro e bagagem que efetuam conexão direta entre dois voos diferentes;

CVII - passageiro em trânsito: passageiro que permanece a bordo da aeronave ou que desembarca em aeroporto intermediário para reembarcar na mesma aeronave;

CVIII - passageiro indisciplinado: passageiro que não respeita as normas de conduta em um aeroporto ou a bordo de uma aeronave ou que não respeita as instruções do pessoal de aeroporto ou dos membros da tripulação e, por conseguinte, perturba a ordem e a disciplina no aeroporto ou a bordo da aeronave;

CIX - pátio de aeronaves: parte da área operacional do aeroporto destinada a acomodar as aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, carga ou mala postal, reabastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção de primeiro escalão;

CX - patrulha móvel: serviço realizado em viatura por um ou mais vigilantes, com a missão de reconhecimento, observação e vigilância do sítio aeroportuário;

CXI - perfil de passageiro (*profile*): medida de segurança realizada por meio da análise de características do passageiro, podendo gerar medidas adicionais de segurança;

CXII - pessoa não admissível: pessoa a quem é ou será recusada a admissão no País pelas autoridades competentes;

CXIII - pista de táxi: via de acesso entre a pista de pouso e decolagem e o pátio de estacionamento, destinada ao deslocamento de aeronaves;

CXIV - plano de contingência: plano desenvolvido em nível nacional, local (aeroporto) e setorial (empresa aérea) que abrange hipóteses de diversos patamares de ameaças de atos ilícitos contra a segurança da aviação civil, com os respectivos procedimentos de segurança, visando a garantir a continuidade de seus serviços e atividades, bem como a responder a situações de emergência pelo gerenciamento de crise;

CXV - Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Concessionários (PSESCA): plano desenvolvido pelas empresas de serviços auxiliares ou concessionários, 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;

CXVI - Ponto de Contato com a OACI (POC): pessoa da ANAC responsável por enviar à OACI todas as informações pertinentes, relativas aos aspectos de segurança dos atos de interferência ilícita, o mais breve possível, após a solução do caso, conforme o modelo estabelecido no Documento - 8973 da OACI;

CXVII - ponte de embarque: rampa ajustável, operada mecanicamente, para prover aos passageiros acesso direto entre o terminal e a aeronave;

CXVIII - ponto remoto: área ou posição no aeródromo destinada ao estacionamento de aeronave que esteja ou se acredite estar sob apoderamento ilícito, ou que necessite ser isolada das demais posições utilizadas, em condições normais, por outras razões;

CXIX - ponto sensível: área, instalação ou outra facilidade aeroportuária que, se avariada ou destruída, prejudicará o funcionamento normal do aeroporto;

CXX - posição de estacionamento de aeronave: área do pátio destinada ao estacionamento de aeronave;

CXXI - princípios relativos a fatores humanos: princípios que se aplicam ao projeto, certificação, instrução, operação e manutenção com o objetivo de estabelecer uma interface segura entre o componente humano e os outros componentes do sistema, mediante a devida consideração do desempenho humano;

CXXII - Programa de Segurança Aeroportuária (PSA): programa veiculado em documento reservado elaborado pela administração aeroportuária, aprovado pela ANAC, que

define responsabilidades, bem como a coordenação entre os órgãos e entidades envolvidos e as ações e medidas de segurança a serem adotadas no aeroporto, relacionadas à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

CXXIII - Programa de Segurança de Agente de Carga Aérea (PSACA): programa veiculado em documento reservado elaborado pelos agentes de carga aérea acreditados, e aprovado pela ANAC, no qual são consolidadas as medidas e práticas de segurança para o aceite, manuseio e despacho de carga aérea, visando proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

CXXIV - Programa de Segurança de Empresa Aérea (PSEA): programa veiculado em documento reservado elaborado pela empresa aérea, aprovado pela ANAC, que define as diretrizes, instruções gerais, atribuições e responsabilidades relacionadas à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

CXXV - proteção da aviação civil: atividade de segurança preventiva, regulamentada pela ANAC, visando, especificamente, à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

CXXVI - provisões de bordo: todos os itens, exceto alimentação, associados ao serviço de bordo, como jornais, revistas, fones de ouvido, travesseiros, cobertores, kits de amenidades e outros itens similares;

CXXVII - provisão de serviço de bordo (comissaria): fornecimento de alimentação aos passageiros e à tripulação, para uso a bordo da aeronave;

CXXVIII - reconciliação de bagagem: procedimento sob a responsabilidade do operador aéreo que consiste em conferir se a bagagem despachada para determinado voo corresponde ao passageiro efetivamente embarcado naquele voo;

CXXIX - sabotagem: ato ou omissão deliberada ou com o propósito de destruir bens ou ferir pessoas, colocando em perigo a aviação civil, suas instalações e seus serviços, ou que resulte em ato de interferência ilícita;

CXXX - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC): combinação de medidas, de recursos humanos e de materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita;

CXXXI - serviço de *courier*: sistema de coleta e entrega rápida de encomendas e correspondências, por intermédio de agente não credenciado pela ANAC, que utiliza o serviço de transporte aéreo;

CXXXII - serviço de mensageiro: atividade para enviar encomendas, por meio de expedidores, utilizando o serviço aéreo regular, cuja documentação é a mesma da bagagem despachada;

CXXXIII - situação de crise: situação que coloca em risco a segurança de pessoas, patrimônio, bens e instalações relacionadas com a aviação civil ou com a operação de aeroportos e de aeronaves;

CXXXIV - situação de emergência: situação em que está ocorrendo ou há iminência de ocorrer ato de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil;

CXXXV - situação de segurança de aeroporto: situação que permite determinar as ameaças potenciais e as medidas de segurança a que um aeroporto deve ser submetido, levando-se em consideração suas características físicas e operacionais, localização geográfica, classificação para fins de tráfego aéreo, categoria e dimensão da aeronave que opera, tipo de tráfego que serve (internacional ou doméstico), volume de tráfego e grau de vulnerabilidade das instalações, bem como outras características relevantes;

CXXXVI - situação normal: situação na qual não há indícios de ocorrência de atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil nem de anormalidades facilitadoras desses atos;

CXXXVII - situação sob ameaça: situação na qual há indícios de ocorrência de atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil ou de anormalidades facilitadoras desses atos;

CXXXVIII - supervisor de segurança aeroportuária: pessoa devidamente qualificada, designada pela administração aeroportuária para supervisionar as atividades relacionadas com a segurança da aviação civil;

CXXXIX - supervisor de segurança de empresa aérea: pessoa devidamente qualificada, designada pela empresa aérea para supervisionar, no aeroporto, as atividades relacionadas com a segurança da aviação civil;

CXL - terminal de carga aérea: instalação aeroportuária dotada de facilidades para armazenagem e processamento de carga, onde ela é transferida da aeronave para o transporte de superfície ou deste para aquela, bem como para outra aeronave;

CXLI - terminal de passageiros: instalação aeroportuária dotada de facilidades para atendimento, embarque, desembarque e liberação do passageiro do transporte aéreo;

CXLII - teste (controle de qualidade AVSEC): simulação de ato de interferência ilícita para verificação da eficiência e da eficácia das medidas de segurança existentes;

CXLIII - transporte aéreo de valores: transporte de bens de alto valor aquisitivo, realizado sob contrato de carga, por empresa aérea;

CXLIV - tripulante: pessoa encarregada pelo operador aéreo de cumprir as funções a bordo da aeronave durante o tempo de voo;

CXLV - verificação de antecedentes: verificação da identidade e experiência prévia de indivíduo, incluindo seu histórico criminal, como forma de avaliar sua aptidão para ingressar em áreas restritas de segurança do aeroporto, sem acompanhamento;

CXLVI - verificação de segurança da aeronave (varredura): inspeção de aeronave para busca e detecção de armas, artefatos explosivos, substâncias nocivas ou outros dispositivos que possam ser utilizados para cometer atos de interferência ilícita contra a aviação civil;

CXLVII - viagem com conexão: viagem entre a origem e o destino do passageiro, na qual ocorre a utilização de mais de uma aeronave, conforme constar do bilhete de passagem;

CXLVIII - vigilante: profissional capacitado, empregado de empresa especializada ou que possua serviço orgânico de segurança, devidamente registrado na Polícia Federal, responsável pela execução da atividade de segurança privada; e

CXLIX - zona primária: área demarcada pela autoridade aduaneira local, após ouvir a administração aeroportuária local, abrangendo pátios, armazéns, terminais e outros locais reservados para guarda ou movimentação de mercadorias destinadas à importação ou à exportação, bem como a área determinada para verificação de bagagens.

CAPÍTULO III DA LEGISLAÇÃO

Seção I Das Convenções e dos Documentos Internacionais

Art. 5º O PNAVSEC é editado em conformidade com as diretrizes e regras internalizadas dos seguintes atos internacionais:

I - as Convenções de Chicago (1944), de Tóquio (1963), de Haia (1970) e de Montreal (1971 e 1999), bem como o Protocolo Complementar à Convenção de Montreal (1988), instrumentos internacionais que estabelecem, entre outros temas, normas relacionadas a ofensas sofridas por aeronaves, aeroportos e demais instalações aeronáuticas;

II - a Convenção de Montreal sobre Marcação de Explosivos, com o Propósito de Detecção (1991), na qual ficou acordada a proibição e restrição da fabricação e do transporte de explosivos plásticos não marcados, bem como a destruição desses estoques, visando a facilitar a detecção de tais explosivos;

III - o Anexo 9 à Convenção de Chicago (1944), documento internacional que estabelece normas e procedimentos de facilitação do transporte aéreo;

IV - o Anexo 17 à Convenção de Chicago (1944), documento que estabelece normas e métodos recomendados em relação à segurança e proteção da aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita;

V - o Anexo 18 à Convenção de Chicago (1944), documento que estabelece normas e métodos recomendados em relação ao transporte com segurança de mercadorias perigosas por via aérea;

VI - o Documento 8973 - Manual de Segurança para Proteção da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, elaborado pela OACI; e

VII - o Documento 9807 - Manual de Referência para Auditoria de Segurança da Aviação Civil, elaborado pela OACI.

Seção II

Da Legislação Nacional Relacionada aos Compromissos Internacionais

Art. 6º O PNAVSEC é editado em conformidade com as diretrizes e regras da seguinte legislação nacional:

I - lei complementar: Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, alterada pela Lei Complementar nº 117, de 2 de setembro de 2004;

II - leis ordinárias:

a) Lei nº 7.170, de 14 de dezembro de 1983. Define os crimes contra a segurança nacional, a ordem política e social, estabelece seu processo e julgamento e dá outras providências;

b) Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983. Dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros, estabelece normas para constituição e funcionamento das empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transporte de valores e dá outras providências;

c) Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica;

d) Lei nº 9.614, de 5 de março de 1998. Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para incluir hipótese de destruição de aeronave;

e) Lei nº 9.883, de 7 de dezembro de 1999. Institui o Sistema Brasileiro de Inteligência, cria a Agência Brasileira de Inteligência - ABIN, e dá outras providências;

f) Lei nº 10.744, de 9 de outubro de 2003. Dispõe sobre a assunção, pela União, de responsabilidades civis perante terceiros no caso de atentados terroristas, atos de guerra ou eventos correlatos, contra aeronaves de matrícula brasileira operadas por empresas brasileiras de transporte aéreo público, excluídas as empresas de táxi aéreo;

g) Lei nº 10.826, de 22 de dezembro de 2003. Dispõe sobre registro, posse e comercialização de armas de fogo e munição, sobre o Sistema Nacional de Armas - SINARM, define crimes e dá outras providências;

h) Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências; e

i) Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal;

III - decretos:

a) Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional concluída em Chicago, a 7 de dezembro de 1944, e firmada pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945;

b) Decreto nº 65.144, de 12 de setembro de 1969. Institui o Sistema de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica e dá outras providências;

c) Decreto nº 66.520, de 30 de abril de 1970. Promulga a Convenção Relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves;

d) Decreto nº 70.201, de 24 de fevereiro de 1972. Promulga a Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves;

e) Decreto nº 72.383, de 20 de junho de 1973. Promulga a Convenção para Repressão aos Atos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil;

f) Decreto Legislativo nº 65, de 4 de novembro de 1997. Aprova o texto da Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos para fins de Detecção;

g) Decreto nº 2.611, de 2 de junho de 1998. Promulga o Protocolo para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos que Prestem Serviços à Aviação Civil Internacional;

h) Decreto nº 3.564, de 17 de agosto de 2000. Dispõe sobre a estrutura e o funcionamento do Conselho de Aviação Civil - CONAC e dá outras providências;

i) Decreto nº 3.665, de 20 de novembro de 2000. Dá nova redação ao regulamento para fiscalização de produtos controlados (R-105);

j) Decreto nº 3.695, de 21 de dezembro de 2000. Cria o Subsistema de Inteligência de Segurança Pública, no âmbito do Sistema Brasileiro de Inteligência, e dá outras providências;

k) Decreto nº 3.897, de 24 de agosto de 2001. Fixa as diretrizes para o emprego das Forças Armadas na garantia da lei e da ordem, e dá outras providências;

l) Decreto nº 4.021, de 19 de novembro de 2001. Promulga a Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos para Fins de Detecção;

m) Decreto nº 4.553, de 27 de dezembro de 2002. Dispõe sobre a salvaguarda de dados, informações, documentos e materiais sigilosos de interesse da segurança da sociedade e do Estado, no âmbito da Administração Pública Federal, e dá outras providências;

n) Decreto nº 5.123, de 1º de julho de 2004. Regulamenta a Lei nº 10.826, de 22 de dezembro de 2003, que dispõe sobre registro, posse e comercialização de armas de fogo e munição sobre o Sistema Nacional de Armas - SINARM e define crimes;

o) Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004. Regulamenta os §§ 1º, 2º e 3º do art. 303 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, no que concerne as aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins;

p) Decreto nº 5.376, de 17 de fevereiro de 2005. Dispõe sobre o Sistema Nacional de Defesa Civil - SINDEC e o Conselho Nacional de Defesa Civil, e dá outras providências;

q) Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006. Dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e aprova o seu regulamento;

r) Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal de 1999); e

s) Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e dá outras providências.

CAPÍTULO IV DA ATRIBUIÇÃO DE RESPONSABILIDADES

Seção I Da ANAC

Art. 7º Constituem responsabilidades da ANAC:

I - regular e fiscalizar a segurança da aviação civil;

II - garantir a aplicação dos padrões de AVSEC;

III - garantir a aplicação, em âmbito nacional e dentro de suas competências, das normas e práticas recomendadas no Anexo 17 à Convenção de Chicago (1944), nas operações internacionais e nas domésticas, no que couber, em função da avaliação de risco;

IV - dirigir a CONSAC;

V - apoiar, na sua área de competência, a representação do Governo brasileiro na OACI, envolvendo os assuntos pertinentes à AVSEC;

VI - autorizar, em coordenação com o MRE, auditorias e visitas técnicas de representantes de órgãos internacionais e de estados com os quais o Brasil mantenha acordos bilaterais de transporte aéreo internacional, sendo responsável ainda pelo seu acompanhamento e sua coordenação;

VII - propor à CONSAC a reavaliação das medidas de segurança e procedimentos no PNAVSEC e analisar suas ações, após a ocorrência de ato de interferência ilícita, baseando-se na avaliação do risco da segurança realizada em conjunto com autoridades competentes, a fim de prevenir episódios similares e comunicar à OACI;

VIII - aprovar programas específicos de AVSEC para empresas aéreas, administrações aeroportuárias e agentes de carga aérea acreditados;

IX - realizar auditorias e inspeções nas administrações e infraestruturas aeroportuárias civis, nos concessionários, permissionários e em entidades autorizadas sobre assuntos relacionados à AVSEC;

X - realizar testes e estudos em coordenação com demais órgãos e entidades envolvidos com a AVSEC;

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

XII - avaliar os requisitos arquitetônicos e de infraestrutura necessários no projeto, na construção de novas instalações aeroportuárias e na reforma das instalações existentes nos aeroportos, para garantir que os aspectos de AVSEC estejam contemplados;

XIII - coordenar o intercâmbio de informações com a OACI e com outros Estados no desenvolvimento dos programas nacionais de segurança da aviação civil, programas de instrução e programas de controle de qualidade da segurança da aviação civil;

XIV - elaborar e aplicar o PNAVSEC e acompanhar a elaboração e a aprovação de programas similares de organizações e entidades civis;

XV - elaborar, aplicar e manter o PNCQ/AVSEC e acompanhar a elaboração e a aprovação de programas similares de organizações e entidades civis;

XVI - elaborar, em coordenação com o Ministério da Defesa e o Ministério da Justiça, o PNCAVSEC;

XVII - regular as medidas de segurança contra atos de interferência ilícita, em função do nível de ameaça existente;

XVIII - garantir a adoção de medidas de segurança contra atos de interferência ilícita, adequadas ao nível de ameaça estabelecido pelas administrações e infraestruturas aeroportuárias civis, pelos concessionários, pelos permissionários e pelas entidades autorizadas;

XIX - definir, em coordenação com os órgãos competentes, os equipamentos de controle de segurança a serem utilizados nas atividades de AVSEC, bem como seus parâmetros de detecção, calibração e manutenção;

XX - manter sistema de coleta de dados relacionado a ocorrências ou fatos que afetam ou possam vir a afetar a segurança da aviação civil;

XXI - promover ações que garantam a existência de instrumentos legais que viabilizem a obtenção dos recursos necessários para a manutenção da AVSEC;

XXII - apoiar, na sua esfera de competência, as atividades do COE;

XXIII - participar da AAR;

XXIV - determinar medidas adicionais de segurança em função do nível de ameaça definido pela Polícia Federal;

XXV - desenvolver estudos, em articulação com a administração aeroportuária, o COMAER e a Polícia Federal, nos processos de autorização de novos voos, com o propósito de avaliar a capacidade operacional dos aeroportos, as adequações necessárias à sua estrutura e os seus impactos na segurança aeroportuária; e

XXVI - notificar o órgão responsável de outros Estados, quando da percepção de ameaça real contra os interesses da aviação civil ou ocorrência de ato de interferência ilícita.

Parágrafo único. No exercício da competência de regular e fiscalizar a segurança da aviação civil, a ANAC estabelecerá normas para a prestação de informações pelas empresas aéreas, que serão centralizadas pela Polícia Federal, necessárias à prevenção e à repressão aos atos de interferência ilícita.

Seção II

Da Administração Aeroportuária

Art. 8º Constituem responsabilidades da administração aeroportuária:

I - aplicar os atos normativos referentes à AVSEC, estabelecidos pelo órgão regulador;

II - elaborar, aplicar e manter o PSA do respectivo aeroporto, em coordenação com os órgãos públicos que, por disposição legal, devam atuar na AVSEC, em conformidade com os requisitos estipulados neste PNAVSEC e os atos normativos da ANAC;

III - nomear, no aeroporto, profissional capacitado responsável pela coordenação da aplicação dos procedimentos do PSA;

IV - constituir e manter CSA, em conformidade com os requisitos estipulados neste PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC;

V - propor à ANAC a inclusão de requisitos de segurança da aviação civil em projetos e construção de novas instalações aeroportuárias, bem como na reforma ou ampliação das instalações existentes;

VI - controlar e, quando aplicável, aprovar os planos específicos de segurança contra atos de interferência ilícita das entidades que operem ou tenham instalações em áreas sob sua concessão;

VII - incluir no PSA as responsabilidades de suas contratadas, das empresas de serviços auxiliares e dos seus concessionários, no que se refere à AVSEC;

VIII - supervisionar a aplicação das medidas de segurança estabelecidas no PSA para seus concessionários, as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo e as empresas por ela contratadas;

IX - fiscalizar a aplicação das medidas de segurança estabelecidas no PSA para as empresas por ela contratadas;

X - elaborar PCQAVSEC-AA;

XI - fornecer cópia das partes relevantes do PSA, ressaltando o plano de contingência, aos operadores aéreos e demais órgãos envolvidos, para conhecimento e cumprimento;

XII - realizar controles gerais de acesso nos aeroportos, envolvendo passageiros, tripulantes, empregados da administração aeroportuária, servidores de órgãos públicos, veículos, equipamentos, bagagens, carga, correio e outras mercadorias;

XIII - adquirir, instalar e manter equipamentos de controle de segurança a serem utilizados nas atividades de AVSEC que são de sua competência, de acordo com atos normativos da ANAC;

XIV - prover recursos humanos treinados na atividade de proteção da aviação civil, de acordo com atos normativos da ANAC, para a realização de inspeções de segurança nos passageiros e suas bagagens de mão, bem como nas pessoas que necessitem ingressar nas ARS;

XV - adquirir, instalar e manter equipamentos para a realização de inspeções de bagagem despachada e carga aérea em suas instalações, conforme orientação da Polícia Federal e de acordo com atos normativos da ANAC;

XVI - impedir o acesso às ARS de passageiros que não satisfaçam aos requisitos de segurança da aviação civil estabelecidos neste PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC e comunicar eventuais ocorrências à empresa aérea;

XVII - designar e manter instalações físicas de COE que contemplem os requisitos mínimos para atendimento das emergências previstas no plano de contingência do aeroporto;

XVIII - garantir a segurança dos auxílios à navegação aérea localizados no interior do sítio aeroportuário e, quando por ela operados, daqueles situados fora;

XIX - atender aos parâmetros de detecção, calibração, manutenção e operação dos equipamentos de controle de segurança a serem utilizados nas atividades de AVSEC;

XX - participar da AAR;

XXI - prover instalações adequadas às atividades operacionais específicas dos órgãos fiscalizadores, compatível com o fluxo de voos e passageiros;

XXII - coordenar com a Polícia Federal a realização de ESAIA e de ESAB; e

XXIII - realizar testes e estudos em coordenação com os demais órgãos e entidades envolvidos com a AVSEC.

Seção III

Do Concessionário

Art. 9º Os concessionários cujas instalações abranjam a divisa entre o lado ar e o lado terra do aeroporto, bem como aqueles localizados em área restrita ou controlada, devem elaborar

PSESCA, em coordenação com a administração aeroportuária, de acordo com procedimentos e medidas estabelecidos no PSA e atos normativos da ANAC.

Seção IV **Da Empresa Aérea**

Art. 10. Constituem responsabilidades das empresas aéreas nacionais e estrangeiras:

I - cumprir as leis e as normas vigentes no País, como integrantes do Sistema de Aviação Civil brasileiro e participantes da segurança e proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

II - garantir a aplicação dos atos normativos referentes à AVSEC, estabelecidos pela ANAC;

III - designar profissional capacitado, a ela legalmente vinculado, responsável pela AVSEC e pelo gerenciamento da aplicação dos procedimentos estabelecidos no respectivo PSEA, em conformidade com os atos normativos da ANAC;

IV - designar profissionais capacitados, responsáveis por executar nos aeroportos, durante sua operação, os procedimentos de AVSEC;

V - designar profissionais capacitados, a ela legalmente vinculados, para participar das reuniões da CSA e da AAR, quando for o caso;

VI - estabelecer e aplicar seus PSEA, programas de instrução, programas de qualidade e planos de contingência, objetivando a proteção de suas instalações, aeronaves e pessoal;

VII - realizar controle de segurança e inspeção das bagagens despachadas, das cargas e dos outros itens a serem embarcados, bem como prover recursos humanos treinados na atividade de proteção da aviação civil, de acordo com os atos normativos da ANAC;

VIII - adquirir e manter os equipamentos destinados à inspeção de cargas em instalações próprias;

IX - cumprir os procedimentos específicos de segurança para cada aeroporto no qual operam, de acordo com seu PSEA, atendendo ao previsto neste PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC;

X - elaborar e apresentar à ANAC o PSEA, de acordo com os documentos pertinentes à AVSEC, segundo o modelo contido nos atos normativos da ANAC;

XI - descrever, nos seus PSEA, as responsabilidades de suas contratadas, das empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo e requisitar seus respectivos planos específicos de segurança contra atos de interferência ilícita;

XII - supervisionar a aplicação das medidas de segurança estabelecidas nos seus PSEA pelas empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo por ela contratadas;

XIII - impedir o embarque, em suas aeronaves, de passageiros, bagagens, carga e outros itens que não atendam aos requisitos previstos neste PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC;

XIV - comunicar aos seus passageiros, no momento da celebração do contrato de transporte aéreo e no ato do despacho de passageiro (*check-in*), os procedimentos de segurança a serem observados quando do embarque, especialmente em relação ao porte de materiais considerados proibidos, perigosos ou controlados;

XV - disponibilizar representantes nas áreas de embarque e desembarque, quando solicitado pela Polícia Federal, para orientar e prestar assistência aos seus passageiros, de forma a evitar atos que possam afetar a segurança da aviação civil; e

XVI - prestar informações necessárias à prevenção e à repressão aos atos de interferência ilícita e disponibilizar os dados de reservas, passagens, cargas, bagagens, identificação, procedência e destino de passageiros e tripulantes, conforme atos normativos da ANAC.

Seção V

Das Empresas de Táxi Aéreo, de Serviços Aéreos Especializados e dos outros Operadores da Aviação Geral

Art. 11. As empresas de táxi aéreo, de serviços aéreos especializados e outros operadores da aviação geral devem cumprir as medidas e procedimentos de segurança específicos, estabelecidos pela ANAC, Polícia Federal e pelas administrações aeroportuárias, para as suas bases principais e secundárias, bem como as orientações gerais para operação nos demais aeroportos, de acordo com este PNAVSEC.

Seção VI

Dos Órgãos de Segurança Pública

Art. 12. Constituem responsabilidades da Polícia Federal:

I - garantir a aplicação, em âmbito nacional e dentro de suas atribuições, das normas contidas neste PNAVSEC;

II - apoiar, na sua área de competência, a representação do Governo brasileiro na OACI, envolvendo os assuntos pertinentes à AVSEC;

III - supervisionar a inspeção de segurança da aviação civil nas ARS;

IV - supervisionar, para efeito de segurança aeroportuária e proteção da aviação civil, o acesso de pessoas, veículos, unidades de cargas e mercadorias às ARS especificadas no PSA;

V - inspecionar documentos de viagem dos passageiros e tripulantes no embarque e desembarque de voos internacionais e, quando julgar necessário, de voos domésticos, como parte dos procedimentos de controle de acesso de pessoas às ARS;

VI - participar da AAR e coordenar as ações decorrentes do estado de alerta definido;

VII - estabelecer os níveis de ameaça à segurança da aviação civil, em interface com a ANAC, a administração aeroportuária e os órgãos integrantes do SISBIN;

VIII - atuar, em coordenação com outros órgãos, visando à busca e à neutralização de artefatos explosivos e artefatos QBRN;

IX - retirar, do interior de aeronaves, pessoas que ponham ou possam por em risco a segurança do voo;

X - inspecionar, com poder de polícia, instalações e áreas internas e externas dos aeroportos, ressalvadas as áreas sujeitas à administração militar;

XI - patrulhar ostensivamente a área aeroportuária, caso necessário, em coordenação com a administração aeroportuária e os órgãos de controle de tráfego aéreo, quando se tratar de área de movimento;

XII - participar da execução dos planos de contingência dos aeroportos em ocorrências relacionadas a atos de interferência ilícita contra a aviação civil;

XIII - atuar, em coordenação com outros órgãos, na provisão de especialistas capacitados em antiterrorismo, intervenção armada, negociação e em artefatos explosivos e artefatos QBRN;

XIV - prover negociadores, grupo tático e grupo de bombas e explosivos, nos casos de atos de interferência ilícita, quando necessário;

XV - capacitar, em seu quadro efetivo, especialistas em AVSEC;

XVI - autorizar, controlar e fiscalizar o funcionamento das empresas especializadas em serviços de vigilância e de transporte de valores;

XVII - controlar o embarque de passageiro armado, conforme os atos normativos da ANAC editados em conjunto com a PF;

XVIII - realizar testes e estudos em coordenação com demais órgãos e entidades envolvidos com a AVSEC; e

XIX - centralizar informações prestadas pelas empresas aéreas, necessárias à prevenção e à repressão aos atos de interferência ilícita.

Parágrafo único. Nas áreas demarcadas pela autoridade aduaneira, como locais e recintos alfandegados, a supervisão dos controles de acesso de pessoas, veículos, unidades de cargas e mercadorias será estabelecida em coordenação com a autoridade aduaneira.

Art. 13. Nos termos do art. 144 da Constituição, constituem responsabilidades dos órgãos de segurança pública dos Estados e do Distrito Federal, nos aeroportos, exercer:

I - a função de polícia judiciária e apuração de infrações penais de competência da justiça estadual; e

II - o policiamento ostensivo e a preservação da ordem pública.

§ 1º A PF deve ser comunicada quando a infração penal ocorrer em ARS.

§ 2º Poderão ser celebrados convênios entre a União, por intermédio do Ministério da Justiça, e os Estados e o Distrito Federal para que os respectivos órgãos de segurança pública prestem apoio à PF no sítio aeroportuário, especialmente para a realização de inspeções com poder de polícia e busca pessoal, auxílio em situações de crise e emergência e autorização de embarque de passageiro armado.

Seção VII

Do Comando da Aeronáutica

Art. 14. Constituem responsabilidades do COMAER:

I - cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional e internacional, quanto ao uso do espaço aéreo e de áreas aeroportuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução, em conformidade com a legislação em vigor;

II - normatizar as atividades sob sua responsabilidade;

III - autorizar, acompanhar e coordenar auditorias e visitas técnicas de representantes de órgãos internacionais e de Estados com os quais o Brasil mantenha acordos bilaterais de transporte aéreo internacional, pertinentes ao SISCEAB;

IV - garantir a aplicação, em âmbito nacional e dentro de suas competências, das normas e práticas recomendadas no Anexo 17 à Convenção de Chicago (1944), nas operações internacionais e nas domésticas, no que couber, em função da avaliação de risco;

V - apoiar, na sua área de competência, a representação do Governo brasileiro na OACI, envolvendo os assuntos pertinentes à AVSEC;

VI - desenvolver programas e aplicar medidas de segurança nas atividades de controle de tráfego aéreo, de telecomunicações aeronáuticas, de inspeção em voo, de busca e

salvamento, dos auxílios à navegação aérea, de meteorologia e informações aeronáuticas e de supervisão da manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea;

VII - estabelecer medidas de segurança nas áreas, instalações e equipamentos sob sua responsabilidade, localizados nos aeródromos civis, em coordenação com as respectivas administrações aeroportuárias;

VIII - estabelecer medidas de segurança para os auxílios à navegação aérea sob sua responsabilidade localizados fora do sítio aeroportuário;

IX - estabelecer procedimentos de telecomunicações e de tráfego aéreo pertinentes ao SISCEAB, em caso de atos de interferência ilícita contra a aviação civil;

X - apoiar, na sua esfera de competência, as atividades do COE;

XI - coordenar com os órgãos responsáveis pelo controle do espaço aéreo adjacente ao brasileiro os procedimentos de emergência pertinentes, quando da transferência de aeronave sob suspeita ou sob ato de interferência ilícita; e

XII - aplicar as medidas de policiamento do espaço aéreo brasileiro cabíveis nos casos de voos de aeronaves sob suspeita ou ato de interferência ilícita.

Seção VIII

Das Organizações do Sistema Nacional de Defesa Civil

Art. 15. Na prevenção ou ocorrência de acidentes ou catástrofes decorrentes de atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, a PF, as Forças Armadas, as Secretarias de Segurança Pública dos Estados e do Distrito Federal, com suas Polícias Militares e seus Corpos de Bombeiros, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, hospitais e outras entidades devem atuar, coordenadamente, dentro das respectivas áreas de competência, conforme estabelecido nos PSA, nos planos de contingência e nos planos de emergência, com o objetivo de preservar vidas humanas e o patrimônio público e privado.

Seção IX

Das Outras Organizações

Art. 16. A RFB, a ANVISA e a VIGIAGRO, ao exercerem as suas atividades de controle do Estado, nos aeroportos, dentro das respectivas áreas de competência, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos, têm responsabilidades com a segurança da aviação civil, coordenadas e estabelecidas nos PSA e nos planos de contingência.

Parágrafo único. As organizações referidas no *caput* devem comunicar às autoridades competentes, caso seja identificada em sua área de atuação, qualquer situação suspeita que constitua crime ou que possa colocar em risco a segurança da aviação civil, bem como prestar apoio, nas suas esferas de competência, às atividades do COE.

Art. 17. O controle da entrada, da permanência, da movimentação e da saída de pessoas, veículos, unidades de cargas e mercadorias, na ARS dos aeroportos internacionais, caberá à RFB, no que interessar à Fazenda Nacional, à ANVISA, no que interessar ao controle sanitário, à VIGIAGRO, no que interessar ao controle fitozoossanitário, e à PF, no que interessar à segurança aeroportuária, e observará os procedimentos previstos no PSA.

Art. 18. As áreas destinadas à atuação dos órgãos citados no art. 17 deste PNAVSEC, assim como as demais áreas aeroportuárias, encontram-se, sem restrições, sujeitas ao

monitoramento de segurança realizado pelo COE, em situações sob ameaça, e pelo CMES, em situações normais.

CAPÍTULO V DA COORDENAÇÃO E DA COMUNICAÇÃO

Seção I

Da Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil - CONSAC

Art. 19. Constituem responsabilidades da CONSAC:

I - promover a coordenação entre os diferentes órgãos e entidades no Brasil, responsáveis pelos vários aspectos da AVSEC;

II - propor, por meio do Ministério da Defesa, a atualização do PNAVSEC ao Presidente da República;

III - assessorar o representante da ANAC em relação às medidas de segurança necessárias para enfrentar os níveis de ameaça à aviação civil e suas instalações;

IV - garantir, de acordo com a forma e a proporção das ameaças, a coordenação entre os responsáveis pela aplicação do PNAVSEC e consequentes procedimentos para o gerenciamento de crise, em situações sob ameaça e de emergência, consubstanciados no respectivo plano de contingência;

V - fomentar a incorporação de requisitos de segurança da aviação civil na fase de planejamento e projeto de novas unidades aeroportuárias ou na expansão das existentes;

VI - coordenar a aplicação de alterações na Política Nacional da Aviação Civil no que se refere à AVSEC;

VII - analisar as recomendações emitidas pelas CSA, instituídas nas unidades aeroportuárias, a fim de elaborar a proposta de que trata o inciso II; e

VIII - recomendar a elaboração de estudos de aspectos específicos de AVSEC.

Art. 20. As reuniões de coordenação devem ser realizadas pelo menos uma vez por ano, de acordo com programação preestabelecida.

Parágrafo único. As deliberações aprovadas em plenário e registradas em ata devem ser divulgadas para as autoridades envolvidas nos assuntos tratados.

Art. 21. Entre os assuntos analisados pela CONSAC, deverão ser abordadas as novas propostas e modificações de normas e práticas recomendadas pela OACI, visando ao assessoramento da representação do Governo brasileiro no plano internacional e à adequação da regulamentação nacional.

Seção II

Da Comissão de Segurança Aeroportuária - CSA

Art. 22. A CSA é a comissão que reúne, regular ou extraordinariamente, as organizações e representantes de empresas com atividades operacionais nos aeroportos públicos brasileiros, envolvidos com a segurança da aviação civil, para tratar dos aspectos relacionados ao PSA.

Art. 23. A CSA deverá ser ativada por ato do administrador aeroportuário, conforme atos normativos da ANAC.

Seção III

Da Comunicação com a Imprensa

Art. 24. A ANAC deve estabelecer canal de comunicação com a imprensa por intermédio de servidor designado, a fim de conferir a publicidade adequada em relação à AVSEC.

Art. 25. A comunicação com a imprensa não deve comprometer a segurança dos passageiros e dos demais responsáveis pelas ações de AVSEC.

Seção IV

Da Comunicação e da Cooperação com Estados estrangeiros

Art. 26. O Brasil deve cooperar com outros Estados em relação ao seu PNAVSEC, quando acordo tenha sido estabelecido nesse sentido.

Art. 27. Caso algum Estado estrangeiro necessite de medidas especiais em relação a voo ou a diversos voos específicos de determinado operador aéreo daquele país, deve-se formalizar solicitação nesse sentido à ANAC, por meio do representante legalmente credenciado pelo governo brasileiro.

Parágrafo único. A solicitação de que trata o *caput* deve ser encaminhada, sempre que possível, com antecedência suficiente em função do nível de dificuldade previsto, de forma a possibilitar a execução coordenada das ações a serem aplicadas e a definição de parâmetros e responsabilidades pelos custos decorrentes.

Art. 28. O Brasil deve cooperar com outros Estados, quando julgado necessário e conveniente, no desenvolvimento e intercâmbio de informações referentes aos seguintes programas:

- I - de segurança da aviação civil;
- II - de instrução de segurança da aviação civil; e
- III - de qualidade da segurança da aviação civil.

Art. 29. A solicitação de intercâmbio de informação ou de instrução entre o Brasil e os demais Estados deve ser encaminhada à ANAC.

Art. 30. Os acordos bilaterais de serviços de transporte aéreo, a serem assinados pelo Brasil com outros Estados, deverão conter cláusulas referentes à segurança e proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Art. 31. Os acordos bilaterais de serviços de transporte aéreo, assinados entre o Brasil e outros Estados, que incorporem cláusulas relativas à segurança e proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, devem atender ao disposto neste PNAVSEC.

Art. 32. As representações brasileiras nos fóruns internacionais devem procurar incentivar a compatibilização dos programas de segurança da aviação civil dos demais países da América do Sul com o do Brasil, de forma a aumentar o nível de segurança da região, considerando os aspectos relacionados com:

I - a proximidade geográfica e o volume de tráfego entre eles;

II - os procedimentos relacionados à resposta contra atos de interferência ilícita na aviação civil;

III - o tratamento e a difusão das informações sobre ameaça; e

IV - o tipo e o critério adotados no controle e inspeção de passageiros, bagagem de mão e despachada, carga aérea, encomendas e correio.

Seção V

Da Comunicação com a Organização da Aviação Civil Internacional - OACI

Art. 33. A ANAC deve encaminhar os relatórios sobre atos de interferência ilícita na aviação civil e outras informações correlatas que julgar convenientes para a sede e o escritório sul-americano da OACI.

Parágrafo único. Para o cumprimento do disposto no *caput*, a ANAC definirá seu Ponto de Contato (POC) junto à OACI.

Art. 34. Durante a ocorrência de ato de interferência ilícita que envolva aeronaves de outro Estado em território brasileiro, ou que o destino informado de aeronave sob ato de interferência ilícita seja um país específico, a autoridade de aviação civil brasileira deve usar os canais disponíveis de comunicação para informar diretamente aos Estados envolvidos.

Seção VI

Da Comunicação e das Informações em Âmbito Nacional

Art. 35. As comunicações de atos de interferência ilícita, em âmbito nacional, relativas à proteção da aviação civil, deverão ser feitas por meio de DSAC.

Art. 36. Na ocorrência de ato ou tentativa de interferência ilícita ou de situações que indiquem vulnerabilidades no sistema de segurança, as empresas aéreas e a administração aeroportuária devem:

I - encaminhar DSAC à ANAC relatando o fato; e

II - submeter o assunto à apreciação da CSA do aeroporto envolvido, visando à deliberação das medidas corretivas e posterior comunicação formal à ANAC.

CAPÍTULO VI

DA PROTEÇÃO DE AEROPORTOS, AERONAVES E AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA

Seção I

Da Designação de Áreas Restritas de Segurança

Art. 37. A administração aeroportuária, em conjunto com outros órgãos e empresas com atividades operacionais no aeroporto, deve identificar áreas sensíveis e essenciais que serão

sujeitas ao controle de acesso para garantir a segurança da aviação civil, designando-as como ARS.

Art. 38. A CSA aprovará os limites e as barreiras de proteção física das ARS designadas.

Parágrafo único. Nos aeroportos onde não houver obrigatoriedade de constituição de CSA, a administração aeroportuária deverá estabelecer os limites e as barreiras de proteção física das ARS, bem como a instalação e manutenção de sistema de segurança compatível, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 39. As ARS designadas nos aeroportos devem estar demarcadas em plantas do sítio aeroportuário, do terminal de passageiros, do terminal de carga e das demais instalações com acesso controlado.

Art. 40. As áreas situadas fora dos limites patrimoniais do aeroporto, consideradas como pontos sensíveis em conformidade com os respectivos programas de segurança, devem receber controle de segurança adequado, podendo incluir, entre outros, os seguintes locais:

I - áreas e equipamentos de auxílio à navegação aérea; e

II - outras áreas que indiquem a necessidade de controle, tais como comissarias, parque de abastecimento de aeronaves e terminais de carga.

Seção II

Da Proteção de Áreas Restritas de Segurança

Art. 41. As ARS devem ser protegidas por meio da combinação de medidas de segurança de natureza física e emprego de pessoal qualificado.

Art. 42. A administração aeroportuária deve especificar os pontos sujeitos a controle, assegurando que sejam compatíveis com as barreiras físicas e que os acessos sejam bloqueados quando não estiverem em uso.

Art. 43. As ARS devem ser segregadas das áreas públicas e daquelas não sujeitas às restrições de acesso, por meio de barreiras físicas adequadas.

Art. 44. A administração aeroportuária deve manter permanente vigilância das ARS do aeroporto, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 45. As ARS não sujeitas às medidas contínuas de controle de acesso devem ser submetidas a varredura antes de serem utilizadas.

Subseção I

Das Barreiras de Segurança (Cercas, Edificações e Barreiras Naturais)

Art. 46. Os aeródromos devem possuir barreiras de segurança, constituídas basicamente por cercas patrimoniais e operacionais ou outros dispositivos que impeçam o acesso indevido ao lado ar ou a outras ARS, meios para a vigilância de seus perímetros e procedimentos de pronta resposta.

Art. 47. As barreiras de segurança devem ter avisos de alerta quanto à restrição de acesso às áreas aeroportuárias, além da aplicação de sanções legais.

Subseção II

Das Áreas Públicas do Terminal de Passageiros

Art. 48. Áreas, instalações e objetos nos quais possam ser ocultados artefatos suspeitos, substâncias, armas, explosivos, artefatos QBRN ou qualquer material perigoso, como sanitários, elevadores, escadas, lixeiras, cinzeiros, entre outros, devem ser discriminados em lista de verificação e submetidos a monitoramento e a vistorias periódicas.

Art. 49. Os depósitos de bagagem ou guarda-volumes utilizados pelo público em geral devem estar localizados em áreas externas ao terminal de passageiros ou afastados de pontos sensíveis.

Art. 50. Caso os depósitos ou guarda-volumes estejam localizados no interior do terminal de passageiros, os artigos neles contidos somente poderão ser aceitos para armazenamento após serem submetidos à inspeção da segurança da aviação civil pelo explorador do negócio, sob a supervisão da administração aeroportuária.

Art. 51. O acesso a qualquer área de observação ou a outra área do terminal de passageiros que proporcione visão das aeronaves estacionadas no pátio, assim como às instalações destinadas ao processamento de passageiros, deve ser controlado e supervisionado por profissional capacitado ou por meios eletrônicos.

Art. 52. As áreas públicas do terminal de passageiros não devem oferecer visão dos pontos de inspeção de segurança da aviação civil.

Art. 53. As imagens geradas pelo equipamento de RX devem ser protegidas da visão do público em geral.

Art. 54. Os acessos das áreas públicas do terminal de passageiros estão sujeitos ao seguinte tratamento:

I - as portas que dão acesso ao pátio devem ser trancadas quando não estiverem em uso;

II - as saídas de emergência não sujeitas ao controle de segurança devem estar equipadas com alarmes visual e sonoro ou outros meios eletrônicos e ser monitoradas pela administração aeroportuária; e

III - janelas ou outros acessos que permitam a passagem de objetos de área pública para as ARS devem ser vedados.

Art. 55. Pessoal especializado deve remover para lugar adequado as bagagens e pacotes abandonados nas dependências aeroportuárias que forem considerados suspeitos, em função de suas especificidades e do cenário de ameaça, ou isolá-los na área onde forem encontrados, conforme previsto no PSA, visando à avaliação da AAR.

Subseção III

Do Controle do Perímetro Patrimonial

Art. 56. A administração aeroportuária deve manter permanente vigilância do perímetro patrimonial e das áreas adjacentes ao aeroporto, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 57. Nas áreas adjacentes ao aeroporto, o patrulhamento deve ser realizado preferencialmente por órgão de segurança pública, em coordenação com a administração aeroportuária.

Subseção IV

Da Identificação e Proteção de Pontos Sensíveis

Art. 58. A administração aeroportuária deve identificar os pontos sensíveis e as áreas adjacentes e manter sua permanente vigilância, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 59. Os pontos sensíveis que se encontrarem fora do perímetro aeroportuário serão protegidos pela organização encarregada por sua operação.

Art. 60. Pistas de pouso e decolagem ou de táxi que passam sobre via pública devem ter sua proteção intensificada.

Art. 61. Em situação sob ameaça, as áreas abaixo das trajetórias das aeronaves em procedimento de pouso ou decolagem fora do sítio aeroportuário devem ter sua proteção intensificada.

Seção III

Do Controle de Acesso

Art. 62. A administração aeroportuária deve estabelecer o menor número de pontos de acesso às áreas de segurança do aeroporto, objetivando maior controle da segurança e redução dos custos associados, bem como garantir que apenas o pessoal autorizado tenha acesso ao lado ar.

§ 1º O acesso às ARS definidas nos aeroportos está limitado a:

I - passageiros de posse de cartão de embarque e documentos de identificação;

II - tripulantes, empregados da administração aeroportuária, pessoal de serviço, servidores de órgãos públicos com atividade operacional no aeroporto, credenciados; e

III - veículos e equipamentos autorizados.

§ 2º A administração aeroportuária, em coordenação com a autoridade policial competente, deverá definir as medidas a serem adotadas em caso de acesso ou de tentativa de acesso de pessoal não autorizado às ARS.

§ 3º Os postos de controle de acesso devem ser equipados com sistema de comunicação e alarme interligado ao setor de segurança aeroportuária.

§ 4º A administração aeroportuária deve assegurar a integridade e a eficácia das barreiras físicas das ARS.

§ 5º A administração aeroportuária deve garantir que os pontos de controle de acesso sejam compatíveis com os níveis de segurança das barreiras.

Art. 63. Os pontos sensíveis, situados no interior das ARS, devem ter a sua proteção intensificada em caso de elevação do nível de ameaça, em conformidade com o plano de contingência.

Subseção I

Do Credenciamento e Autorização - Emissão e Controle

Art. 64. O credenciamento de pessoas e a autorização de veículos e equipamentos, desde a solicitação até o cancelamento, são instrumentos imprescindíveis para os controles de segurança do sistema aeroportuário e devem ser gerenciados por setor específico da administração aeroportuária, dotado de pessoal por ela designado.

Art. 65. O setor de identificação e credenciamento deve ser instalado em área controlada e o acesso às áreas de manuseio de documentos e credenciais deve ser restrito ao pessoal designado pela administração aeroportuária.

Art. 66. A concessão e o controle de credenciais devem ser realizados de acordo com atos normativos da ANAC.

Subseção II

Do Controle de Acesso - Pessoas

Art. 67. O acesso de passageiros, tripulantes, pessoal de serviço, empregados de concessionários do aeroporto e das administrações aeroportuárias e de servidores públicos às ARS somente será permitido após identificação e inspeção de segurança, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 68. As pontes para embarque de passageiros e outros equipamentos utilizados para essa finalidade devem ser trancados ou afastados da aeronave, quando não estiverem sendo usados, a fim de evitar o acesso não autorizado às aeronaves estacionadas.

Art. 69. O acesso às ARS de inspetores da autoridade da aviação civil e de inspetores e investigadores da autoridade aeronáutica, no exercício de suas obrigações funcionais, é permitido mediante o porte de credenciais oficiais, após a inspeção de segurança.

Art. 70. A administração aeroportuária deve ter conhecimento dos modelos vigentes de credenciais oficiais.

Art. 71. Os funcionários de representações diplomáticas e de organismos internacionais que necessitem, em razão de serviço, ingressar em instalações aeroportuárias dependem de prévia coordenação com a respectiva autoridade do órgão nacional para estabelecer, com a administração aeroportuária, os procedimentos de controle de segurança para o acesso, em observância às instruções da ANAC.

Art. 72. Uniformes não devem ser considerados como meio de identificação para permitir o acesso às ARS.

Subseção III

Do Controle de Acesso - Veículos

Art. 73. A administração aeroportuária deve ter como objetivo de segurança a redução da quantidade de pontos de acesso e de número de autorizações de veículos.

Art. 74. O acesso de veículos e seus ocupantes às ARS somente será permitido após identificação e inspeção de segurança, conforme previsto em atos normativos da ANAC.

Art. 75. A autorização de trânsito de veículo ou equipamento deve ser portada em local visível e sem obstrução.

Art. 76. Os veículos e equipamentos autopropulsados de rampa ou de apoio, internados no aeroporto, devem ter autorizações específicas expedidas pela administração aeroportuária para circulação entre o lado ar e o lado terra.

Art. 77. A administração aeroportuária deve garantir os requisitos mínimos de segurança operacional durante a circulação de veículos no lado ar.

Art. 78. A administração aeroportuária deve inspecionar os veículos suspeitos no lado ar e nas proximidades das instalações aeroportuárias.

Parágrafo único. Quando necessário, a administração aeroportuária deve solicitar apoio policial.

Art. 79. Os veículos usados para transporte de provisões de bordo e de equipamentos para as aeronaves provenientes do lado terra devem estar fechados e lacrados com numeração de identificação portada pelo motorista ou responsável pela sua operação, além das credenciais e autorizações requeridas.

Art. 80. O acesso de veículos oficiais de órgãos públicos e de seus ocupantes às ARS somente será permitido após identificação e inspeção de segurança, conforme previsto em atos normativos da ANAC.

Art. 81. Portões de emergência devem permanecer fechados e monitorados.

Subseção IV

Do Controle de Acesso - Terminal de Carga

Art. 82. Os concessionários, órgãos públicos e demais organizações que operem nos terminais de carga, de correios e de serviço de *courier* e carga expressa estabelecerão o controle de acesso aos respectivos terminais onde operam, em coordenação com a administração aeroportuária.

Art. 83. As pessoas terão acesso autorizado às ARS, desde que estejam credenciadas e se apresentem para inspeção, conforme atos normativos da ANAC.

Subseção V

Do Controle de Acesso à Aeronave

Art. 84. A segurança da aeronave é responsabilidade da empresa aérea, cujos procedimentos de proteção devem constar no PSEA, em coordenação com a administração aeroportuária, sendo parte integrante do PSA.

Art. 85. A administração aeroportuária deve garantir a segurança das áreas operacionais do aeroporto, incluindo as de estacionamento e circulação de aeronaves.

Art. 86. O operador de aeronave em serviço ou que se encontra em manutenção não deve deixá-la sem vigilância, a fim de evitar o acesso de pessoas não autorizadas.

Art. 87. A empresa aérea deve identificar as pessoas que se aproximem ou embarquem na aeronave, bem como confirmar se suas presenças são necessárias.

Art. 88. Em caso de dúvida ou suspeita na identificação de pessoas que se aproximem ou embarquem na aeronave, a empresa aérea deve acionar o setor de segurança do aeroporto ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 89. Cabe ao operador da aeronave que não estiver em serviço remover as escadas ou pontes de embarque e mantê-la trancada e lacrada ou sob constante vigilância.

Art. 90. Os pontos de acesso de aeronave que necessitem permanecer abertos, como, por exemplo, os acessos ao motor e os painéis de inspeção, devem ser protegidos com coberturas especiais.

Art. 91. Os operadores aéreos devem desenvolver lista de verificação de procedimentos para vistoria de cada tipo de aeronave em serviço e incluí-la como norma de segurança da tripulação, devendo as respectivas tripulações ser submetidas a programa específico de treinamento.

Art. 92. Os operadores aéreos devem estabelecer procedimentos para inspeção e vistoria das aeronaves para situações de rotina e para aquelas sujeitas à situação de ameaça.

Art. 93. A administração aeroportuária controlará e dotará de iluminação as áreas destinadas ao estacionamento e pernoite de aeronaves.

Art. 94. A empresa aérea deve estabelecer medidas de segurança para voos em situação normal de operação e situação sob ameaça.

Subseção VI

Das Medidas de Segurança para Voos em Situação Normal

Art. 95. Antes de a aeronave entrar em serviço, o operador aéreo deverá tomar medidas preventivas de segurança, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 96. As medidas de segurança devem ser realizadas por pessoal capacitado, conforme os atos normativos da ANAC.

Subseção VII

Das Medidas de Segurança para Voos em Situação sob Ameaça

Art. 97. Para voos em situação de ameaça, medidas adicionais de segurança deverão estar previstas no PSA e PSEA, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 98. Quando houver suspeita de que uma aeronave seja objeto de ato de interferência ilícita, a administração aeroportuária e o operador aéreo envolvidos devem ser notificados pela autoridade competente, visando à adoção de medidas apropriadas, em especial a inspeção da aeronave e de áreas adjacentes, conforme especificado no PSA e no PSEA.

Art. 99. As notificações de ameaça à aeronave, no solo ou em voo, devem seguir procedimentos de comunicação previamente estabelecidos e ser seguras e rápidas, para garantir imediata recepção pelo operador aéreo e por outros órgãos envolvidos na resposta e na aplicação das medidas adicionais de segurança.

Art. 100. Quando forem encontrados substâncias ou objetos suspeitos de conter artefatos explosivos, artefatos QBRN ou outro material perigoso, o fato deverá ser comunicado à PF e, na sua ausência, ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto.

Subseção VIII

Das Empresas de Táxi Aéreo e de Serviços Aéreos Especializados e outros Operadores da Aviação Geral

Art. 101. Áreas de estacionamento para as empresas de táxi aéreo e de serviços aéreos especializados e outros operadores da aviação geral devem ser separadas das áreas onde se encontrem aeronaves dos demais operadores.

Art. 102. A administração aeroportuária deve estabelecer sistema de controle específico de segurança para observância dos operadores mencionados no art. 101, visando à prevenção de ações de interferência ilícita na segurança da aviação civil.

Art. 103. As pistas de táxi para a área de estacionamento ou de hangar dos operadores mencionados no art. 101 devem ser claramente identificadas e, sempre que possível, selecionadas, de forma a evitar o acesso às áreas utilizadas pelos demais operadores.

Art. 104. Os procedimentos de segurança devem incluir instruções para utilização das pistas de táxi liberadas para o tráfego no solo das aeronaves dos operadores mencionados no art. 101, a fim de mantê-las separadas dos serviços de transporte aéreo dos demais operadores e das suas respectivas áreas de rampa.

Art. 105. Nos aeroportos onde a demarcação de área de estacionamento separada não for viável, devem-se estabelecer pontos de controle nas pistas de táxi ou pátios, nos quais as

aeronaves de empresas de táxi aéreo, de serviços aéreos especializados e de outros operadores da aviação geral possam ser inspecionadas ou vistoriadas, antes de ingressarem nas áreas de estacionamento utilizadas pelas aeronaves e serviços dos demais operadores.

Parágrafo único. O estabelecimento de pontos de controle e a separação de áreas de estacionamento a que se refere o art. 101 e o *caput* não isentam os funcionários, passageiros, tripulantes de empresas de táxi aéreo, serviços aéreos especializados e outros operadores da aviação geral, da inspeção de segurança da aviação civil para acesso a aeronaves, hangares e demais áreas restritas de segurança.

Seção IV **Dos Auxílios à Navegação Aérea**

Art. 106. Os PSA devem contemplar medidas de segurança para os auxílios à navegação aérea contra atos de interferência ilícita.

Art. 107. A administração aeroportuária, em coordenação com os órgãos do COMAER ou concessionários dos serviços de tráfego aéreo, deve:

I - listar os equipamentos e instalações relacionados com a navegação aérea, dentro e fora dos aeroportos, que forem considerados essenciais para a continuidade da operação da aviação civil no Brasil;

II - compatibilizar a lista de equipamentos e instalações com as ARS e pontos sensíveis estabelecidos e explicitados no PSA;

III - coordenar, com a autoridade responsável pelo controle de acesso aos equipamentos e instalações relacionados com a navegação aérea, a aplicação das medidas preventivas de segurança necessárias a sua proteção, estabelecendo-a no PSA; e

IV - estabelecer no plano de contingência as alternativas do serviço de tráfego aéreo.

CAPÍTULO VII **DO CONTROLE DE SEGURANÇA DE PESSOAS E DE OBJETOS EMBARCADOS**

Seção I **Da Inspeção de Passageiros e suas Bagagens de Mão**

Art. 108. A realização da inspeção de segurança da aviação civil, nos passageiros e em suas bagagens de mão, é de responsabilidade da administração aeroportuária, sob supervisão da PF.

Art. 109. O propósito da inspeção de passageiros e suas bagagens de mão é prevenir que armas, explosivos, artefatos QBRN ou substâncias e materiais proibidos sejam introduzidos a bordo de aeronave.

Art. 110. Os passageiros e suas bagagens de mão devem ser inspecionados antes do acesso a aeronave ou a ARS, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 111. Os setores por onde ingressam passageiros inspecionados e que aguardem embarque serão considerados ARS, cujos pontos de acesso serão controlados ou trancados.

Subseção I

Dos Utilização de Equipamentos de Segurança

Art. 112. Os passageiros e suas bagagens de mão devem ser inspecionados de forma manual ou com o uso de equipamentos de segurança (detector de metais, RX, ETD e outros), ou por meio de combinação de ambas as técnicas.

Parágrafo único. A ANAC deve estabelecer, em função das necessidades de controle de segurança e do volume de passageiros a serem inspecionados, requisitos mínimos de segurança para cada aeródromo.

Art. 113. A administração aeroportuária deve manter controle dos equipamentos de segurança utilizados no aeroporto, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 114. Na impossibilidade de utilização do equipamento de segurança, a administração aeroportuária deve prover meios para que a inspeção seja realizada nos passageiros, em suas bagagens de mão e em outros pertences.

Subseção II

Da Busca Pessoal (Revista) e Inspeção Manual de Bagagem

Art. 115. A busca pessoal dos passageiros e a inspeção manual de suas respectivas bagagens, como processo alternativo de inspeção de segurança da aviação civil, devem ser realizadas aleatoriamente quando os equipamentos de segurança não estiverem disponíveis ou não estiverem em boas condições de uso, conforme atos normativos da ANAC, ou quando a PF julgar necessário para o desempenho de sua missão institucional.

Art. 116. A busca pessoal deve ser realizada com o propósito de identificar qualquer item de natureza suspeita em passageiros sobre os quais, após os procedimentos de inspeção de segurança, permaneça a suspeição.

Art. 117. A inspeção manual de bagagem deverá ser realizada para identificar qualquer item de natureza suspeita, detectado durante a inspeção de bagagem de mão, por equipamento de RX ou ETD.

Art. 118. O PSA deve incluir as informações específicas sobre procedimentos apropriados e responsabilidades pela busca pessoal de passageiros e inspeção de suas respectivas bagagens de mão.

Art. 119. O APAC deve conduzir a inspeção manual de bagagem e a busca pessoal, com consentimento do passageiro e observância dos seguintes procedimentos:

I - o APAC deve realizar a inspeção manual de bagagem, após o passageiro apresentar voluntariamente seus objetos e sua bagagem de mão; e

II - no caso de busca pessoal, o APAC de mesmo sexo deve inspecionar o passageiro, em sala reservada, com discrição e na presença de testemunha.

Art. 120. A PF ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, realizará a inspeção manual de bagagem e a busca pessoal

quando o passageiro não consentir, ou oferecer resistência à inspeção de segurança da aviação civil ou apresentar indícios de portar objetos, materiais e substâncias cuja posse, em tese, constitua crime.

Subseção III Da Inspeção Aleatória

Art. 121. Como medida dissuasória adicional, em razão do nível de ameaça e de fatores de risco, e em frequência compatível com os riscos envolvidos, seleção aleatória de passageiros e suas respectivas bagagens de mão poderá ser estabelecida para inspeção manual, mesmo que estes tenham sido submetidos à inspeção de segurança da aviação civil por equipamentos específicos.

Subseção IV Dos Itens Proibidos

Art. 122. A Autoridade de Aviação Civil estabelecerá a lista de itens proibidos para embarque em bagagens de mão e despachadas (registradas) e para acesso às ARS, exceto materiais e equipamentos aplicáveis à investigação de acidente ou incidente aeronáutico.

Art. 123. A PF ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, será acionado em caso de detecção de arma de fogo, de artefatos explosivos, de artefatos QBRN, ou de outros materiais perigosos ou proibidos, ou de artigos suspeitos, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 124. Quando da inspeção de segurança, os itens que constituírem materiais proibidos devem ser descartados pelo próprio passageiro ou despachados para transporte no porão da aeronave, desde que não coloquem em risco a segurança da aviação civil.

Art. 125. A administração aeroportuária deve gerenciar a destinação final dos itens descartados.

Subseção V Da Recusa à Submissão da Inspeção de Aviação Civil

Art. 126. Qualquer pessoa que se recuse a inspeção de si próprio ou de sua bagagem de mão, de acordo com este PNAVSEC e atos normativos da ANAC, terá seu acesso impedido às ARS pela administração aeroportuária e seu embarque negado pela empresa aérea.

Art. 127. A PF ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, deverá ser acionado quando o passageiro tiver acesso impedido às ARS ou embarque negado, de acordo com o art. 126, ou por qualquer outra razão de segurança.

Subseção VI Da Separação entre Pessoas Inspeccionadas e não Inspeccionadas

Art. 128. Medidas de segurança serão aplicadas para garantir a separação, no tempo e no espaço, dos fluxos de embarque e desembarque de pessoas inspecionadas e não inspecionadas.

Art. 129. O passageiro, sua bagagem de mão e seus pertences anteriormente inspecionados, quando em contato com outras pessoas que não tenham sido submetidas ao controle de segurança, devem ser inspecionados novamente antes de seu embarque na aeronave.

Art. 130. Quando ocorrer o desembarque de passageiros provenientes de aeroporto desprovido de inspeção, deverá ser realizada vistoria pela administração aeroportuária, com supervisão da PF, entre o ponto de inspeção e a porta da aeronave antes que se inicie processo de embarque por esse setor.

Art. 131. A aeronave será submetida à varredura quando da ocorrência de embarque de pessoa que tenha estabelecido contato com outra não inspecionada ou que tenha embarcado indevidamente.

Subseção VII

Da Falha no Controle de Segurança

Art. 132. A administração do aeroporto de destino será notificada ao ser detectada falha no controle de segurança relacionada com o voo de aeronave que já tenha decolado.

Seção II

Dos Passageiros em Trânsito ou em Conexão

Art. 133. A empresa aérea, em coordenação com a administração aeroportuária, estabelecerá as medidas para o controle dos passageiros em trânsito ou em conexão e suas respectivas bagagens, incluindo supervisão das áreas de circulação, corredores de chegadas e partidas e locais de guarda e de manuseio de bagagens.

Art. 134. Os passageiros que tenham sido submetidos ao controle de segurança equivalente no aeroporto de origem dos seus voos não necessitam ser novamente inspecionados no aeroporto de trânsito ou conexão.

Art. 135. O passageiro em trânsito ou conexão que tiver acesso às áreas públicas ou à sua bagagem despachada será inspecionado novamente, antes de ser reembarcado.

Art. 136. A empresa aérea deve garantir a retirada da bagagem e pertences do passageiro que desembarcar da aeronave.

Art. 137. A empresa aérea deve elaborar mapa de distribuição das bagagens e artigos despachados para eficiente controle de segurança.

Art. 138. Nos voos de trânsito, com a aeronave no solo, em função do nível de ameaça, o operador aéreo fará a conciliação das bagagens de mão com os passageiros a bordo da aeronave, antes de iniciar novo embarque, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 139. Em aeronave em situação de ameaça, os passageiros desembarcarão com suas bagagens de mão durante todas as escalas e nova inspeção de segurança deve ser realizada na aeronave.

Art. 140. Quando for necessário fornecer transporte para o deslocamento de passageiros do terminal até a aeronave, a empresa aérea deve adotar medidas especiais para garantir que somente pessoas autorizadas e passageiros inspecionados entrem no veículo.

Art. 141. Os passageiros e a tripulação de aeronave sob ameaça devem ser submetidos a procedimentos específicos de proteção estabelecidos pela PF, em coordenação com a ANAC, a administração aeroportuária e o operador aéreo.

Seção III

Da Tripulação, Empregados, Pessoal de Serviço e Outras Pessoas

Art. 142. Todas as pessoas, antes de ingressarem em ARS, devem se submeter à inspeção de segurança, conforme PNAVSEC. ([“Caput” do artigo com redação dada pelo Decreto nº 9.704, de 8/2/2019](#))

Parágrafo único. A inspeção de que trata o *caput* poderá ser substituída por outras medidas de segurança baseadas em avaliação de risco, que serão regulamentadas em ato da Anac, a ser expedido até 10 de maio de 2019. ([Parágrafo único acrescido pelo Decreto nº 9.704, de 8/2/2019](#))

Seção IV

Dos Procedimentos Diferenciados de Inspeção

Art. 143. Os dignitários designados por autoridades estrangeiras e reconhecidos pelas autoridades diplomáticas nacionais poderão ser submetidos a procedimentos diferenciados de inspeção, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 144. Nos casos de procedimentos diferenciados de inspeção, a administração aeroportuária deve realizar coordenação prévia com os órgãos públicos que efetuam controle de segurança, migratório, aduaneiro, de vigilância sanitária e agropecuário para passageiros e carga nos aeroportos e, quando for o caso, com o cerimonial do MRE.

Art. 145. Na falta de coordenação prévia, os dignitários citados no art. 143, devem ser submetidos aos procedimentos normais de inspeção.

Subseção I

Da Diplomatas, Malas Diplomáticas e Consulares

Art. 146. Os diplomatas estrangeiros, em viagens não oficiais, devem ser inspecionados como passageiros comuns, inclusive suas bagagens.

Art. 147. As malas diplomáticas e consulares, desde que contenham identificação externa e estejam lacradas, não podem ser inspecionadas.

Parágrafo único. O correio diplomático ou consular deverá estar munido de documento oficial que indique sua condição e o número de volumes que constituem a mala.

Subseção II

Do Material Sigiloso

Art. 148. O material classificado como sigiloso por órgão ou entidade federal competente, nos termos do Decreto nº 4.553, de 2002, terá procedimento diferenciado de inspeção, em coordenação prévia com os órgãos responsáveis pela fiscalização.

Subseção III

Da Dispensa de Inspeção de Segurança da Aviação Civil

Art. 149. Isenções específicas de inspeção submetidas à aprovação da ANAC podem ser concedidas a chefes de Estado ou de Governo quando em visita oficial.

Parágrafo único. Na hipótese do *caput*, deve haver coordenação antecipada entre a representação diplomática interessada, os órgãos públicos, a administração aeroportuária e o operador aéreo para estabelecimento dos procedimentos de segurança especiais a serem aplicados.

Subseção IV

Da Inspeção de Passageiro que Necessite de Assistência Especial

Art. 150. Os passageiros que necessitem de assistência especial, com transtorno psiquiátrico grave, portadores de deficiência, em cadeira de rodas ou em macas, com auxílios protéticos ou com marca-passo, entre outros, podem ser inspecionados ou submetidos à busca pessoal, mediante seu consentimento ou de seu representante legal, por APAC.

Art. 151. Se realizada a busca pessoal em área reservada fora da ARS, o passageiro deverá ser acompanhado até a sala de embarque por quem a realizou.

Seção V

Do Despacho de Arma de Fogo, de Munição e do Embarque de Passageiro Armado

Art. 152. O embarque de passageiro com arma de fogo deve se restringir aos servidores governamentais autorizados, levando-se em conta os aspectos relativos à necessidade, à segurança de voo e à segurança da aviação civil, atendendo aos atos normativos da ANAC, em coordenação com a PF.

§ 1º O controle de embarque de passageiro armado será realizado pela PF ou, na sua ausência, por órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto.

§ 2º A comunicação do embarque de passageiro armado à empresa aérea será realizada por meio de documento expedido pela PF ou, na sua ausência, por órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto.

§ 3º Na ausência de unidade da PF ou de órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, serão observados procedimentos estabelecidos em atos normativos da ANAC, em coordenação com a PF.

§ 4º As informações referentes ao embarque de passageiros armados deverão ser transmitidas pela empresa aérea ao comandante da aeronave de forma discreta, limitando-se ao nome do passageiro e número do seu assento, de forma a resguardar o sigilo da existência de arma a bordo e da condição de seu detentor.

§ 5º A tripulação da aeronave deverá informar, de forma reservada, ao passageiro que embarcar armado sobre a existência de outros passageiros que se encontrarem nessa mesma condição.

§ 6º A administração aeroportuária deverá disponibilizar local apropriado e equipado para desmuniamento de arma de fogo.

§ 7º O embarque armado deverá ser coordenado junto à administração aeroportuária, a fim de evitar alarde indesejável no momento da inspeção de segurança da aviação civil.

Art. 153. O passageiro com arma de fogo que não atenda aos requisitos previstos no *caput* do art. 152 poderá ter o embarque autorizado mediante despacho de sua arma e munição.

Art. 154. O despacho de arma de fogo e o embarque de passageiro armado serão autorizados pela PF ou, na sua ausência, por órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, conforme atos normativos da ANAC, em conjunto com a PF.

Parágrafo único. Na ausência de unidade da PF ou de órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, serão observados procedimentos estabelecidos em atos normativos da ANAC, em coordenação com a PF.

Art. 155. As empresas aéreas devem adotar procedimentos específicos de transporte de armas de fogo despachadas, com o objetivo de assegurar que a restituição seja realizada ao seu portador em local reservado, situado fora das ARS.

Art. 156. O transporte de qualquer tipo de munição no porão da aeronave está sujeito às normas e regulamentações relativas ao transporte de material perigoso, estabelecidos em legislações específicas, bem como no manual geral de operação de cada empresa, com exceção das munições de armas de uso pessoal.

Art. 157. É vedado o embarque de passageiro armado em voos internacionais, ressalvado o disposto em tratados, convenções e acordos, considerado o princípio de reciprocidade.

Art. 158. O transporte de armas de agremiações esportivas, de empresas de instrução de tiro, de colecionadores, de atiradores e de caçadores, em voos domésticos ou internacionais, deve ser realizado com o despacho da arma desmontada, armazenada em estojo apropriado para o transporte, mediante apresentação à PF do porte de trânsito (guia de tráfego), expedida pelo Comando do Exército.

Subseção I

Do Agente de Segurança Estrangeiro

Art. 159. Agentes armados, acompanhando autoridades governamentais ou diplomatas estrangeiros com destino ao Brasil, não são admitidos a bordo, salvo em condições

especiais e de acordo com as medidas preventivas de transporte de arma, coordenadas com o MRE, a PF, a RFB, a ANAC e a administração aeroportuária.

Art. 160. Os agentes de segurança estrangeiros armados, para a proteção de voos dos operadores aéreos de seus Estados, ao desembarcarem no aeroporto de destino no Brasil, devem depositar suas armas em local apropriado, conforme entendimentos ratificados entre a PF, a RFB, a ANAC, administração aeroportuária e o país interessado.

Seção VI

Do Passageiro sob Custódia

Art. 161. O transporte aéreo de passageiro, sob condição judicial e escoltado, deve ser coordenado com antecedência, entre o órgão policial responsável pela escolta, a administração aeroportuária, a empresa aérea e a PF no aeroporto, visando a estabelecer, de acordo com as necessidades da escolta, medidas e procedimentos especiais de segurança, de embarque e desembarque, bem como de conduta a bordo.

Parágrafo único. Na ausência da PF, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto deve participar da coordenação.

Art. 162. Até dois presos, com suas respectivas escoltas, podem ser transportados em uma mesma aeronave privada, de acordo com a regulamentação, avaliação e anuência da PF.

Parágrafo único. Na ausência da PF, a anuência será do órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto.

Art. 163. O comandante da aeronave poderá negar o embarque da pessoa sob custódia ao considerar que ela representa potencial ameaça à segurança do voo e dos demais passageiros.

Art. 164. A administração aeroportuária e a PF, em coordenação com a empresa aérea, devem providenciar esquema discreto para o acesso do preso à aeronave, evitando alarde e transtorno para os demais passageiros, de acordo com o previsto no PSA e no PSEA.

Parágrafo único. Na ausência da PF, a coordenação será realizada com o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto.

Art. 165. A pessoa sob custódia deve:

I - embarcar antes dos demais passageiros e desembarcar após finalizado o desembarque;

II - ocupar assento no final da cabine de passageiros, fora das saídas de emergência, em fileiras com dois ou mais assentos e, no mínimo, com um policial de escolta sentado entre ela e o corredor de passagem; e

III - estar sempre acompanhada e mantida sob vigilância, inclusive no uso dos sanitários.

Art. 166. O serviço de bordo da pessoa sob custódia e da escolta não deve conter bebidas alcoólicas nem utensílios de metal ou facas.

Art. 167. Policiais armados, em escolta de preso, devem se reportar à PF no aeroporto, ou, na ausência desta, comunicar ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto.

Art. 168. A escolta deve ser de conhecimento do comandante da aeronave e dos tripulantes de cabine, com a indicação dos respectivos assentos.

Art. 169. A escolta deverá ser na proporção mínima de dois policiais para cada preso.

Art. 170. A escolta deve possuir equipamentos de contenção a serem usados, se necessários.

Parágrafo único. Sob condições normais, a pessoa sob custódia não deve ser algemada a nenhuma parte da aeronave, incluindo assentos e mesas.

Art. 171. A escolta não pode carregar cassetete, gás lacrimogêneo ou outro gás similar paralisante, a bordo da aeronave.

Art. 172. A pessoa repatriada poderá ser escoltada, a critério da PF.

Art. 173. A escolta que obtiver autorização para embarcar armada em voo internacional deve submeter-se aos procedimentos estabelecidos na Seção V deste Capítulo e aos atos normativos da ANAC.

Seção VII

Das Medidas de Segurança Relativas à Bagagem Despachada

Art. 174. O PSEA deverá contemplar procedimentos apropriados para controle e inspeção das bagagens despachadas, com o objetivo de prevenir a introdução de armas, explosivos, artefatos QBRN ou outros objetos proibidos e perigosos no compartimento de carga de aeronave.

Parágrafo único. Os procedimentos mencionados no *caput* incluem a aceitação, a proteção e a inspeção da bagagem despachada e a reconciliação de passageiros com todos os itens que compõem sua bagagem.

Art. 175. As bagagens sem proteção, localizadas na área operacional do aeroporto, serão consideradas abandonadas e estarão sujeitas às ações contempladas neste PNAVSEC.

Art. 176. A empresa aérea deve orientar o passageiro no sentido de recusar o transporte de pacotes ou objetos recebidos de desconhecidos.

Art. 177. A empresa aérea deve aplicar procedimentos de controle de segurança para bagagem despachada de grupo de viagem, com o objetivo de evitar que sejam introduzidos objetos proibidos.

Art. 178. A bagagem desacompanhada deve ser transportada como carga e submetida aos controles de segurança.

Subseção I

Da Aceitação e Proteção

Art. 179. As empresas aéreas devem assegurar que somente bagagens de passageiros identificados e de posse de contrato de transporte serão despachadas.

Parágrafo único. Para cumprimento do previsto no *caput*, a empresa aérea manterá agente ou representante autorizado para efetuar o despacho de bagagem.

Art. 180. A bagagem de passageiro, aceita pela empresa aérea, deve ser protegida e vigiada desde a aceitação no balcão de despacho até o momento em que lhe for devolvida no destino ou transferida para outra empresa aérea.

Art. 181. Procedimentos de despacho de bagagem em local diferente do balcão de despacho do aeroporto, quando autorizados pela ANAC, devem incluir o controle de segurança desde o ponto onde a bagagem é aceita para transporte até o momento em que é colocada a bordo da aeronave.

Art. 182. O acesso às áreas de consolidação da bagagem e aos pontos de transferência das bagagens deve ser restrito ao pessoal credenciado para essa atividade.

Art. 183. A bagagem não identificada, abandonada ou violada será considerada suspeita, devendo ser isolada até o momento em que seja comprovada a inexistência de explosivos, artefatos QBRN ou outros objetos perigosos.

Subseção II

Dos Procedimentos de Reconciliação do Passageiro e Bagagem

Art. 184. As empresas aéreas devem adotar procedimentos que assegurem que a bagagem despachada seja transportada somente com a confirmação de embarque do passageiro.

Art. 185. As empresas aéreas devem adotar procedimentos para assegurar que somente a bagagem reconciliada seja embarcada.

Art. 186. No caso de o passageiro não embarcar, sua bagagem deve ser retirada da aeronave e submetida a medidas de controle de segurança.

Art. 187. Atenção especial deve ser dada aos passageiros de última hora, de despacho remoto ou em grupo, visando a assegurar a reconciliação apropriada e completa do passageiro com sua bagagem.

Art. 188. Nos voos em situação sob ameaça, a empresa aérea deve solicitar a cada passageiro o reconhecimento de sua bagagem.

§ 1º Quando realizado no pátio, o reconhecimento da bagagem deverá ser feito em local afastado da aeronave, sob supervisão dos órgãos responsáveis pela segurança.

§ 2º As bagagens não reconhecidas pelos passageiros devem ser submetidas a medidas adicionais de segurança.

Art. 189. Quando separada do passageiro, a bagagem deve ser submetida a controle de segurança adicional, além da sua identificação e de análise das circunstâncias que causaram a separação.

Art. 190. A bagagem desacompanhada deve ser transportada pela empresa aérea, devidamente documentada, mediante solicitação formal da base de destino da bagagem.

Subseção III

Da Inspeção da Bagagem Despachada

Art. 191. A empresa aérea é responsável pela inspeção da bagagem despachada, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 192. A administração aeroportuária é responsável por prover os equipamentos para a inspeção de bagagem despachada.

Art. 193. Em situação de ameaça, medidas adicionais de segurança devem ser adotadas.

Art. 194. Havendo 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.

Parágrafo único. Caso o passageiro não compareça para acompanhar a inspeção manual da sua bagagem, esta deve ser considerada suspeita e processada como tal.

Subseção IV

Da Bagagem em Trânsito ou Conexão

Art. 195. A bagagem despachada de passageiro em conexão deve ser inspecionada da mesma forma que a bagagem de passageiro embarcado no aeroporto.

§ 1º A empresa aérea deve assegurar-se de que essa bagagem não seja embarcada na aeronave até que seja confirmada a presença a bordo do passageiro que a transporta.

§ 2º A bagagem que tenha sido submetida a controle de segurança equivalente no aeroporto de origem não necessita ser novamente inspecionada no aeroporto de trânsito ou conexão.

Subseção V

Da Bagagem Extraviada

Art. 196. A empresa aérea, em coordenação com a administração aeroportuária, deve prever áreas seguras para armazenamento de bagagem extraviada.

Art. 197. A empresa aérea deverá submeter a bagagem extraviada à inspeção de segurança antes de armazená-la.

Seção VIII

Das Medidas de Segurança da Carga Aérea, dos Correios e dos Outros Itens

Subseção I

Da Carga Aérea

Art. 198. A carga aérea, antes de ser embarcada, deve ser submetida a controle de segurança no processo de aceitação, armazenamento e carregamento.

Art. 199. A administração aeroportuária e a empresa aérea devem exigir, no momento da aceitação da carga, a comprovação documentada de que medidas de controle de segurança foram adotadas desde a sua origem até o seu recebimento, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 200. A responsabilidade pela segurança da carga, incluindo sua inspeção, é da empresa aérea.

Art. 201. A administração aeroportuária, quando fiel depositária, será responsável pela segurança da carga até sua entrega à empresa aérea.

Art. 202. Os procedimentos de inspeção podem ser baseados no conceito de expedidores reconhecidos e de agentes de carga acreditados pela ANAC.

Art. 203. O processo de inspeção de carga deve contemplar meios apropriados e de aleatoriedade, conforme atos normativos da ANAC.

Parágrafo único. Em situação de ameaça, medidas adicionais de segurança devem ser adotadas.

Art. 204. Toda carga expressa, correios, encomendas de serviço de mensageiro e serviço de *courier*, antes de embarcados em aeronave de passageiros, devem ser inspecionados conforme atos normativos da ANAC.

Art. 205. Carga aérea, encomenda de serviço de mensageiro, serviço de *courier*, carga expressa e correios devem ser manuseados e movimentados em ambiente seguro e ter vigilância permanente.

Art. 206. Malas postais, carga em geral, carga expressa, serviço de *courier* e malotes a serem expedidos devem ser previamente conferidos quanto à sua segurança pelos agentes credenciados responsáveis pela expedição, antes de serem entregues à empresa aérea.

Art. 207. O agente de carga acreditado pela ANAC deve assegurar que controles de segurança tenham sido realizados, desde a origem da carga até a sua armazenagem ou, quando permitido, até o despacho imediato para o voo.

Art. 208. O agente postal, em consonância com sua legislação e com a de proteção da aviação civil, deve estabelecer controles de segurança, desde a coleta até o embarque de suas remessas postais.

Art. 209. A administração aeroportuária deve supervisionar a aplicação dos controles de segurança da carga.

Art. 210. Volumes suspeitos, sem condições de serem inspecionados e aqueles recebidos fora dos canais normais de processamento de carga devem ser recusados.

Art. 211. Na área destinada ao depósito de carga, somente será permitido o acesso aos interessados nas atividades de comércio exterior devidamente autorizados e às pessoas envolvidas nas tarefas de controle, proteção e manuseio dos bens armazenados.

Art. 212. As instalações utilizadas para recebimento, armazenagem e despacho de carga aérea, mala postal, malote, bagagens, encomenda de serviço de mensageiro e serviço de *courier* devem ser protegidas contra o acesso não autorizado.

Art. 213. Qualquer volume abandonado será considerado suspeito e tratado como tal.

Subseção II

Da Mala Postal e Malote

Art. 214. Os responsáveis pela expedição de mala postal e malote, antes de embarcá-los em aeronave de passageiros, devem proceder à inspeção de segurança.

Art. 215. A administração postal deve supervisionar as operações de embarque e desembarque das malas postais, em coordenação com o serviço aduaneiro, com a administração aeroportuária e com os outros órgãos de controle.

Art. 216. A administração postal deve elaborar, para cada aeroporto, PSESCA que contemple as medidas de segurança das malas postais e malotes, bem como das suas instalações.

Art. 217. O serviço de *courier* deve receber o mesmo tratamento que é dado à carga aérea, não podendo ser despachado no balcão de despacho de passageiros (*check-in*).

Subseção III

Dos Artigos Perigosos e Produtos Controlados

Art. 218. O transporte em aeronave civil de artigos perigosos e de produtos controlados deverá observar a regulamentação prevista no Anexo 18 à Convenção de Chicago (1944) - Transporte com Segurança de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, e nos atos normativos da ANAC.

Subseção IV

Do Transporte Aéreo de Valores

Art. 219. A administração aeroportuária, em coordenação com os órgãos de segurança pública, com o operador aéreo e com a empresa de transporte de valores, deve estabelecer plano de segurança específico para o transporte aéreo de valores no aeroporto, de acordo com atos normativos da ANAC.

Seção IX

Das Medidas de Segurança das Provisões de Bordo e de Serviço de Bordo

Art. 220. As medidas de segurança aplicadas à provisão de serviço de bordo têm por objetivo evitar o embarque de material que possa ser utilizado em ato de interferência ilícita.

Art. 221. A empresa aérea deve assegurar que os responsáveis pelas provisões e serviço de bordo empreguem medidas de segurança nas instalações onde são preparados e armazenados, no transporte, no embarque e no desembarque da aeronave, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 222. A empresa aérea deve assegurar que as provisões e serviço de bordo a serem embarcados estejam corretamente destinados àquela aeronave e que não tenham sido violados, conforme normas editadas pela ANAC.

Art. 223. A empresa aérea deve assegurar que os responsáveis pelas provisões de bordo e de serviço de bordo possuam e cumpram seus planos de segurança contra atos de interferência ilícita, conforme normas editadas da ANAC.

CAPÍTULO VIII

DOS EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

Art. 224. O PSA e o PSEA devem descrever, detalhadamente, o tipo, a quantidade e a localização dos equipamentos de segurança utilizados na aplicação das medidas preventivas de segurança da aviação civil.

Art. 225. A administração aeroportuária deve manter controle dos equipamentos de segurança utilizados no aeroporto, conforme atos normativos da ANAC.

Seção I

Da Aquisição

Art. 226. A administração aeroportuária deve adquirir equipamentos de forma a atender aos requisitos mínimos de segurança e garantir o nível de serviço adequado.

Art. 227. A seleção de equipamentos de segurança a serem adquiridos pelas administrações aeroportuárias e empresas aéreas deve atender à especificação técnica mínima dos parâmetros de detecção, calibração e manutenção a serem utilizados nos equipamentos de controle de segurança.

Art. 228. Atos normativos da ANAC devem estabelecer os padrões mínimos de detecção dos equipamentos empregados nos controles de segurança, visando à adequada prevenção contra atos de interferência ilícita.

Seção II

Da Calibração

Art. 229. A administração aeroportuária e a empresa aérea devem manter os equipamentos calibrados de forma a atender aos padrões e requisitos de segurança em função do nível de ameaça, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 230. A programação de testes e dos ensaios de aferição e de calibração de equipamentos e sistemas de suporte às medidas de segurança deverá ser parte integrante dos respectivos PSA e PSEA.

Seção III

Da Operação e da Manutenção

Art. 231. Os equipamentos de segurança devem ser operados e mantidos de acordo com as recomendações dos fabricantes e em conformidade com os padrões de procedimento estabelecidos no PSA e no PSEA.

Art. 232. A administração aeroportuária e a empresa aérea devem estabelecer programa de manutenção preventiva para os equipamentos de segurança, incluindo procedimentos alternativos para casos de falhas.

Art. 233. A administração aeroportuária e a empresa aérea devem disponibilizar técnicos qualificados para realizar a manutenção dos equipamentos de segurança.

Art. 234. A administração aeroportuária e a empresa aérea devem realizar testes periódicos que assegurem a eficácia dos equipamentos de segurança, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 235. No caso do estabelecimento de situação de emergência, o setor responsável pela manutenção acionará equipe capacitada e os meios necessários à realização das operações de manutenção corretiva dos equipamentos e dispositivos de segurança, mantidos em condição de prontidão operacional permanente, para atuar sob a coordenação do COE.

CAPÍTULO IX

DO PESSOAL

Seção I

Dos Critérios de Seleção

Art. 236. O critério de seleção do pessoal envolvido em AVSEC deve ser baseado em aspectos que garantam o atendimento às especificidades da atividade.

Art. 237. Os padrões de seleção a serem seguidos pela administração aeroportuária, empresa aérea e demais organizações e entidades que tenham responsabilidades com pessoal nas funções de segurança da aviação civil devem ser estabelecidos de acordo com atos normativos da ANAC.

Seção II

Da Instrução

Art. 238. A ANAC é responsável pela coordenação da aplicação dos cursos de AVSEC, excetuando-se aqueles referentes às atividades específicas do SISCEAB.

Art. 239. A ANAC deve elaborar e manter atualizado o PNIAVSEC, que estabelece os objetivos e a política de instrução e as responsabilidades para elaboração, atualização e aplicação dos PIAVSEC de organizações e entidades envolvidas.

Art. 240. As organizações e entidades envolvidas na segurança da aviação civil devem desenvolver os respectivos PIAVSEC para a qualificação do seu pessoal, visando a assegurar a correta aplicação deste PNAVSEC.

Art. 241. Os PIAVSEC devem ser submetidos à aprovação da ANAC.

Art. 242. O PIAVSEC deve conter, no mínimo:

- I - política e objetivo do programa de instrução;
- II - responsabilidades pela condução dos cursos de instrução;
- III - informações administrativas relativas à seleção, testes e apresentação dos candidatos;
- IV - conteúdo programático;
- V - grade curricular dos cursos;
- VI - referências bibliográficas e documentos normativos ou regulamentares;
- VII - instruções relativas ao nível de sigilo, cuidado quanto ao arquivo e guarda, o uso de auxílios de instrução e material de referência; e
- VIII - procedimentos para o sistema de avaliação da instrução.

Art. 243. Cada organização e entidade encarregada do desenvolvimento e aplicação dos planos de instrução devem assegurar que número suficiente de instrutores qualificados esteja disponível para realizar os respectivos cursos.

Art. 244. As organizações e entidades que realizem cursos de instrução em segurança da aviação civil devem manter registros escolares de seus alunos.

CAPÍTULO X

DAS AÇÕES DE RESPOSTA - PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA - PNCAVSEC

Art. 245. A administração aeroportuária e as empresas aéreas são responsáveis pela elaboração de seus respectivos planos de contingência, com a participação de representantes da autoridade de aviação civil, da autoridade aeronáutica, dos órgãos públicos e de outras entidades envolvidos com a segurança da aviação civil.

Art. 246. O plano de contingência deve conter atribuições de cada órgão e entidade envolvidos, descrição de sistemas de comunicação, procedimento de difusão das informações e conteúdo de treinamento, a fim de responder a ato de interferência ilícita ou ameaça que possa afetar a segurança da aviação civil.

Seção I

Das Ações Iniciais

Art. 247. A AAR, em nível local, é ativada pela administração aeroportuária, com a participação dos gerentes de segurança do aeroporto e da empresa aérea envolvida, e coordenada pela PF ou, na sua ausência, por órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto.

Art. 248. Os órgãos públicos, a administração aeroportuária e as empresas aéreas, quando receberem informação a respeito de ato de interferência ilícita, devem agir de acordo com as ações estabelecidas nos respectivos planos de contingência.

Art. 249. A organização ou entidade que receber informação de ocorrência de ato de interferência ilícita é responsável pela coleta do maior número de dados para subsidiar a AAR.

Art. 250. É de responsabilidade da PF coordenar a AAR local, supervisionar, orientar e definir as ações de proteção, bem como medidas específicas de segurança a serem adotadas, com base nas informações recebidas.

Art. 251. Na avaliação da assessoria de risco, deverá ser utilizada a IPA para classificar a ameaça como específica (vermelha), não específica (âmbar) ou falsa (verde).

Art. 252. A IPA, pela notificação de incidente, exige que as informações contenham referências específicas relativas ao alvo envolvido, tal como uma aeronave pelo número do voo, hora de decolagem ou posição real e outras informações que garantam a credibilidade dessa notificação.

Art. 253. A IPA é de caráter reservado e seus detalhes devem ser do conhecimento exclusivo das partes envolvidas diretamente, assim como da ANAC.

Art. 254. A avaliação da assessoria de risco deve ser divulgada aos órgãos públicos e às empresas aéreas envolvidos, bem como à administração aeroportuária.

Parágrafo único. Em face da ameaça avaliada, ações posteriores devem ser adotadas de acordo com o plano de contingência do aeroporto.

Seção II

Do Comando das Ações de Resposta

Art. 255. As ações de resposta terão como princípio básico garantir a segurança dos passageiros, tripulação, pessoal de solo e público em geral, bem como a manutenção, em função do risco, da normalidade das operações aeroportuárias.

Art. 256. As ações de resposta a ato de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil são da responsabilidade das autoridades competentes, de acordo com as atribuições definidas neste PNAVSEC, em coordenação com o COE.

Art. 257. A estrutura formal para o gerenciamento de crise com aeronave no solo será composta pelos seguintes grupos: de Decisão, Operacional, de Negociadores, Tático e de Apoio.

§ 1º O Grupo de Decisão tem como objetivo a direção, a coordenação e a supervisão das ações desencadeadas para o gerenciamento da crise, sendo composto por representantes da autoridade de aviação civil, da autoridade aeronáutica, da administração aeroportuária, da empresa aérea envolvida, de outros órgãos ou instituições julgados necessários e da PF, sob coordenação desta.

§ 2º O Grupo Operacional tem como objetivo fornecer os subsídios básicos para as decisões, bem como para as ações táticas operacionais, sendo composto por representantes da empresa aérea envolvida, da administração aeroportuária, da ANAC, do COMAER, da Polícia Civil, da Polícia Militar, de outros órgãos ou instituições julgados necessários e da PF, sob coordenação desta.

§ 3º O Grupo de Negociadores é constituído por especialistas designados pela PF para a realização do diálogo direto entre as autoridades e os executantes do ato de interferência ilícita e atua em ligação direta com o Grupo de Decisão.

§ 4º O Grupo Tático é constituído por equipe especializada responsável pela ação tática, corretiva e repressiva no gerenciamento da crise decorrente de apoderamento ilícito de aeronave.

§ 5º O Grupo de Negociadores e o Grupo Tático são de responsabilidade da PF, podendo, subsidiariamente, ser auxiliado por outras forças de segurança.

§ 6º O Grupo de Apoio tem como objetivo dar suporte logístico às atividades gerenciadas pelo COE, sendo composto por profissionais da administração aeroportuária.

Art. 258. O comando das ações de resposta em interferência ilícita contra aeronaves deve ser assumido:

I - pelo COMAER, quando a aeronave estiver em voo, até que esta pouse ou deixe o espaço aéreo brasileiro;

II - pela administração aeroportuária, a partir do pouso da aeronave, até que seja formado o Grupo de Decisão;

III - pelo Grupo de Decisão, coordenado pela autoridade da PF; e

IV - pelo Grupo Tático, quando definida a retomada da aeronave, mediante deliberação do Grupo de Decisão.

§ 1º A decisão pela retomada da aeronave será definida e previamente registrada, por meio de documento emanado das autoridades componentes do Grupo de Decisão, depois de esgotadas as vias de negociação.

§ 2º O Grupo de Decisão não deverá autorizar a decolagem da aeronave sob ato de interferência ilícita.

§ 3º Os responsáveis pelas ações de resposta devem fornecer informações à ANAC, ao Ministério da Defesa, ao COMAER e à PF.

Seção III Do Controle

Art. 259. Ao receber notificação de ato de interferência ilícita que esteja ocorrendo em aeroporto ou que afete aeronave em voo que a ele se dirija, a administração aeroportuária desse aeroporto e dos aeroportos relacionados como alternativas devem ativar os seus COE e adotar as ações previstas nos seus respectivos planos de contingência.

Art. 260. A administração aeroportuária, responsável pela ativação de seus COE, deve assegurar que esses centros sejam regularmente mantidos e testados, bem como que todos os equipamentos de comunicação neles contidos estejam em condições de funcionamento.

Art. 261. A aeronave sob ato de interferência ilícita, após o pouso, deverá ser fisicamente isolada mediante o estabelecimento de perímetros de segurança determinados e dimensionados pela PF ou, na sua ausência, por outras forças de segurança, por meio de convênio celebrado com o Ministério da Justiça, ratificado no plano de contingência do aeroporto.

Art. 262. A proteção das áreas públicas do aeroporto, em caso de elevação do nível de ameaça, tumultos ou outras anormalidades relacionadas a atos de interferência ilícita, deve ser intensificada pelos órgãos de segurança pública locais, em coordenação com a PF e a administração aeroportuária.

Seção IV

Das Ações de Resposta nos Serviços de Navegação Aérea

Art. 263. No caso de aeronave em situação de ameaça ou de emergência, decorrente de ato de interferência ilícita, entrar no espaço aéreo brasileiro com intenção de pouso em qualquer aeroporto em território nacional, o ATC competente deve prestar toda assistência para garantir a segurança do voo, levando em conta a possibilidade de pouso de emergência, bem como tomar as decisões apropriadas para agilizar as fases do voo, inclusive o pouso.

Art. 264. Após o pouso, a aeronave deve ser orientada para se deslocar para o ponto remoto do aeroporto, adotando as demais ações pertinentes, de acordo com o plano de contingência daquele aeroporto.

Art. 265. No caso de aeronave em situação de crise ou de emergência, decorrente de ato de interferência ilícita, sobrevoar o espaço aéreo do Brasil sem a intenção de pouso, o ATC competente deve prestar toda assistência para garantir a segurança do voo, enquanto a aeronave estiver no espaço aéreo brasileiro.

Art. 266. O ATC deve transmitir todas as informações pertinentes aos responsáveis pelos serviços de tráfego aéreo dos outros países envolvidos, incluindo aqueles do aeroporto de destino conhecido ou presumido, de forma a permitir que as ações apropriadas sejam tomadas a tempo na rota e no destino conhecido, provável ou possível.

Art. 267. A ANAC é responsável pelo contato imediato com a autoridade de segurança da aviação civil do Estado de matrícula da aeronave.

Seção V

Do Apoio de Especialistas

Art. 268. A administração aeroportuária, como responsável pelo plano de contingência do aeroporto, deve prever a necessidade de especialistas dos diversos órgãos, conforme suas atribuições legais, inclusive negociadores, especialistas em explosivos, intérpretes

e grupos de intervenção armada, que possam ser engajados na resposta a ato de interferência ilícita.

Seção VI

Da Comunicação Social

Art. 269. A ANAC e as demais entidades envolvidas no gerenciamento da resposta aos atos de interferência ilícita devem restringir, ao mínimo possível, o fornecimento de informações a respeito do planejamento e métodos utilizados pelos agressores, assim como as medidas de segurança aplicadas para prevenir atos de interferência ilícita.

Art. 270. A administração aeroportuária deve disponibilizar local com suporte de telecomunicações exclusivo, capacitado a operar, com elevado número de telefones, a ser utilizado pela empresa aérea envolvida, para a instalação de centro de apoio às famílias das vítimas de ato de interferência ilícita.

Art. 271. O COMAER deverá ser previamente consultado quando quaisquer comunicações sobre atos de interferência ilícita relacionados à atividade de competência da Aeronáutica forem necessárias.

Art. 272. É essencial a coordenação entre as autoridades dos órgãos públicos e a empresa aérea envolvidos, bem como a administração aeroportuária, de forma a impedir o fornecimento indevido de informações contraditórias e conflitantes para a imprensa.

Parágrafo único. O Grupo de Decisão deve indicar porta-voz de modo a liberar, com acurado controle, as informações a serem prestadas à imprensa.

Art. 273. A administração aeroportuária deve disponibilizar instalações, fora da área do COE, para o porta-voz comunicar-se com a imprensa.

Subseção I

Da Notificação de Atos de Interferência Ilícita para Países

Art. 274. Quando ocorrer ato de interferência ilícita no Brasil, todas as informações relevantes devem ser transmitidas para:

- I - o país de registro da aeronave envolvida;
- II - o país do operador da aeronave;
- III - os países cujos cidadãos tenham morrido, sido feridos ou detidos como consequência da ocorrência;
- IV - cada país cujos cidadãos estejam, com certeza, a bordo da aeronave; e
- V - a OACI, pelo meio mais rápido possível.

Subseção II

Da Notificação de Atos de Interferência Ilícita para a OACI

Art. 275. Após a solução de ato de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, a ANAC deve encaminhar à OACI, com a maior brevidade possível, os seguintes relatórios, escritos em uma das línguas oficiais:

I - relatório preliminar sobre o ato de interferência ilícita, no prazo de trinta dias após a ocorrência; e

II - relatório final sobre o ato de interferência ilícita, no prazo de sessenta dias após a ocorrência.

Art. 276. A ANAC é responsável pela elaboração dos relatórios de medidas corretivas após a ocorrência e investigação de ato de interferência ilícita.

Parágrafo único. A divulgação dos relatórios mencionados no *caput* deverá abranger todas as entidades que possam ser objeto de atividades dessa natureza.

CAPÍTULO XI DO CONTROLE DE QUALIDADE

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

Art. 278. O PNCQ/AVSEC deve incluir análises, inspeções, auditorias, testes e exercícios de segurança, como meios para monitorar e verificar a aplicação do PNAVSEC.

Seção I Das Análises

Art. 279. A ANAC, as empresas aéreas e a administração aeroportuária devem conduzir as análises de segurança de acordo com seus programas de controle de qualidade de segurança da aviação civil.

Art. 280. Com base nos resultados das análises, medidas de segurança adicionais ou aperfeiçoadas devem ser aplicadas.

Seção II Das Inspeções e Auditorias

Art. 281. O PNCQ/AVSEC estabelece as atribuições das autoridades responsáveis pelas inspeções e auditorias de segurança da aviação civil, bem como a periodicidade em que serão realizadas, para verificar a correta aplicação dos requisitos dos programas de segurança.

Art. 282. A ANAC deve credenciar e manter quadro de auditores e inspetores especializados em segurança da aviação civil, em número compatível com as necessidades previstas no PNCQ/AVSEC, de forma a cumprir as metas de qualidade estabelecidas.

Art. 283. O quadro de auditores e inspetores deve ser constituído por pessoas designadas pela ANAC, para o desempenho das funções de análise, estudo e proposta de regulamentação para a realização dos programas de auditorias e inspeções.

Art. 284. A ANAC deve conduzir inspeções e auditorias na administração aeroportuária, empresas aéreas e demais organizações envolvidas nas atividades de AVSEC, exceto nas áreas militares.

Art. 285. A administração aeroportuária e as empresas aéreas devem conduzir inspeções e auditorias internas e externas nas suas contratadas, de acordo com seus programas de controle de qualidade de segurança da aviação civil.

Seção III Dos Testes

Art. 286. A ANAC deve definir no PNCQ/AVSEC as responsabilidades, a frequência e as normas e procedimentos para a condução dos testes, bem como os elementos do sistema de segurança que devem ser testados (equipamentos, pessoal e procedimentos).

Art. 287. As pessoas engajadas nos testes devem possuir autorização específica do responsável pela segurança de sua organização, apresentando-a quando solicitada pelo pessoal de segurança no aeroporto em teste.

Art. 288. Os testes devem ser realizados em coordenação com a administração aeroportuária e a PF.

Seção IV Dos Exercícios

Art. 289. O desenvolvimento e a realização dos exercícios de segurança são de responsabilidade da administração aeroportuária, conforme descrito no plano de contingência do aeroporto, em coordenação com a PF.

Art. 290. A ANAC estabelecerá, dentro das medidas previstas no PNCQ/AVSEC, a frequência para a realização dos exercícios.

CAPÍTULO XII DO AJUSTE DO PROGRAMA E DOS PLANOS DE CONTINGÊNCIA

Art. 291. A coleta e a avaliação prontas e contínuas das informações sobre ameaça, bem como a disseminação dessas informações para as autoridades apropriadas são essenciais para a manutenção de efetivo programa de segurança da aviação civil.

Art. 292. A informação sobre ameaça, o seu processo de coleta e sua consolidação devem ser mantidos sob sigilo.

Parágrafo único. O nível da ameaça identificado dentro do território brasileiro e a situação internacional servirão de base ao ajuste dos elementos relevantes do PNAVSEC e, consequentemente, dos planos de contingência.

Art. 293. Após a ocorrência de ato de interferência ilícita, a ANAC tem a responsabilidade de analisar a eficácia das medidas de segurança e procedimentos contidos no PNAVSEC, em coordenação com os demais integrantes do sistema de segurança da aviação civil.

Parágrafo único. O COMAER deverá ser previamente consultado quando o ato de interferência ilícita estiver relacionado à atividade de competência da autoridade aeronáutica.

Seção I

Da Coleta, Avaliação e Consolidação de Informações de Ameaça

Art. 294. A PF deve realizar atividades de inteligência voltadas para a segurança da aviação civil e buscar os conhecimentos necessários à repressão aos atos de interferência ilícita contra a aviação civil, no âmbito nacional e internacional.

Art. 295. A PF deve avaliar a informação de ameaça contra os interesses da aviação civil brasileira e internacional, para estabelecer os níveis de ameaça e de alerta correspondentes.

Art. 296. As informações envolvendo a segurança da aviação civil serão coletadas e tratadas conforme atos normativos da ANAC.

Parágrafo único. Os atos normativos referidos no *caput* serão elaborados em coordenação com a PF.

Seção II

Da Difusão da Informação de Ameaça e Resposta

Art. 297. A PF é responsável pela imediata disseminação da ameaça avaliada para os sistemas e organizações envolvidas com a AVSEC (ANAC, COMAER, RFB, órgãos de segurança pública, ANVISA, VIGIAGRO, administração aeroportuária e empresa aérea), observado o previsto nos planos de contingência.

Art. 298. Em caso de ameaça contra a segurança da aviação civil, em nível nacional, as ações iniciais de coordenação e divulgação das informações devem ser realizadas pelo Diretor-Geral da PF, pelo Diretor-Presidente da ANAC e pelo Comandante da Aeronáutica.

Art. 299. A ativação do PNCAVSEC deve ser coordenada pela PF e pela ANAC.

Art. 300. A ativação dos planos de contingência, em nível local, deve ser realizada pela administração aeroportuária e coordenada pela PF.

Art. 301. Em resposta a informação específica recebida, com respeito a possível ameaça contra a segurança da aviação civil, a PF, em coordenação com a ANAC, após avaliá-la, estabelecerá os níveis de ameaça e de alerta para as ações decorrentes.

Art. 302. O aumento do nível de ameaça contra o Sistema de Aviação Civil determina a elevação proporcional das medidas de segurança, conforme especificado nos planos de contingência.

CAPÍTULO XIII

DO FINANCIAMENTO DO PNAVSEC

Art. 303. Cada órgão e entidade participante do PNAVSEC deve garantir que haja previsão orçamentária disponível para sua aplicação dentro das respectivas competências.

Seção I

Da Avaliação dos Custos

Art. 304. A criteriosa avaliação do nível de ameaça, a correta identificação das medidas de segurança e a sua implantação mediante consistente utilização dos recursos disponíveis devem permitir aos atores envolvidos na aplicação do PNAVSEC tomar decisões de investimento em suas áreas de responsabilidade.

Art. 305. A regulamentação da ANAC não estabelecerá discriminação entre as categorias de operadores aéreos, seus passageiros e cargas ao prever diferentes níveis para as medidas de segurança aplicáveis aos aeroportos brasileiros.

Art. 306. Os custos suplementares incorridos por medidas adicionais de segurança por solicitação de Estado Contratante da OACI, em particular, deve ser coberto diretamente pelos operadores aéreos e, em consequência, por passageiros e cargas que se destinam a esse Estado.

CAPÍTULO XIV

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 307. A guarda e a divulgação dos programas, planos e atos normativos decorrentes do PNAVSEC devem obedecer às disposições do Decreto nº 4.553, de 2002, conforme o grau de sigilo atribuído.

Art. 308. Até que os convênios previstos no art. 13, § 2º, sejam celebrados, fica autorizada a atuação supletiva de órgãos policiais estaduais mediante anuência da PF e previsão no respectivo PSA.

Art. 309. A ANAC deverá atualizar os atos normativos que possuam vínculo com o PNAVSEC, com ele em consonância, no prazo de seis meses, a contar da data de sua publicação.

Art. 310. As organizações envolvidas na aplicação do PNAVSEC devem adotar as providências necessárias à efetivação das atividades e ações correspondentes às suas áreas de atuação, de forma a absorver os requisitos nele estabelecidos.

Art. 311. As administrações aeroportuárias, empresas aéreas e demais entidades devem aplicar as práticas e procedimentos de segurança de seus programas, no prazo de doze meses, após publicação deste PNAVSEC, realizando a transição, sem solução de continuidade, dos programas de segurança em vigor.

Art. 312. Os casos não previstos e as dúvidas surgidas na aplicação deste PNAVSEC serão dirimidos pela ANAC.