REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL

RBAC nº 107

EMENDA nº 00

Título:	**SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – OPERADOR DE AERÓDROMO**
Aprovação:	Resolução nº 362, de 16 de julho de 2015. **Origem:** SIA

SUMÁRIO

SUBPARTE A – GENERALIDADES
107.1 Aplicabilidade
107.3 Termos e Definições
107.5 Siglas e Abreviaturas
107.7 Metodologia de Aplicação do Regulamento
107.9 Classificações dos Aeródromos
107.11 a 107.15 [RESERVADO]

SUBPARTE B – RECURSOS ORGANIZACIONAIS, TECNOLÓGICOS E HUMANOS
107.17 Avaliação de Risco e Planejamento Aeroportuário
107.19 Aquisição de Equipamentos de Segurança
107.21 Calibração de Equipamentos de Segurança
107.23 Operação e Manutenção de Equipamentos de Segurança
107.25 Recursos Humanos
107.27 a 107.35 [RESERVADO]

SUBPARTE C – SISTEMA DE COORDENAÇÃO E COMUNICAÇÃO
107.37 Ativação da Comissão de Segurança Aeroportuária
107.39 Atribuição de Responsabilidades à CSA
107.41 Regimento Interno da CSA
107.43 Comunicação sobre Assuntos de AVSEC
107.45 a 107.53 [RESERVADO]

SUBPARTE D – SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO ÀS ÁREAS E INSTALAÇÕES DO AERÓDROMO
ZONEAMENTO E BARREIRA DE SEGURANÇA
107.55 Perímetros Patrimonial e Operacional
107.57 Áreas Controladas e Áreas Restritas de Segurança
107.59 Áreas do Terminal de Passageiros
107.61 Áreas do Terminal de Carga
107.63 Áreas de Uso dos Operadores de Táxi Aéreo e da Aviação Geral
107.65 Pontos Sensíveis
107.67 Barreira de Segurança
107.69 a 107.79 [RESERVADO]
VIGILÂNCIA E SUPERVISÃO
107.81 Vigilância e Supervisão
107.83 a 107.89 [RESERVADO]
CREDENCIAMENTO E AUTORIZAÇÃO
107.91 Gestão do Sistema de Credenciamento e Autorização
107.93 Concessão de Credenciais e Autorizações
107.95 Controle de Credenciais e Autorizações

107.97 Conscientização com AVSEC
107.99 [RESERVADO]
CONTROLE DE ACESSO
107.101 Pontos de Acesso
107.103 Pontos de Acesso à Área Controlada
107.105 Pontos de Acesso à Área Restrita de Segurança
107.107 a 107.109 [RESERVADO]

SUBPARTE E – SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO A PESSOAS E OBJETOS
CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS ÀS PESSOAS, EXCETO AOS PASSAGEIROS
107.111 Inspeção de Pessoas e seus Pertences de Mão
107.113 a 107.119 [RESERVADO]
CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS AOS PASSAGEIROS
107.121 Inspeção de Passageiros e seus Pertences de Mão
107.123 Proteção de Passageiros e seus Pertences de Mão
107.125 Passageiros em Trânsito ou em Conexão
107.127 Passageiro Armado
107.129 Passageiro sob Custódia
107.131 Passageiro Indisciplinado
107.133 a 107.139 [RESERVADO]
CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS À BAGAGEM DESPACHADA
107.141 Proteção da Bagagem Despachada
107.143 Inspeção da Bagagem Despachada
107.145 Bagagem Despachada em Trânsito ou em Conexão
107.147 Bagagem Suspeita
107.149 a 107.59 [RESERVADO]
CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS À CARGA, MALA POSTAL E OUTROS ITENS
107.161 Aceitação da Carga e Mala Postal
107.163 Proteção da Carga e Mala Postal
107.165 Inspeção da Carga e Mala Postal
107.167 Carga e Mala Postal em Trânsito ou em Conexão
107.169 Carga e Mala Postal Suspeitos
107.171 Transporte Aéreo de Valores
107.173 a 107.179 [RESERVADO]

SUBPARTE F – [RESERVADO]
107.181 a 107.199 [RESERVADO]

SUBPARTE G – SISTEMA DE CONTINGÊNCIA DE AVSEC
107.201 Estrutura do Sistema de Contingência de AVSEC
107.203 Medidas Adicionais de Segurança
107.205 Comunicação Social e Atendimento a Familiares
107.207 a 107.209 [RESERVADO]

SUBPARTE H – PROGRAMAS E PLANOS DE SEGURANÇA
107.211 Programa de Segurança Aeroportuária (PSA)
107.213 Plano de Contingência de AVSEC do Aeródromo (PCA)
107.215 Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária (PSESCA)
107.217 Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores (PSTAV)
107.219 Plano de Segurança do Operador Aéreo (PSOA)
107.221 a 107.229 [RESERVADO]

SUBPARTE I – DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS
107.231 Disposições Finais
107.233 Disposições Transitórias
107.235 a 107.239 [RESERVADO]

APÊNDICE A – REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO

SUBPARTE A
GENERALIDADES

107.1 Aplicabilidade

(a) Este regulamento se aplica ao operador de aeródromo civil público, compartilhado ou não, cujas responsabilidades relacionadas à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC) estão previstas no artigo 8º do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), aprovado pelo Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010, com vistas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações aeroportuárias, de forma a proteger as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

(1) A aplicabilidade de cada requisito deste regulamento está apresentada no Apêndice A, para cada classe de aeródromo estabelecida conforme disposições da seção 107.9.

(b) Este regulamento não se aplica:

(1) aos aeródromos civis destinados exclusivamente a helicópteros (helipontos ou heliportos);

(2) às áreas militares dos aeródromos civis compartilhados; e

(3) às instalações e serviços de controle do espaço aéreo e de proteção ao voo, sob responsabilidade de organizações das Forças Armadas.

(c) Dispositivos destinados a esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisitos existentes neste RBAC serão estabelecidos em Instrução Suplementar específica.

(1) O operador de aeródromo que pretenda, para qualquer finalidade, demonstrar o cumprimento de requisito previsto neste RBAC, poderá:

(i) adotar os meios e procedimentos previamente especificados em IS específica; ou

(ii) apresentar meio ou procedimento alternativo devidamente justificado, exigindo-se, nesse caso, a análise e concordância expressa da ANAC.

107.3 Termos e Definições

(a) Para efeito deste regulamento, aplicam-se os termos e definições estabelecidos no RBAC 01, denominado “Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida para Uso nos RBAC”, no Anexo ao Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro da Aeronáutica (CBA), e os seguintes:

(1) *Área controlada* significa a área do aeródromo cujo acesso é restrito às pessoas autorizadas pelo operador do aeródromo. Pode abranger áreas internas do perímetro operacional (lado ar), identificadas como de grau de risco não prioritário, pontos sensíveis, ou outras áreas, dentro ou fora do perímetro operacional;

(2) *Área de aceitação ou recebimento de carga ou mala postal* significa a área designada pelo operador do aeródromo destinada ao processo de aceitação de volumes de carga destinados ao transporte aéreo;

(3) *Área de armazenamento de carga ou mala postal* significa a área delimitada e designada pelo operador do aeródromo destinada ao armazenamento temporário dos volumes de carga que estejam em processamento no terminal de carga do aeródromo;

(4) *Área de conferência ou fiscalização de carga ou mala postal* significa a área designada pelo operador do aeródromo destinada a atender aos processos de fiscalização e controle conduzidos por organizações públicas, relativos à segurança pública, controle aduaneiro, sanitário ou fitozoossanitário;

(5) *Área de inspeção de segurança da carga ou mala postal* significa a área delimitada e designada pelo operador do aeródromo para a realização do procedimento de inspeção de segurança dos volumes de carga;

(6) *Área de paletização ou expedição da carga ou mala postal* significa a área designada pelo operador do aeródromo destinada ao processo de unitização ou paletização dos volumes de carga para, em seguida, serem direcionados à aeronave;

(7) *Área ou ponto de transferência de carga ou mala postal* significa a área ou ponto designado pelo operador do aeródromo destinado ao procedimento de transferência de responsabilidade pela guarda e proteção dos volumes de carga em processamento no terminal de carga do aeródromo;

(8) *Área patrimonial do aeródromo (perímetro patrimonial)* significa a área indicada no instrumento de outorga de exploração do aeródromo. Coincide com a área abrangida pelo complexo aeroportuário, que é caracterizado pelo sítio aeroportuário, descrito no instrumento de outorga de cada aeródromo, normalmente incluindo faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e comerciais relacionadas ao aeródromo;

(9) *Área pública* significa a área interna ao perímetro patrimonial onde, em situação normal, não há aplicação de medidas de controle de acesso e o público em geral tem acesso e circulação livre;

(10) *Avaliação de risco* significa o processo aplicado na gestão da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita de uma organização, abrangendo ao menos as etapas de identificação de ameaças, de vulnerabilidades e do nível de exposição das operações ao risco de atos de interferência ilícita;

(11) *Aviação comercial* significa as operações da aviação civil que configurem transporte aéreo público de passageiros ou carga;

(12) *Aviação geral* significa as operações de aviação civil que não configurem transporte aéreo público de passageiros ou carga;

(13) *Bagagem suspeita* significa a denominação dada a um volume de bagagem que apresente alguma das seguintes características: não identificável, abandonada, violada, que apresente ruído, exale odor que indique uma suspeita ou apresente sinais de vazamento de alguma substância líquida, sólida ou gasosa não identificável como substância permitida para transporte;

(14) *Canal de inspeção* significa o ponto de controle de acesso à Área Restrita de Segurança, constituído de um ou mais módulos de inspeção de segurança;

(15) *Carga conhecida* significa a carga que é submetida a controles de segurança desde sua inspeção de segurança ou desde sua origem, tratando-se, neste último caso, de carga manuseada por (ou sob a responsabilidade de) expedidor reconhecido ou agente de carga aérea acreditado;

(16) *Carga de Alto Risco* significa o volume de carga ou mala postal que:

(i) contenha informações de inteligência que indiquem que pode representar uma ameaça; ou

(ii) apresente sinais de adulteração com anomalia que aumente a suspeita; ou

(iii) seja entregue por entidade desconhecida e possua natureza tal que apenas as medidas de segurança habituais não são suficientes para detectar itens proibidos que possam colocar em risco a aviação civil.

(17) *Carga ou mala postal suspeita* significa a denominação dada a um volume de carga ou mala postal que apresente alguma das seguintes características: não identificável, abandonada, violada, que apresente ruído, exale odor que indique uma suspeita ou apresente sinais de vazamento de alguma substância líquida, sólida ou gasosa não identificável como substância permitida para transporte;

(18) *Comissão de Segurança Aeroportuária (CSA)* significa a comissão que reúne, regular ou extraordinariamente, representantes de organizações públicas e empresas privadas com atividades operacionais nos aeródromos públicos brasileiros, envolvidos com a segurança da aviação civil, para tratar de aspectos relacionados ao Programa de Segurança Aeroportuária (PSA);

(19) *Explorador de Área Aeroportuária* significa a pessoa física ou jurídica que, mediante contrato com o operador de aeródromo, explora instalações ou áreas aeroportuárias (correspondente ao termo *concessionário*, descrito no art. 4º, inciso LV, do Decreto nº 7.168, de 2010);

(20) *Facilitação* significa a gestão eficiente dos processos de controle necessários com o objetivo de acelerar o despacho de pessoas, mercadorias e aeronaves e de evitar atrasos desnecessários na operação;

(21) *Conscientização com AVSEC* significa uma atividade integrante do processo de concessão de credencial, proporcionada pelo operador do aeródromo, que busca conscientizar as pessoas que trabalham nas áreas operacionais do aeródromo sobre a importância da AVSEC e sobre as principais regras de segurança aplicadas naquele aeródromo, podendo ser realizada por palestras presenciais, apresentações por vídeo, módulos a distância, dentre outros meios.

(22) *Imprevisibilidade de Medida de Segurança* significa a implementação de medida de segurança com frequências irregulares, em diferentes locais ou utilizando meios variados, de acordo com um marco definido, com o objetivo de aumentar sua eficácia e seu efeito dissuasivo*;*

(23) *Inspeção de segurança da aviação civil* significa a atividade de 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. Neste regulamento, aplicam-se os termos "inspeção de segurança" ou "inspeção" com o mesmo significado;

(24) *Lado Ar* significa a área de movimento do aeródromo, terrenos adjacentes e edificações, cujo acseso é controlado.

(25) *Medidas Adicionais de Segurança* significa o conjunto de alterações em procedimentos, processos, equipamentos ou instalações a ser disponibilizado pelo operador de aeródromo ou operador aéreo, em virtude de elevação do nível de ameaça, ativação de ações do plano de contingência ou devido à determinação específica da ANAC, por meio de Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (DAVSEC);

(26) *Módulo de inspeção* significa o conjunto mínimo de recursos humanos e materiais habilitados a serem empregados em um canal de inspeção do aeródromo para a realização dos procedimentos de inspeção de pessoas, veículos, equipamentos e suprimentos;

(27) *Objeto suspeito* significa qualquer substância, objeto ou volume, incluindo bagagem de mão, bagagem despachada, carga e mala postal, suspeito de conter artefatos explosivos, artefatos QBRN ou outro artigo perigoso com potencial de causar dano iminente;

(28) *Operação charter* significa um serviço de transporte aéreo não regular, executado por empresa de transporte aéreo público, nacional ou estrangeira, regular ou não regular, sendo permitida a comercialização dos espaços individuais ao público em geral. Trata-se de uma modalidade de serviço aéreo integrante da aviação comercial;

(29) *Operação de fretamento* significa um serviço de transporte aéreo não regular, executado por empresa de transporte aéreo público, nacional ou estrangeira, regular ou não regular, com a finalidade de atender um contrato de transporte firmado entre o operador aéreo e uma pessoa física ou jurídica, e compreendendo a capacidade total da aeronave, sem, portanto, transportar passageiros e/ou carga estranhos ao afretador, sendo vedada a comercialização de espaços individuais ao público em geral. Trata-se de uma modalidade de serviço aéreo integrante da aviação comercial distinta da modalidade de táxi aéreo;

(30) *Passageiros processados* significa a soma de passageiros embarcados e desembarcados no aeródromo;

(31) *Ponto de acesso emergencial* significa o(s) local(is) do aeródromo, dotado(s) de infraestrutura e recursos humanos adequados, para onde pode ser direcionada a entrada e/ou saída de pessoas, veículos e equipamentos nas Áreas Controladas ou Áreas Restritas de Segurança, sendo utilizado(s) de forma excepcional, com o objetivo de atender situações emergenciais, previstas nos planos de emergência e de contingência do aeródromo, ou de prover a necessidade de alguma operação especial do aeródromo;

(32) *Ponto de controle de acesso* significa o(s) local(is) do aeródromo, dotado(s) de infraestrutura e recursos humanos adequados, para onde é direcionada a entrada e/ou saída de pessoas, veículos e/ou equipamentos nas Áreas Controladas ou Áreas Restritas de Segurança, sendo utilizado(s) regularmente nas situações normais de operação;

(33) *Ponto sensível* significa a área, instalação ou outra facilidade aeroportuária que, se avariada ou destruída, prejudicará o funcionamento normal do aeródromo;

(34) *Programa de Segurança do Transporte Aéreo de Valores (PSTAV)* significa a denominação atribuída ao documento formal sigiloso, elaborado pelo operador de aeródromo, com a participação do(s) órgão(s) de segurança pública competente(s), dos operadores aéreos e de empresas de segurança privada de transporte de valores, onde serão estabelecidas as medidas preventivas e as repressivas contra qualquer tentativa delituosa de obstar as operações de embarque e desembarque de valores no aeródromo;

(35) *Setor de credenciamento* significa uma unidade organizacional do operador de aeródromo, subordinada ao setor de segurança aeroportuária, responsável pela gestão do sistema de credenciamento e autorização de acesso às áreas internas do aeródromo;

(36) *Setor de segurança aeroportuária* significa a unidade organizacional do operador de aeródromo responsável pela administração dos recursos e condução dos processos relacionados à segurança patrimonial e proteção das operações aeroportuárias contra atos de interferência ilícita;

(37) *Sistema de Contingência de AVSEC* significa um componente do Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária que contempla os recursos e ações planejados para responder às ameaças e aos atos de interferência ilícita no aeródromo;

(38) *Supervisão* significa as ações de monitoramento para verificar e garantir o cumprimento de procedimentos de segurança por parte de pessoas ou organizações no ambiente aeroportuário;

(39) *Varredura* significa a busca minuciosa implementada em área aeroportuária com objetivo de identificar ou descartar a presença de objetos proibidos;

(40) *Vigilância* significa a medida preventiva de segurança implementada por meio de ações, recursos físicos e humanos, suficientes para servir como: (i) instrumento dissuasório para diminuir a probabilidade de ocorrência de atos de interferência ilícita e (ii) meio de detecção e de pronta resposta a qualquer ameaça às operações da aviação civil, com o objetivo de interceptar uma ameaça ou diminuir os seus efeitos negativos. São exemplos de recursos que podem constituir a vigilância: atuação de vigilantes ou APAC para proteção de perímetros, áreas ou pontos de acesso; patrulhamento de perímetro e áreas; aplicação de equipamentos de detecção automática de intrusos; instalação de circuito fechado de televisão (CFTV) e aplicação de iluminação de segurança em perímetros, áreas ou pontos de acesso; e

(41) *Zoneamento de segurança* significa a demarcação de áreas ou instalações aeroportuárias através da identificação e delimitação, de forma que estejam devidamente classificadas como área pública, área controlada ou área restrita de segurança.

107.5 Siglas e Abreviaturas

(a) Para efeito deste regulamento, aplicam-se as siglas e abreviaturas disponíveis no RBAC 01, no artigo 3º do Anexo ao Decreto nº 7.168, de 2010, e as seguintes:

(1) *AC*: Área Controlada;

(2) *AVSEC*: Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita;

(3) *CFTV*: Circuito Fechado de Televisão;

(4) *CHT*: Certificado de Habilitação Técnica;

(5) *DAVSEC*: Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;

(6) *PCA*: Plano de Contingênica de AVSEC do Aeródromo; e

(7) *PSTAV*: Programa de Segurança de Transporte Aéreo de Valores.

107.7 Metodologia de Aplicação do Regulamento

(a) A aplicação adequada dos requisitos contidos neste RBAC é alcançada com a utilização da Tabela de Requisitos disponibilizada no Apêndice A deste regulamento.

(1) A Tabela de Requisitos apresenta, na sua primeira linha, as classes de aeródromos consideradas neste regulamento e, na sua primeira coluna, cada uma das seções constantes neste regulamento.

(2) No cruzamento de cada classe de aeródromo com cada seção ou parágrafo dispostos na tabela é indicado o grau de aplicação dos requisitos estabelecidos, podendo assumir as seguintes designações gerais: obrigatório, recomendado ou dispensado.

(3) A designação geral de recomendação é entendida como uma especificação de característica física, configuração, material, performance, pessoal ou procedimento cuja aplicação é desejável para a segurança, e que os aeródromos poderiam buscar atender mesmo não estando sujeito à sanções de fiscalização pelo seu não cumprimento.

(4) A designação do grau de aplicação pode conter condicionantes, através da descrição de situações específicas que podem complementar a designação geral de aplicabilidade para uma determinada combinação de requisito e classe de operador.

107.9 Classificações dos Aeródromos

(a) O universo de aeródromos abrangido pelo parágrafo 107.1(a) é classificado, para efeitos de aplicação deste regulamento, de acordo com:

(1) a infraestrutura do aeródromo disponível, avaliada observando os serviços e as facilidades proporcionados por pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminais de passageiros e carga e área de estadia, conforme critérios regulatórios estabelecidos pela Portaria nº 1592/GM5, de 7 de novembro de 1984, ou outro instrumento normativo que venha a substituí-la;

(2) o tipo de serviço aéreo operado no aeródromo; e

(3) o número de passageiros processados.

(b) As classes definidas para os aeródromos, segundo a infraestrutura disponível, são:

(1) **Classe AD**: Aeródromo civil público não categorizado como arrecadador de tarifas aeroportuárias; e

(2) **Classe AP**: Aeródromo civil público categorizado como arrecadador de tarifas aeroportuárias (também denominado simplesmente de aeroporto).

(c) As classes definidas para os aeroportos, segundo o tipo de serviço aéreo em operação e o número de passageiros processados, são:

(1) **Classe AP-0**: Aeroporto com operação exclusiva de aviação geral, de serviço de táxi aéreo e/ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento;

(2) **Classe AP-1**: Aeroporto com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação *charter* e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos inferior a 600.000 (seiscentos mil);

(3) **Classe AP-2**: Aeroporto com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação *charter* e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos superior ou igual a 600.000 (seiscentos mil) e inferior a 5.000.000 (cinco milhões); e

(4) **Classe AP-3**: Aeroporto com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação *charter* e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos superior ou igual a 5.000.000 (cinco milhões).

(d) A ANAC dará publicidade à classificação dos aeródromos, para fins de aplicação deste regulamento, considerando os dados estatísticos encaminhados à Agência, nos termos da Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011, ou outro instrumento normativo que venha a substituí-la.

(1) Em aeródromo que possua menos de 3 (três) anos de operação, o operador de aeródromo deve declarar à ANAC a classe em que pretende operar.

(i) A classe atribuída ao aeródromo novo deve ser avaliada durante os 2 (dois) primeiros anos de sua operação, com vistas à adequação de classe.

(e) O operador de aeródromo de classe AD que passe a se enquadrar na classe AP-0 deve demonstrar o atendimento aos requisitos deste regulamento em prazo não superior a 120 (cento e

vinte) dias a partir da publicação do ato que categorizar o aeródromo como arrecadador de tarifas aeroportuárias.

(f) O operador de aeródromo de classe AD ou AP-0 que deseje operar nas condições das classes AP-1, AP-2 ou AP-3 deve demonstrar previamente o cumprimento aos requisitos deste regulamento.

(g) O operador de aeródromo de classe AP-1 ou AP-2 que, em virtude de seu movimento operacional, passe a se enquadrar em classe superior, tem até o último dia útil do mês de maio seguinte ao período de referência para se adequar aos requisitos da nova classe.

(h) O operador de aeródromo que deixar de atender operações que o classifiquem como AP-1, AP-2 ou AP-3, pode solicitar reclassificação à ANAC.

(i) A ANAC pode enquadrar qualquer operador de aeródromo em classe diferente da qual lhe seria aplicável nos termos do parágrafo 107.9(a), desde que previamente justificado, com base em avaliação de risco efetuada pela ANAC.

(1) No caso de o novo enquadramento requerer mudança nas especificações de característica física, configuração, material, desempenho, pessoal ou procedimento, o operador de aeródromo deve demonstrar o atendimento aos requisitos deste regulamento em prazo não superior a 120 (cento e vinte) dias, contados a partir do recebimento da comunicação da ANAC.

(j) Independentemente da classe atribuída, a ANAC pode estabelecer a obrigatoriedade de atendimento a requisito(s) específico(s) para qualquer operador de aeródromo, desde que previamente justificado, com base em avaliação de risco efetuada pela ANAC.

(1) Neste caso, o prazo para adequação do operador de aeródromo será determinado através do ato administrativo que estabelecer a obrigatoriedade de atendimento a requisito(s) específico(s).

107.11 a 107.15 [RESERVADO]

SUBPARTE B
RECURSOS ORGANIZACIONAIS, TECNOLÓGICOS E HUMANOS

107.17 Avaliação de Risco e Planejamento Aeroportuário

(a) O operador de aeródromo deve elaborar e implementar um processo contínuo de avaliação de risco, com o objetivo de orientar o planejamento da segurança aeroportuária.

(b) Na elaboração de estudos e projetos com fins de reforma, modernização ou ampliação da infraestrutura e instalações aeroportuárias, o operador de aeródromo deve garantir que os aspectos de AVSEC sejam observados e contemplados, em especial os requisitos deste regulamento.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar a infraestrutura e os procedimentos para garantir a aplicação dos controles de segurança, adotando o conceito de imprevisibilidade de medida de segurança, conforme disposto nas subpartes seguintes deste regulamento, e impedir que sejam introduzidas armas, explosivos, artefatos químicos, biológicos, radiológicos e nucleares (QBRN) ou substâncias e materiais proibidos em ARS.

(d) O operador de aeródromo deve garantir que obras e serviços sejam planejados e executados de forma a preservar a segurança aeroportuária.

107.19 Aquisição de Equipamentos de Segurança

(a) O operador de aeródromo deve adquirir equipamentos de segurança de forma a atender aos requisitos deste regulamento.

(1) Os equipamentos de segurança a serem adquiridos pelo operador de aeródromo devem atender as especificações técnicas mínimas dos parâmetros de detecção, calibração e operação necessários para assegurar a eficácia e continuidade dos níveis de segurança.

(2) O operador de aeródromo deve considerar a utilização de tecnologias modernas que permitam a execução das medidas de forma eficiente e eficaz, que respeitem a privacidade do usuário e promovam a facilitação do transporte aéreo.

(b) A utilização de equipamentos de inspeção de segurança que adotem tecnologias ou conceitos operacionais ainda não previstos pela regulamentação poderá ser realizada mediante aprovação prévia da ANAC.

(1) A solicitação de utilização de equipamento de inspeção que adote tecnologias ou conceitos operacionais ainda não previstos deve ser encaminhada à ANAC pelo operador de aeródromo interessado.

(2) Com o objetivo de verificar a eficácia de determinado equipamento de segurança, a ANAC poderá determinar, por período de tempo específico, que o equipamento seja utilizado pelo operador de aeródromo apenas em operação assistida.

(c) O operador de aeródromo deve manter um inventário atualizado dos equipamentos de segurança.

107.21 Calibração de Equipamentos de Segurança

(a) O operador de aeródromo deve manter os equipamentos calibrados de forma a atender aos requisitos deste regulamento, em função do nível de ameaça.

(1) Com o objetivo de garantir a calibração e a eficácia adequada dos equipamentos de segurança e sistemas de suporte, o operador de aeródromo deve elaborar e implementar um programa de testes e ensaios de aferição, descrevendo:

(i) o cronograma de realização de testes e ensaios de aferição;

(ii) a(s) metodologia(s) empregada(s) nos testes e ensaios de cada equipamento;

(iii) o(s) resultado(s) esperado(s) para a condição de funcionamento aceitável do equipamento; e

(iv) as ações corretivas a serem adotadas na identificação de deficiências ou desvios das características esperadas.

107.23 Operação e Manutenção de Equipamentos de Segurança

(a) O operador de aeródromo deve manter os equipamentos em condições normais de operação, observando os requisitos deste regulamento e as recomendações dos fabricantes dos equipamentos.

(1) Na operação dos equipamentos devem ser observados aspectos gerais sobre fatores humanos, de forma que as limitações de atuação dos profissionais não contribuam para o cometimento de erros que prejudiquem o sistema de segurança.

(2) Na eventual indisponibilidade de equipamentos de inspeção, o operador do aeródromo deve impedir o acesso de pessoas e objetos às áreas restritas de segurança até que se adote meios alternativos para garantir a continuidade do processo de inspeção.

(3) A garantia das condições normais de operação deve ser buscada, através de um programa de manutenção preventiva que inclua procedimentos alternativos em caso de falhas.

(4) Em situação de emergência, o operador de aeródromo deve manter em condição de prontidão operacional permanente os recursos humanos e materiais, para atuar sob a coordenação do Centro de Operações de Emergência (COE), que sejam necessários para garantir a manutenção corretiva dos equipamentos.

107.25 Recursos Humanos

(a) O operador de aeródromo deve designar profissional(ais) capacitado(s), que atenda(m) critérios de seleção, de acordo com requisitos estabelecidos em regulamento específico, quando couber, a ele legalmente vinculado(s), responsável(eis) por executar no aeródromo os procedimentos dos controles de segurança previstos neste regulamento.

(b) O operador de aeródromo deve designar profissional(ais) capacitado(s), que atenda(m) critérios de seleção, de acordo com requisitos estabelecidos em regulamento específico, quando couber, a ele legalmente vinculado(s), responsável(eis), exclusivamente, pela coordenação e gestão do setor de segurança aeroportuária e dos recursos necessários à aplicação dos controles de segurança previstos neste regulamento, incluindo as ações de contingência.

(1) O(s) profissional(is) deve(m) ser designado(s) por meio de ato próprio do operador de aeródromo e, para fins de exercício da função, será(ão) considerado(s) o(s) Responsável(is) pela AVSEC do operador do aeródromo.

(c) O operador de aeródromo deve designar um profissional capacitado, que atenda(m) critérios de seleção, de acordo com requisitos estabelecidos em regulamento específico, quando

couber, a ele legalmente vinculado, responsável pela gestão dos processos relacionados ao Controle de Qualidade AVSEC, de acordo com as diretrizes estabelecidas no Programa Nacional de Controle de Qualidade de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNCQ/AVSEC).

(1) O profissional deve ser designado por meio de ato próprio do operador de aeródromo e, para fins do exercício da função, será considerado o Responsável pelo PCQ/AVSEC do operador do aeródromo.

107.27 a 107.35 [RESERVADO]

SUBPARTE C
SISTEMA DE COORDENAÇÃO E COMUNICAÇÃO

107.37 Ativação da Comissão de Segurança Aeroportuária

(a) O operador de aeródromo deve garantir a ativação e o funcionamento de uma CSA com o objetivo de buscar a implementação coordenada das medidas de segurança para proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, observando os requisitos deste regulamento e demais diretrizes e disposições estabelecidas na regulamentação da AVSEC.

(1) A CSA deve ser instituída por ato próprio do operador de aeródromo, com a publicação de sua finalidade, responsabilidades e forma de funcionamento através de regimento interno.

(2) As reuniões da CSA devem ser realizadas, ordinariamente, a cada 3 (três) meses ou, extraordinariamente, por meio de reuniões convocadas de forma plena ou setorial pelo presidente da CSA ou por iniciativa justificada de um de seus membros permanentes.

(3) A programação das reuniões ordinárias deve ser elaborada e comunicada à ANAC com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias.

(4) A programação das reuniões extraordinárias deve ser comunicada à ANAC com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, ressalvadas as situações de urgência, nas quais a comunicação deve ser realizada com a maior antecedência possível.

(5) A ANAC pode participar das reuniões ordinárias e extraordinárias, como membro consultivo, mediante coordenação prévia junto ao setor de segurança aeroportuária.

107.39 Atribuição de Responsabilidades à CSA

(a) Constituem responsabilidades da CSA:

(1) promover a coordenação das diversas organizações públicas e entidades privadas com atividades operacionais no aeródromo, de forma a alcançar a implementação adequada das diretrizes, requisitos e orientações relacionados à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, publicados pela Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil (CONSAC), ANAC, Departamento da Polícia Federal (DPF), Comando da Aeronáutica (COMAER) e outros órgãos públicos com competência na regulação da AVSEC;

(2) propor as ações necessárias para buscar a aplicação padronizada e efetiva do Programa de Segurança Aeroportuária (PSA);

(3) identificar ameaças, vulnerabilidades ou problemas operacionais e propor ao operador do aeródromo a implementação de alterações ou melhorias nas medidas preventivas de segurança e de resposta às emergências (plano de contingência de AVSEC), previamente estabelecidas pelo operador de aeródromo, observando diretrizes e requisitos estabelecidos pela ANAC;

(4) avaliar e aprovar os limites e as barreiras de segurança das ARS, previamente propostos pelo operador do aeródromo;

(5) avaliar e aprovar em reunião extraordinária, restrita às entidades envolvidas na aplicação das medidas de segurança, o Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores (PSTAV) e suas alterações posteriores, previamente elaborado e proposto pelo operador do aeródromo;

(6) propor as ações necessárias para buscar a aplicação padronizada e efetiva do PSTAV;

(7) avaliar os projetos de reforma e/ou de ampliação aeroportuária, de forma a garantir que os aspectos da AVSEC estejam contemplados na concepção e execução dos projetos, e também, de forma a buscar a incorporação de novos meios e tecnologias que contribuam tanto para a segurança quanto para a facilitação do transporte aéreo;

(8) fomentar as ações necessárias para garantir que todos os funcionários atuantes no aeródromo possuam a qualificação específica da AVSEC exigida para o desenvolvimento das suas atividades operacionais; e

(9) fomentar a cultura de segurança no âmbito da comunidade aeroportuária, através de comunicações ou eventos de conscientização de temas da AVSEC, em especial quando da aplicação de novas medidas de segurança e quando solicitado pela ANAC ou por autoridade policial atuante no aeródromo.

107.41 Regimento Interno da CSA

(a) O operador de aeródromo deve elaborar, implementar e manter um regimento interno para regular o funcionamento da CSA de forma a garantir que suas responsabilidades sejam cumpridas adequadamente.

(1) O regimento interno deve prever, no mínimo, o seguinte conteúdo: forma de convocação dos membros, controle de frequência, desenvolvimento dos debates e deliberações, elaboração de ata e outros documentos necessários ao funcionamento da comissão.

(2) A CSA deve ser presidida e secretariada por profissionais designados pelo operador do aeródromo que atuem no setor de segurança aeroportuária do aeródromo, sendo responsáveis pela condução adequada das atividades da comissão.

(3) A CSA deve ser restrita e composta pelo operador do aeródromo e por representantes dos seguintes membros permanentes, quando em operação no aeródromo:

(i) órgão de segurança pública responsável por atividades de polícia no aeródromo (Polícia Federal, Polícia Civil e/ou Militar);

(ii) organização militar, no caso de aeródromo compartilhado;

(iii) órgão responsável pelo serviço de contraincêndio e resposta à emergência;

(iv) órgão responsável pelo serviço de navegação aérea;

(v) órgão responsável pelo serviço de migração;

(vi) órgão responsável pelo serviço aduaneiro;

(vii) órgão responsável pelo serviço de vigilância agropecuária;

(viii) órgão responsável pelo serviço de vigilância sanitária;

(ix) operadores aéreos (empresas de transporte aéreo, empresas de táxi aéreo ou de serviço aéreo especializado, entidades aerodesportivas, escolas de aviação civil ou outros operadores de aeronaves sediadas no aeródromo);

(x) empresas contratadas pelo operador de aeródromo ou operadores aéreos que prestem serviços de proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita; e

(xi) explorador de área aerportuária ou outras organizações que possuam responsabilidades na execução de medidas de proteção e controle de acesso à Área Controlada ou Área Restrita de Segurança.

(4) Os membros permanentes devem formalizar, junto ao operador do aeródromo, a indicação de representantes, titular e suplente, para compor as reuniões.

(5) O operador de aeródromo deve avaliar a necessidade de outras organizações públicas ou privadas que possuam responsabilidades relacionadas à AVSEC, atuantes ou não no aeródromo, serem convidadas para participar de reuniões, mediante deliberação da CSA e registro em ata.

(6) O operador de aeródromo deve realizar gestão junto às organizações tratadas como membros permanentes da CSA, de forma a buscar a presença e contribuição em todas as reuniões da comissão, ressalvando as ausências devidamente justificadas.

107.43 Comunicação sobre Assuntos de AVSEC

(a) Nas ocorrências de atos ou tentativas de interferência ilícita ou de situações que indiquem ameaças ou vulnerabilidades no sistema de segurança, o operador de aeródromo deve encaminhar Documento de Segurança da Aviação Civil (DSAC) à ANAC, relatando todas as informações relevantes do fato.

(1) O assunto do DSAC e as eventuais ações ou medidas corretivas já implementadas devem ser submetidos à apreciação da CSA do aeródromo, para sua avaliação e deliberação sobre a necessidade de adoção de ações ou medidas adicionais.

(2) A ata de reunião de CSA em que seja apreciado assunto de DSAC deve ser encaminhada à ANAC, para fins de comunicação formal das avaliações e deliberações adotadas.

(b) O operador de aeródromo deve:

(1) garantir que a comunicação cujo conteúdo trate de atos de interferência ilícita, ameaças, vulnerabilidades, ou demais informações que possam comprometer a segurança da aviação civil seja realizada utilizando meios padronizados e apropriados que previnam sua divulgação indevida;

(2) manter os registros de comunicação e preservar evidências, por prazo não inferior a 12 (doze) meses, visando ao assessoramento de investigações;

(3) notificar o aeródromo de destino e de escalas quando detectar falha no controle de segurança de responsabilidade do operador do aeródromo, que possa ter afetado um voo de aeronave que já tenha decolado; e

(4) manter a ANAC atualizada acerca da disponibilidade de órgão de segurança pública no aeródromo.

107.45 a 107.53 [RESERVADO]

SUBPARTE D
SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO ÀS ÁREAS E INSTALAÇÕES DO AERÓDROMO

ZONEAMENTO E BARREIRA DE SEGURANÇA

107.55 Perímetros Patrimonial e Operacional

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implantar o zoneamento de segurança da área patrimonial e operacional, demarcando-o em plantas do sítio aeroportuário, de forma que permita a interpretação clara das áreas, devendo apresentar no mínimo:

(1) as delimitações do perímetro patrimonial e operacional;

(2) os limites estabelecidos em áreas externas e internas de edificações ou instalações, tais como, terminal de passageiros, terminal de cargas, pontos sensíveis e edifício ou instalação sob responsabilidade de explorador de área aeroportuária, dentre outros; e

(3) no caso de aeródromos civis compartilhados, uma diferenciação clara entre áreas civis e militares.

107.57 Áreas Controladas e Áreas Restritas de Segurança

(a) As áreas delimitadas pelo perímetro operacional (lado ar) devem ser classificadas em Áreas Controladas (AC) ou Áreas Restritas de Segurança (ARS), de acordo com a avaliação de risco realizada pelo operador de aeródromo.

(1) As áreas do lado ar de um aeródromo, avaliadas com grau de risco prioritário, devem ser classificadas como ARS, devendo incluir, pelo menos, os pátios de aeronaves utilizados pela aviação comercial regular ou operação *charter*, áreas de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, áreas de manuseio e armazenamento de bagagens, áreas de manuseio e armazenamento de carga e mala postal conhecidos, de provisões, de materiais de limpeza ou de outros suprimentos a serem direcionados às aeronaves da aviação comercial regular ou operação *charter*.

(2) As demais áreas do lado ar, avaliadas com grau de risco não prioritário, devem ser classificadas como AC.

(b) O operador de aeródromo deve demarcar os limites (perímetros) das AC e das ARS em plantas do sítio aeroportuário, de forma que permita a interpretação clara das áreas, incluindo os limites estabelecidos em áreas internas de edificações ou instalações, tais como terminal de passageiros, terminal de cargas e edifício ou instalação de explorador de área aeroportuária, dentre outros.

(1) Nos aeródromos onde houver a obrigatoriedade de constituição de CSA, os limites das ARS demarcadas pelo operador do aeródromo devem passar por aprovação prévia dos órgãos públicos e empresas atuantes no aeródromo, no âmbito da CSA, antes de serem efetivadas.

107.59 Áreas do Terminal de Passageiros

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implantar o zoneamento de segurança do terminal de passageiros, demarcando-o em plantas da edificação do terminal, de forma que permita a interpretação clara das áreas, devendo apresentar, no mínimo:

(1) as delimitações de áreas públicas, áreas controladas e áreas restritas de segurança; e

(2) o fluxo de entrada, saída e circulação de passageiros e funcionários nas áreas restritas de segurança.

107.61 Áreas do Terminal de Carga

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implantar o zoneamento de segurança do terminal de carga, demarcando-o em plantas da edificação do terminal, de forma que permita a interpretação clara das áreas, devendo apresentar, no mínimo:

(1) as delimitações de áreas públicas, áreas controladas e áreas restritas de segurança, demarcando-as em plantas dos terminais de carga;

(2) o fluxo de entrada, saída e circulação de veículos, pessoas e volumes de carga e mala postal; e

(3) a indicação das áreas e pontos destinados ao processamento adequado da carga, tais como as áreas de aceitação (ou recebimento), áreas de armazenamento, áreas ou pontos de transferência, áreas de conferência (ou fiscalização) e inspeção de volumes de carga.

(b) Nos casos em que a operação do terminal de carga está sob a responsabilidade de um explorador de aérea aeroportuária, o operador de aeródromo deve garantir que a organização responsável atenda os requisitos constantes nos parágrafos 107.61(a) e 107.81(l), observando, também, os demais controles de segurança relativos à carga, mala postal e outros itens, descritos na subparte E deste regulamento.

107.63 Áreas de Uso dos Operadores de Táxi Aéreo e da Aviação Geral

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implantar o zoneamento de segurança das áreas de uso dos operadores de táxi aéreo e da aviação geral, demarcando-o em plantas do sítio aeroportuário, devendo garantir que:

(1) as áreas de estacionamento de aeronaves dos operadores de táxi aéreo e da aviação geral sejam separadas, no espaço ou no tempo, das áreas utilizadas por aeronaves dos demais operadores da aviação comercial; e

(2) as pistas de táxi para as áreas de estacionamento de aeronaves dos operadores de táxi aéreo e da aviação geral sejam claramente identificadas.

(b) No aeródromo onde a separação exigida no parágrafo 107.63(a)(1) não for viável, o operador de aeródromo deve estabelecer, em coordenação com o órgão de controle de tráfego aéreo, pontos de controle nos pátios, nos quais as aeronaves dos operadores de táxi aéreo e da aviação geral possam ser submetidas à verificação ou inspeção de segurança da aeronaveno momento do desembarque da tripulação e dos passageiros..

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer, em coordenação com o órgão de controle de tráfego aéreo, procedimentos de segurança para os operadores de táxi aéreo e da aviação geral, visando à prevenção de atos de interferência ilícita, incluindo:

(1) regras acerca da utilização das pistas de táxi destinadas ao tráfego no solo de suas aeronaves, a fim de mantê-las separadas dos serviços relacionados aos demais operadores da aviação comercial; e

(2) vigilância da área de movimento do aeródromo, de forma que permita a identificação e abordagem de tráfego ou de acesso não autorizado de aeronaves.

107.65 Pontos Sensíveis

(a) O operador de aeródromo deve identificar os pontos sensíveis, situados dentro e fora do perímetro patrimonial do aeródromo, e suas áreas adjacentes, demarcando-os em plantas do sítio aeroportuário e entorno, de forma que permita a interpretação clara dos pontos.

(1) A identificação dos pontos sensíveis deve incluir, ao menos, as instalações de auxílio à navegação aérea, instalações de fornecimento de água, energia elétrica e combustível para aviação civil e, ainda, pistas de pouso e decolagem ou pistas de táxi que passem sobre via pública.

(b) Quando o ponto sensível estiver localizado dentro do perímetro patrimonial do aeródromo, o operador de aeródromo deve:

(1) implantar barreiras de segurança que sejam capazes de dissuadir e dificultar o acesso indevido (não autorizado) de pessoas às áreas dos pontos sensíveis; e

(2) manter vigilância permanente dos pontos sensíveis, de forma a garantir a proteção adequada das áreas e medidas de pronta resposta nas situações necessárias, tais como identificação de acesso indevido e de outras ameaças ao funcionamento normal do ponto sensível.

(c) Na aplicação das medidas estabelecidas no parágrafo 107.65(b)(1) o operador de aeródromo deve observar os seguintes requisitos:

(1) As barreiras de segurança utilizadas devem atender as características gerais estabelecidas no parágrafo 107.67(a).

(2) Quando, em função de limitações operacionais, as instalações do ponto sensível não puderem ser adequadamente protegidas por barreiras de segurança, o operador do aeródromo deve empregar controle de segurança alternativo apropriado.

(d) Quando o ponto sensível estiver localizado fora do perímetro patrimonial do aeródromo, deverá ser protegido pela organização encarregada de sua operação.

(1) No caso de ponto sensível operado pelo operador de aeródromo, este deve atender o parágrafo 107.65(b).

(2) No caso de ponto sensível operado por organização distinta do operador de aeródromo, este deve realizar gestão junto à organização responsável para buscar o atendimento do parágrafo 107.65(b).

(i) O operador de aeródromo deve supervisionar a eficácia das barreiras de segurança e da atividade de vigilância mantida pela organização responsável.

107.67 Barreira de Segurança

(a) O operador de aeródromo deve implantar barreiras de segurança que sejam capazes de dissuadir e dificultar o acesso não autorizado de pessoas às áreas delimitadas pelo perímetro operacional (lado ar) e suas subáreas, áreas controladas e áreas restritas de segurança.

(1) As barreiras de segurança devem apresentar as seguintes características gerais:

(i) possuir elementos construtivos para:

(A) dificultar a passagem por cima;

(B) resistir à pressão para dobrá-las ou cortá-las; e

(C) impedir que se passe por baixo;

(ii) possuir avisos de alerta quanto à restrição de acesso às áreas aeroportuárias, ao risco à integridade física e à possibilidade de aplicação de sanções legais, no caso de acesso não autorizado;

(iii) ser implantadas de tal forma que dificultem o arremesso de substâncias e artigos explosivos em uma aeronave, próximos a ela ou em outros pontos sensíveis;

(iv) ser mantidas em condições operacionais adequadas, assegurando a sua integridade e eficácia; e

(v) ser instaladas e mantidas dentro de uma área livre de obstáculos que possibilite a realização de vistoria para verificação da sua integridade e que dificulte a escalada de intrusos.

(2) O operador de aeródromo pode fazer uso de obstáculos naturais para constituir barreiras de segurança, desde que:

(i) o nível de segurança oferecido pelo obstáculo seja equivalente ao dos obstáculos artificiais; ou

(ii) sejam aplicadas medidas de segurança complementares para alcançar essa equivalência; e

(iii) a comprovação das condições anteriores seja demonstrada por meio da elaboração de um estudo prévio por parte do operador do aeródromo.

(3) Nos aeródromos onde houver a obrigatoriedade de constituição de CSA, as barreiras de segurança estabelecidas pelo operador do aeródromo para proteção de ARS devem passar por aprovação prévia, no âmbito da CSA, antes de serem efetivadas.

(4) No caso de não ser possível a implantação de barreiras de segurança em seções dos limites (perímetros) de uma AC ou ARS, o operador de aeródromo deve manter vigilância permanente, de forma a garantir a proteção adequada e focada desses perímetros, prevenindo, em especial, o acesso não autorizado à ARS.

(b) As instalações ou edificações sobre o perímetro de AC e ARS ou adjacentes a essas áreas devem ser adequadamente protegidas para impedir o acesso não autorizado à área operacional através de possíveis pontos de acesso, tais como janelas, dutos, tubulações, telhados ou qualquer outra passagem que possa ser utilizada indevidamente.

(c) O acesso a infraestruturas que cruzam área ou perímetro e que permitam ingresso à ARS, tais como valas, dutos e túneis de serviço subterrâneos, devem ser bloqueados e periodicamente inspecionados ou protegidos por dispositivos de detecção de intrusos.

(d) O operador de aeródromo deve garantir o uso de recursos que dificultem a invasão de veículos ao terminal de passageiros.

107.69 a 107.79 [RESERVADO]

VIGILÂNCIA E SUPERVISÃO

107.81 Vigilância e Supervisão

(a) O operador de aeródromo deve manter vigilância permanente do perímetro e da área operacional, de forma a garantir sua proteção adequada.

(1) O operador de aeródromo deve manter vias de serviço operacionais que permitam a realização de patrulhamento sistemático por todo o perímetro operacional, em especial nos pontos de controle de acesso mantidos fora de operação.

(2) O operador de aeródromo deve garantir que as posições de estacionamento e pernoite de aeronaves possuam iluminação adequada à atividade de vigilância.

(3) Na identificação de acesso ou tentativa de acesso indevido à área operacional ou à aeronave, o operador de aeródromo deve aplicar medidas de pronta resposta que sejam suficientes para impedir a continuidade do acesso e mitigar os possíveis efeitos negativos, incluindo, quando necessário, a comunicação ao setor de segurança aeroportuária e/ou ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, especialmente no sentido de proteger a ARS.

(4) Na ocorrência de acesso indevido à ARS, o operador de aeródromo deve realizar varredura na área afetada para garantir a sua esterilização.

(b) O acesso a infraestruturas que cruzam área ou perímetro e que permitam ingresso à ARS, tais como valas, dutos e túneis de serviço subterrâneos, devem ser bloqueados e periodicamente inspecionados ou protegidos por dispositivos de detecção de intrusos.

(c) O operador de aeródromo deve supervisionar a área operacional de maneira a assegurar que:

(1) todo profissional atuando na área operacional porte sua credencial em local visível e sem obstrução;

(2) todo veículo e equipamento dentro de área operacional porte sua autorização em local visível e sem obstrução;

(3) quando identificado o uso indevido de credencial ou autorização, inclusive com validade expirada, seja providenciado o seu recolhimento; e

(4) as empresas contratadas pelo aeródromo e as organizações públicas e privadas atuantes no aeródromo e com responsabilidades em AVSEC implementem as medidas preventivas de segurança adequadamente.

(d) O operador de aeródromo deve inspecionar os veículos suspeitos dentro e nas proximidades de área operacional, solicitando apoio do órgão de segurança pública quando julgar necessário.

(e) O operador de aeródromo deve realizar gestão junto aos órgãos de segurança pública para buscar a realização de patrulhamento sistemático nas áreas adjacentes ao lado ar do aeródromo, fora do perímetro operacional, que possa servir como instrumento dissuasório, de avaliação, de detecção e de resposta a eventuais ameaças às operações no aeródromo.

(f) O operador de aeródromo deve manter vigilância permanente do terminal de passageiros, de forma a garantir a proteção adequada do terminal.

(1) Na identificação de acesso ou tentativa de acesso indevido às áreas controladas e restritas do terminal de passageiros, o operador de aeródromo deve aplicar medidas de pronta resposta suficientes para impedir a continuidade do acesso e mitigar os possíveis efeitos negativos,

incluindo, quando necessário, a comunicação ao setor de segurança aeroportuária e/ou ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, especialmente no sentido de proteger a ARS.

(g) O operador de aeródromo deve realizar varredura periódica das áreas, instalações e objetos nos quais possam ser ocultados objetos suspeitos, armas, explosivos, artefato QBRN ou artigo perigoso.

(h) O operador de aeródromo deve garantir a difusão de informações à comunidade aeroportuária e ao público em geral acerca dos procedimentos a serem adotados nas situações de identificação de objetos ou materiais suspeitos nas áreas públicas do terminal de passageiros.

(i) O operador de aeródromo deve garantir que os artigos a serem armazenados em depósitos de bagagem ou guarda-volumes, destinados ao público em geral, localizados no interior do terminal de passageiros ou próximos de pontos sensíveis, sejam submetidos à inspeção de segurança pelo explorador do negócio, sob supervisão do operador do aeródromo.

(j) O operador de aeródromo deve garantir que as áreas de observação ou outra área do terminal de passageiros que proporcione visão das aeronaves estacionadas no pátio estejam sujeitas à vigilância.

(1) As áreas que oferecem visão e são próximas de aeronaves devem possuir proteção que impeçam o arremesso de objetos nas proximidades da aeronave.

(k) O operador de aeródromo deve garantir que as áreas públicas do terminal de passageiros não ofereçam visão das áreas e instalações destinadas à inspeção de segurança de pessoas, incluindo visão das imagens geradas pelos equipamentos de raios-x.

(l) O operador de aeródromo deve manter vigilância permanente do terminal de carga, de forma a garantir a proteção adequada do terminal.

(1) Na identificação de acesso ou tentativa de acesso indevido às áreas controladas e restritas do terminal de carga, o operador de aeródromo deve aplicar medidas de pronta resposta suficientes para impedir a continuidade do acesso e mitigar os possíveis efeitos negativos, incluindo, quando necessário, a comunicação ao setor de segurança aeroportuária e/ou ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, especialmente no sentido de proteger a ARS.

107.83 a 107.89 [RESERVADO]

CREDENCIAMENTO E AUTORIZAÇÃO

107.91 Gestão do Sistema de Credenciamento e Autorização

(a) O operador de aeródromo deve:

(1) implementar e manter um sistema de credenciamento de pessoas e autorização de veículos e equipamentos, de maneira que sirva como instrumento básico para a efetivação dos procedimentos de controle de acesso às áreas operacionais do aeródromo e para controle dos profissionais da comunidade aeroportuária;

(2) designar um setor específico da estrutura administrativa do operador de aeródromo, responsável pela gestão do sistema de credenciamento e autorização; e

(3) garantir que os funcionários envolvidos nas atividades de controle de acesso às áreas operacionais do aeródromo tenham conhecimento dos modelos de credenciais e autorizações emitidas pelo aeródromo e, ainda, dos modelos vigentes de credenciais oficiais emitidas por órgãos públicos que atuam no aeródromo.

(b) Na aplicação da medida estabelecida no parágrafo 107.91(a)(2) o operador de aeródromo deve observar os seguintes requisitos:

(1) As áreas internas do setor responsável pela gestão do sistema, onde é manuseada e arquivada a documentação, devem ser caracterizadas como Área Controlada; e

(2) Os funcionários que forem atuar no setor responsável pela gestão do sistema devem passar por verificação de antecedentes prévia e anualmente.

(c) O setor responsável pela gestão do sistema de credenciamento e autorização deve:

(1) emitir regras de conduta e procedimentos de controle relativos a uso adequado do sistema de credenciamento e autorização que deverão ser observados pelos operadores aéreos, exploradores de áreas e órgãos públicos presentes no aeródromo;

(2) produzir e administrar um cadastro de entidades públicas e privadas presentes no aeródromo e seus respectivos representantes (titular e até dois suplentes), autorizados a solicitar a emissão de credenciais e autorizações;

(3) definir os modelos de credencial aeroportuária e autorização de veículos, observando características e informações mínimas adequadas para as atividades de identificação e vigilância e que previna contra falsificações;

(4) preservar o sigilo das informações que lhe forem fornecidas no âmbito do processo de solicitação de credencial aeroportuária ou autorização de veículos;

(5) controlar e manter o registro dos atos necessários para o processo de concessão de credencial ou autorização; e

(6) produzir relatórios gerenciais com as informações de controle e registro de credenciais e autorizações aeroportuária, mensais e anuais, que devem ser arquivados, física ou eletronicamente, por no mínimo 5 (cinco) anos, a contar da data de emissão do relatório.

107.93 Concessão de Credenciais e Autorizações

(a) O operador de aeródromo deve implementar um processo de concessão de credencial aeroportuária para funcionários, pessoal de serviço e visitantes e de autorizações para os veículos e equipamentos que necessitem de acesso às Áreas Controladas ou Áreas Restritas de Segurança.

(1) A credencial e a autorização terão validade apenas no ambiente do aeródromo que as emitiu e devem ser classificadas em duas categorias: permanente ou temporária, sendo que:

(i) a credencial ou autorização permanente é concedida às pessoas ou veículos que possuirem autorização para adentrar, sem acompanhamento, as áreas operacionais do aeródromo e são direcionadas aos funcionários, veículos e equipamentos de organizações públicas ou privadas atuantes no aeródromo; e

(ii) a credencial ou autorização temporária é concedida às pessoas ou veículos que possuírem autorização para adentrar, sob acompanhamento, as áreas operacionais do aeródromo e são direcionadas ao pessoal de serviço e visitantes em geral.

(b) No processo de concessão de credenciais ou autorizações permanentes para funcionários e veículos de organizações privadas, o operador de aeródromo deve aplicar as seguintes etapas:

(1) exigir solicitação formal do interessado;

(2) avaliar detalhadamente a documentação recebida;

(3) formalizar os resultados da avaliação (concessão ou indeferimento);

(4) emitir a credencial ou a autorização aeroportuária, e disponibilizar as informações ao credenciado acerca das suas responsabilidades quanto ao uso adequado da credencial e quanto às possíveis penalidades, nos casos de uso indevido; e

(5) arquivar, física ou eletronicamente, a documentação exigida e produzida durante o processo, pelo período mínimo de 5 (cinco) anos, a contar da data da formalização da decisão.

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

(1) identificar adequadamente a pessoa, o veículo ou o equipamento a ser credenciado ou autorizado;

(2) demonstrar a necessidade de acesso ou permanência em área operacional do aeródromo;

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

(4) demonstrar a participação em atividade de conscientização e de disseminação de conhecimento que forneça as informações gerais necessárias para a permanência e circulação da pessoa nas áreas do aeródromo; e

(5) comprovar outras informações julgadas necessárias pelo operador do aeródromo, incluindo as exigidas por regulamento específico emitido pela ANAC.

(d) Na etapa de avaliação da documentação obrigatória, qualquer das hipóteses seguintes resultará no indeferimento da solicitação:

(1) ausência de atendimento dos critérios para identificação adequada do solicitante;

(2) ausência de necessidade de acesso ou permanência em área operacional do aeródromo;

(3) existência de antecedentes criminais que possam comprometer a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, os quais podem ser objeto de avaliação pelo Departamento de Polícia Federal;

(4) existência de informações comprovadas que indiquem o uso indevido da credencial ou autorização por parte do solicitante; ou

(5) outro impedimento legal ou regulamentar aplicável.

(e) No processo de concessão de credenciais ou autorizações permanentes para funcionários ou veículos de organizações públicas, o operador de aeródromo deve observar padrões de segurança definidos pela ANAC em coordenação com os órgãos públicos atuantes no aeródromo.

(f) No processo de concessão de credenciais ou autorizações temporárias para pessoal de serviço, visitantes ou veículos, o operador de aeródromo deve aplicar as etapas previstas nos parágrafos 107.93(b), (c) e (d), exceto os parágrafos 107.93(c)(3), 107.93(c)(4) e 107.93(d)(3).

(1) No caso de serviço de manutenção emergencial, atuação de agente público de fiscalização e controle ou programação de visitas à área operacional, e desde que o acompanhamento se dê por funcionário(s) do próprio operador do aeródromo, de posse de credencial permanente, previamente autorizado junto ao setor de credenciamento, o operador de aeródromo poderá fornecer as credenciais necessárias ao pessoal de serviço e visitantes sem a aplicação das etapas previstas nos parágrafos 107.93(b), (c) e (d).

107.95 Controle de Credenciais e Autorizações

(a) O operador de aeródromo deve implementar controles administrativos ou tecnológicos para garantir a credibilidade do sistema de credenciamento e autorização, devendo observar, no mínimo, procedimentos de renovação periódica e instrumentos para prevenir falsificações, desvios e o uso indevido de credenciais ou autorizações não devolvidas, extraviadas, furtadas ou roubadas.

(b) O controle deve informar a quantidade total de credenciais e autorizações válidas, destacando a quantidade das que estiverem na situação de:

(1) não devolvidas;

(2) extraviadas; e

(3) furtadas ou roubadas.

(c) O modelo de credencial ou autorização aeroportuária, com acesso à AC e ARS, deve ser alterado a cada 8 (oito) anos.

(1) No caso de aeródromo que não utilize tecnologia automatizada para controle de acesso, a alteração de modelo de credenciais ou autorizações deve ocorrer sempre que o número de credenciais não devolvidas, extraviadas, furtadas ou roubadas ultrapassar uma percentagem do total de credencias válidas que prejudique a confiabilidade do sistema.

(d) A credencial aeroportuária deve possuir validade máxima de 2 (dois) anos para as classificadas como permanentes e de 90 (noventa) dias para as classificadas como temporárias.

(e) A autorização de veículos deve possuir validade máxima de 1 (ano) para as classificadas como permanentes e de 30 (trinta) dias para as classificadas como temporárias.

(f) O sistema de credenciamento e autorização deve ser submetido, no mínimo, a inspeções semestrais e auditorias a cada 2 (dois) anos, observando o programa de controle de qualidade AVSEC do aeródromo.

(g) A emissão de vias adicionais de credenciais e autorizações (2ª via, 3ª via etc.) deve ser objeto de controle específico pelo operador do aeródromo, devendo no processo constar justificativa pertinente e avaliação criteriosa por parte do setor responsável pela concessão.

107.97 Conscientização com AVSEC

(a) O operador de aeródromo deve garantir que todas as pessoas que receberão credencial permanente, com permissão de acesso às áreas operacionais do aeródromo, tenham participado de atividade de conscientização com AVSEC.

(b) O desenvolvimento e condução da conscientização com AVSEC deverá ser atribuído a um profissional certificado em um dos seguintes cursos:

(1) Básico AVSEC;

(2) Inspeção de Segurança da Aviação Civil;

(3) AVSEC para Operador de Aeródromo; ou

(4) AVSEC para Operador Aéreo.

(c) A conscientização com AVSEC deve ser realizada no período entre 60 (sessenta) dias antes do credenciamento até o dia da requisição do credenciamento, podendo ser um ato simultâneo.

(d) A validade da conscientização com AVSEC deve ser a mesma da credencial permanente emitida pelo aeródromo, devendo ser realizada novamente quando da renovação da credencial.

(e) O operador de aeródromo deve manter registro das pessoas que cumpriram a conscientização com AVSEC, identificando os profissionais, as respectivas assinaturas e a data de realização da atividade.

(f) A conscientização com AVSEC deverá abordar, no mínimo, os seguintes tópicos:

(1) conceitos e princípios gerais da AVSEC;

(2) entidades aeroportuárias e suas responsabilidades pela segurança;

(3) regras de credenciamento e de controle de acesso às áreas operacionais do aeródromo; e

(4) regras de acionamento do plano de contingência do aeródromo.

107.99 [RESERVADO]

CONTROLE DE ACESSO

107.101 Pontos de Acesso

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e operar os pontos de controle de acesso e pontos de acesso emergencial às áreas controladas (AC) e áreas restritas de segurança (ARS), observando os recursos materiais e humanos necessários.

(1) O operador de aeródromo deve garantir que o acesso de pessoas, veículos e equipamentos à AC ou ARS ocorra somente através de ponto(s) de acesso previamente estabelecido(s).

(2) Os pontos de acesso devem prover nível de proteção, no mínimo, equivalente ao oferecido pelas barreiras de segurança empregadas pelo operador do aeródromo para proteção do perímetro das AC e ARS onde estão inseridos.

(3) O operador de aeródromo pode autorizar que a implementação e operação dos recursos necessários para o controle dos pontos de acesso permaneça sob a responsabilidade da organização que explora a respectiva área, desde que este elabore, implemente e mantenha um PSESCA, nos termos da seção 107.215.

(b) Os pontos de controle de acesso devem prover meios de impedir o acesso de pessoas, veículos e equipamentos sem credenciais ou autorizações ou com credenciais ou autorizações falsificadas, alteradas, vencidas ou de terceiros.

(1) No caso de pontos de controle de acesso de uso comum para pessoas e veículos, o operador de aeródromo deve garantir canais de fluxo segregados, de forma que as medidas de segurança aplicadas no controle de acesso de pessoas não interfiram nas medidas aplicadas aos veículos.

(c) Os pontos de acesso emergencial devem apresentar as seguintes características gerais:

(1) disponibilizar aviso de alerta quanto à destinação do acesso e quanto à proibição de uso fora de situações emergenciais;

(2) possuir monitoramento através de sistema de CFTV;

(3) permanecer fechado e trancado por meio de dispositivos frangíveis; e

(4) possuir sistema de alarme sonoro quando da utilização (abertura) do ponto de acesso, para acionamento do setor responsável pelo monitoramento dos acessos de emergência, quando localizados no terminal de passageiros.

107.103 Pontos de Acesso à Área Controlada

(a) Os pontos de controle de acesso devem apresentar as seguintes características gerais:

(1) implementar controle de acesso automatizado ou conduzido por profissional, neste caso apoiado por recursos adequados para a atividade de identificação e vigilância, incluindo cobertura da instalação, iluminação, modelos de credenciais e autorizações válidas;

(2) disponibilizar aviso de alerta quanto à permissão de acesso apenas de pessoas e veículos autorizados;

(3) possuir sistema de comunicação e alarme interligado ao setor responsável pelo monitoramento dos pontos de controle de acesso;

(4) possuir monitoramento através de sistema de CFTV; e

(5) permanecer fechados e trancados, quando estiverem fora de operação.

(b) O operador de aeródromo deve garantir que apenas pessoas, veículos e equipamentos previamente identificados e autorizados tenham acesso à área controlada através dos pontos de controle de acesso.

(1) O acesso desacompanhado à área controlada é permitido:

(i) às pessoas que portem credencial aeroportuária permanente expedida pelo operador do aeródromo.

(ii) ao inspetor de aviação civil designado pela ANAC e inspetor ou investigador credenciado pelo COMAER, no exercício da função, que apresentem a identificação de inspetor ou investigador emitida pelos respectivos órgãos;

(iii) ao tripulante militar, no exercício da função, que apresente a identificação funcional emitida pelo órgão das Forças Armadas;

(iv) ao tripulante dos operadores aéreos, através da apresentação da CHT original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço;

(v) ao aluno em instrução de voo, juntamente com seu instrutor, quando demonstrada tal situação; e

(vi) aos veículos que portem autorização de trânsito interno de veículos (ATIV) permanentes, expedida pelo operador do aeródromo.

(2) O acesso à área controlada, desde que acompanhado por qualquer profissional atuante no aeródromo, de posse de credencial permanente, é permitido:

(i) às pessoas que portem credencial aeroportuária temporária expedida pelo operador do aeródromo;

(ii) na forma de comboio, aos condutores de veículos ou equipamentos que portem autorização de trânsito interno de veículos (ATIV) temporário; e

(iii) ao passageiro de operador de táxi aéreo ou da aviação geral, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave;

(A) No caso em que o passageiro estiver acompanhado pelo tripulante de seu voo é dispensado o acompanhamento por profissional atuante no aeródromo.

(3) O acesso à área controlada, desde que acompanhado por profissional do operador do aeródromo, nos termos do parágrafo 107.93(f)(1), é permitido:

(i) aos profissionais necessários à execução de serviços emergenciais de manutenção, mediante solicitação formal da organização instalada no aeródromo e demandante dos serviços;

(ii) aos agentes públicos de fiscalização e controle, no exercício da função, que apresentem identificação expedida pelos respectivos órgãos; e

(iii) na forma de comboio, aos condutores de veículos ou equipamentos não credenciados, com necessidade de atendimento às atividades ou serviços na área controlada.

(4) Em caso de acesso ou tentativa de acesso indevido, o operador de aeródromo deve aplicar medidas de pronta reposta que sejam suficientes para bloquear e/ou impedir a continuidade do acesso, incluindo, quando necessário, a comunicação ao setor de segurança aeroportuária e/ou ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, observando o plano de contingência do aeródromo.

107.105 Pontos de Acesso à Área Restrita de Segurança

(a) Os pontos de controle de acesso devem ser instalados observando critérios de facilitação, de forma a garantir o processamento adequado de pessoa e veículos.

(1) Ponto de controle de acesso de uso exclusivo de funcionários, tripulantes e pessoal de serviço deve ser disponibilizado pelo operador do aeródromo, de forma a garantir fluxo e segregação adequados de funcionários em geral e passageiros.

(i) Os passageiros da aviação geral ou de serviço de táxi aéreo poderão, a critério do operador de aeródromo, utilizar os pontos de controle de acesso exclusivo de funcionários.

(b) Os pontos de controle de acesso devem possuir avisos contendo a relação de objetos que não podem acessar a ARS.

(c) O operador de aeródromo deve garantir que apenas pessoas, veículos e equipamentos previamente identificados, autorizados e inspecionados tenham acesso à ARS através dos pontos de controle de acesso.

(1) O acesso desacompanhado à ARS é permitido:

(i) às pessoas que portem credencial aeroportuária permanente expedida pelo operador do aeródromo;

(ii) ao inspetor de aviação civil credenciado pela ANAC e inspetor ou investigador credenciado pelo COMAER, no exercício da função, que apresentem a identificação de inspetor ou investigador emitida pelos respectivos órgãos;

(iii) ao tripulante militar, no exercício da função, que apresente a identificação funcional emitida pelo órgão das Forças Armadas;

(iv) ao tripulante dos operadores aéreos da aviação comercial, exceto de táxi aéreo, através da apresentação da CHT original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço; e

(v) aos veículos que portem autorização de trânsito interno de veículos (ATIV) permanentes, expedida pelo operador do aeródromo.

(2) O acesso à ARS, desde que supervisionado através de sistema de CFTV ou por profissional credenciado do operador do aeródromo, é permitido:

(i) ao tripulante dos operadores aéreos da aviação geral e de táxi aéreo, através da apresentação da CHT original, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave ou outra finalidade de serviço; e

(ii) ao aluno em instrução de voo, juntamente com seu instrutor, quando demonstrada tal situação;

(3) O acesso à ARS, desde que acompanhado por qualquer profissional atuante no aeródromo, de posse de credencial permanente, é permitido:

(i) às pessoas que portem credencial aeroportuária temporária expedida pelo operador do aeródromo;

(ii) na forma de comboio, aos condutores de veículos ou equipamentos que portem autorização de trânsito interno de veículos (ATIV) temporário; e

(iii) ao passageiro de operador de táxi aéreo ou da aviação geral, quando comprovada a necessidade de acesso para embarque em aeronave;

(A) No caso em que o passageiro estiver acompanhado pelo tripulante de seu voo é dispensado o acompanhamento por profissional atuante no aeródromo.

(4) O acesso à ARS, desde que acompanhado por profissional do operador do aeródromo, nos termos do parágrafo 107.93(f)(1), é permitido:

(i) aos profissionais necessários à execução de serviços emergenciais de manutenção, mediante solicitação formal da organização instalada no aeródromo e demandante dos serviços;

(ii) aos agentes públicos de fiscalização e controle, no exercício da função, que apresentem identificação expedida pelos respectivos órgãos; e

(iii) na forma de comboio, aos condutores de veículos ou equipamentos não credenciados, com necessidade de atendimento às atividades ou serviços na área controlada.

(5) Em caso de acesso ou tentativa de acesso indevido, o operador de aeródromo deve aplicar medidas de pronta reposta que sejam suficientes para bloquear e/ou impedir a continuidade do acesso, incluindo, quando necessário, a comunicação ao setor de segurança aeroportuária e/ou ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, observando o plano de contingência do aeródromo.

(d) O operador de aeródromo deve garantir que materiais de serviço, mercadorias ou suprimentos direcionados à ARS sejam objeto de controle de segurança apropriado, podendo submetê-los à inspeção.

107.107 a 107.109 [RESERVADO]

SUBPARTE E
SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO A PESSOAS E OBJETOS

CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS ÀS PESSOAS, EXCETO AOS PASSAGEIROS

107.111 Inspeção de Pessoas e seus Pertences de Mão

(a) O operador de aeródromo deve realizar a inspeção de segurança da aviação civil nas pessoas e seus pertences de mão, antes do acesso à ARS, devendo manter os recursos materiais e humanos necessários para a realização adequada da atividade, em função do nível de ameaça e critérios de facilitação, e observando os requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

107.113 a 107.119 [RESERVADO]

CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS AOS PASSAGEIROS

107.121 Inspeção de Passageiros e seus Pertences de Mão

(a) O operador de aeródromo deve realizar a inspeção de segurança da aviação civil nos passageiros e seus pertences de mão, antes do acesso à ARS, devendo manter os recursos materiais e humanos necessários para a realização adequada da atividade, em função do nível de ameaça e critérios de facilitação, e observando os requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

(b) O operador de aeródromo deve realizar gestão junto a Polícia Federal ou, na sua ausência, junto ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia do aeródromo, para a adoção de ações que mantenham a atividade de inspeção de segurança da aviação civil sob a supervisão do órgão policial responsável.

107.123 Proteção de Passageiros e seus Pertences de Mão

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer o percurso a ser observado pelos operadores aéreos na condução dos passageiros da área de embarque à aeronave ou da aeronave à área de desembarque.

(b) O operador do aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para impedir o trânsito indevido de pessoas entre as áreas de embarque e o pátio de aeronaves, adotando medidas em coordenação com o operador aéreo.

(c) O operador de aeródromo, no âmbito de sua competência no processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão, deve garantir a segregação física entre passageiros já inspecionados e outras pessoas não inspecionadas.

(d) No caso de falha na segregação e algum passageiro entrar em contato com outra pessoa não inspecionada, o operador do aeródromo, em coordenação com o(s) operador(es) aéreo(s), deve garantir que seja realizada outra inspeção antes do embarque na aeronave e a varredura da área contaminada.

107.125 Passageiros em Trânsito ou em Conexão

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer as áreas e os corredores destinados à chegada, circulação e partida de passageiros em trânsito ou em conexão, indicando os percursos e pontos de inspeção a serem observados pelos operadores aéreos na atividade de supervisão do processamento desses passageiros e suas respectivas bagagens de mão.

(b) O operador de aeródromo deve garantir, em coordenação com o operador aéreo, que o passageiro em trânsito ou em conexão, proveniente de aeródromo cuja inspeção de segurança não é equivalente, seja direcionado ao ponto de inspeção de segurança do aeródromo, antes de acessar a área de embarque.

(1) Os aeródromos que possuem inspeção de segurança equivalente serão identificados pela ANAC e informados aos operadores de aeródromos e aéreos por meio de documento de caráter reservado, denominado DAVSEC.

107.127 Passageiro Armado

(a) O operador de aeródromo deve garantir, em coordenação com o operador aéreo e com órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, a aplicação das medidas de segurança necessárias ao processamento e embarque de passageiro armado, observando os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

107.129 Passageiro sob Custódia

(a) O operador de aeródromo deve garantir, em coordenação com o operador aéreo e com órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, a aplicação das medidas de segurança necessárias ao processamento e embarque de passageiro sob custódia, observando os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

107.131 Passageiro Indisciplinado

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer, em coordenação com o operador aéreo e com o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, os procedimentos adequados para serem utilizados no gerenciamento de situações de resposta que envolvam passageiro indisciplinado, em especial quanto a retirada do passageiro da ARS.

107.133 a 107.139 [RESERVADO]

CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS À BAGAGEM DESPACHADA

107.141 Proteção da Bagagem Despachada

(a) O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para a garantia da proteção da bagagem despachada, sob a responsabilidade do operador aéreo, de forma a prevenir que qualquer bagagem despachada, de origem, trânsito ou conexão, ou mesmo na condição de extraviada, seja violada ou sujeita à introdução de objetos, materiais ou substâncias que possam ser utilizados em atos de interferência ilícita.

(b) O operador do aeródromo deve manter sistema de CFTV que abranja o fluxo de embarque (área de aceitação, triagem e inspeção) e desembarque (área de restituição) da bagagem despachada, com capacidade de monitoramento e gravação por um período mínimo de 30 (trinta) dias.

107.143 Inspeção da Bagagem Despachada

(a) O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para a realização da inspeção de bagagem despachada, incluindo bagagens de trânsito ou conexão, sob a responsabilidade do operador aéreo.

107.145 Bagagem Despachada em Trânsito ou em Conexão

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer as áreas e os fluxos destinados à chegada, circulação e partida de bagagens despachadas em trânsito ou em conexão, indicando os percursos e pontos de inspeção a serem observados pelos operadores aéreos no processamento dessas bagagens.

107.147 Bagagem Suspeita

(a) O operador de aeródromo, em coordenação com o operador aéreo e com o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, deve prover recursos adequados para serem utilizados no gerenciamento de situações de resposta que envolvam bagagem caracterizada como suspeita.

107.149 a 107.159 [RESERVADO]

CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS À CARGA, MALA POSTAL E OUTROS ITENS

107.161 Aceitação da Carga e Mala Postal

(a) No terminal de carga cuja operação de aceitação da carga ou mala postal estiver sob a responsabilidade do operador de aeródromo, este deve:

(1) exigir informações documentadas, física ou eletronicamente, suficientes para caracterizar o volume a ser recebido e processado, como carga conhecida ou carga desconhecida;

(2) verificar as condições do volume a ser recebido, de forma a garantir que os volumes com indícios de violação ou adulteração sejam identificados, notificados e negados para embarque; e

(3) processar os volumes recebidos através de fluxos segregados, em função da sua caracterização em carga conhecida ou desconhecida, evitando a contaminação dos volumes de carga.

107.163 Proteção da Carga e Mala Postal

(a) No terminal de carga cuja operação de armazenagem e manuseio da carga ou mala postal estiver sob a responsabilidade do operador de aeródromo, este deve:

(1) garantir a segurança das instalações e áreas do terminal de carga através de vigilância permanente, nos termos da seção 107.61 e 107.81, de forma a prevenir e deter o acesso indevido;

(2) delimitar as AC e ARS e garantir o controle de acesso a essas áreas nos termos das seções 107.101, 107.103 e 107.105; e

(3) manter os volumes segregados, no tempo e no espaço, em função da sua caracterização como conhecida ou desconhecida.

(b) A proteção dos volumes de carga e mala postal permanece sob a responsabilidade do operador do aeródromo até a sua transferência ao operador aéreo ou outra entidade interveniente.

107.165 Inspeção da Carga e Mala Postal

(a) O operador de aeródromo deve prover os recursos físicos necessários para a realização da inspeção de segurança de carga e mala postal, sob a responsabilidade do operador aéreo, exceto em instalações sob exploração do operador aéreo.

(b) O processo de inspeção de segurança da carga e mala postal poderá utilizar dos conceitos de expedidor reconhecido e agente de carga aérea acreditado, observando a normatização específica sobre a matéria.

107.167 Carga e Mala Postal em Trânsito ou em Conexão

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer as áreas e os fluxos destinados à chegada, circulação e partida de carga ou mala postal em trânsito ou em conexão, inclusive dos volumes que não passam pelo terminal de carga sob responsabilidade do operador de aeródromo, indicando os percursos e pontos de inspeção a serem observados pelos operadores aéreos no processamento dos volumes.

107.169 Carga e Mala Postal Suspeitas

(a) O operador de aeródromo, em coordenação com o operador aéreo, deve prover recursos adequados para serem utilizados no gerenciamento de situações de resposta que envolvam carga ou mala postal caracterizados como suspeitos.

107.171 Transporte Aéreo de Valores

(a) Para a realização de operações de embarque e desembarque de valores, o operador de aeródromo deve estabelecer, em coordenação com o órgão de segurança pública, a aplicação de:

(1) medidas de segurança preventivas, de forma a dificultar e dissuadir eventuais atos intencionais contra a segurança deste tipo de operação; e

(2) medidas de resposta, de forma a mitigar adequadamente qualquer ocorrência que coloque em risco tais operações.

107.173 a 107.179 [RESERVADO]

SUBPARTE F
[RESERVADO]

107.181 a 107.199 [RESERVADO]

SUBPARTE G
SISTEMA DE CONTINGÊNCIA DE AVSEC

107.201 Estrutura do Sistema de Contingência de AVSEC

(a) O operador de aeródromo deve estruturar um sistema de contingência, em coordenação com os operadores aéreos, exploradores de área e demais órgãos públicos e entidades envolvidos com a segurança da aviação civil, a fim de responder de forma eficaz a possíveis ameaças ou atos de interferência ilícita que possam afetar a segurança, com o menor impacto possível às operações do aeródromo.

(b) O operador de aeródromo deve:

(1) Quanto à organização do sistema de contingência:

(i) disponibilizar instalações, recursos humanos e administrativos apropriados para o funcionamento adequado do COE, da Assessoria de Avaliação de Risco (AAR) e dos grupos de gerenciamento de crise;

(ii) disponibilizar sistemas de comunicação que garantam que os procedimentos de recepção e difusão de informações, sob sua responsabilidade, sejam eficazes, de modo que os órgãos e pessoas competentes recebam e transmitam as informações em tempo hábil;

(iii) garantir que as instalações e demais recursos tecnológicos empregados, inclusive os sistemas de comunicações, sejam regularmente testados para verificação das condições normais de funcionamento;

(iv) estabelecer os tempos de resposta à acionamentos, em coordenação com as organizações e indivíduos envolvidos nas ações de contingência;

(v) garantir que seus funcionários, orgânicos ou terceirizados, possuam o conhecimento necessário para a condução das ações de contingência de sua responsabilidade;

(vi) difundir os procedimentos e as informações, que sejam necessários para a condução adequada das ações de contingência, à comunidade aeroportuária e ao público em geral presente no aeródromo; e

(vii) executar os exercícios simulados de segurança, atendendo as disposições previstas no PNCQ/AVSEC.

(2) Quanto à condução das ações de contingência:

(i) agir de acordo com as ações estabelecidas no plano de contingência ou DVASEC específica, se houver;

(ii) ativar e compor a AAR e, se for o caso, implementar as medidas adicionais de segurança necessárias, de acordo com a avaliação de ameaça;

(iii) ativar, se for o caso, o Comando das Ações de Resposta e compor os Grupos de Decisão, Operacional e de Apoio para o gerenciamento de crise com aeronave no solo; e

(iv) coletar o maior número possível de dados para subsidiar a AAR e demais grupos de gerenciamento de crise.

107.203 Medidas Adicionais de Segurança

(a) No caso de o nível nacional de ameaça ser classificado como âmbar ou vermelho ou no caso de um determinado aeródromo ou voo estar sob uma situação de ameaça, o operador de aeródromo deve garantir a adoção das medidas adicionais de segurança, conforme estabelecido em DAVSEC ou, na inexistência desta, em seu plano de contingência.

107.205 Comunicação Social e Atendimento a Familiares

(a) O operador de aeródromo envolvido no gerenciamento de resposta aos atos de interferência ilícita deve:

(1) disponibilizar recursos e instalações adequados, fora da área do COE, necessários para que um funcionário, porta-voz, previamente indicado possa comunicar-se com a imprensa;

(2) restringir, ao mínimo possível, o fornecimento de informações à imprensa e ao público em geral a respeito do planejamento e métodos utilizados por agressores e outros detalhes críticos que possam comprometer a eficácia das ações de contingência; e

(3) prevenir o fornecimento indevido de informações contraditórias ou conflitantes à imprensa, através de uma coordenação prévia com as autoridades dos órgãos públicos e operadores aéreos envolvidos.

(b) O operador de aeródromo deve disponibilizar local e recursos adequados, inclusive de telecomunicações, a serem utilizados pelo próprio operador do aeródromo ou por operador aéreo envolvido para a instalação de centro de apoio às famílias das vítimas de ato de interferência ilícita.

107.207 a 107.209 [RESERVADO]

SUBPARTE H
PROGRAMAS E PLANOS DE SEGURANÇA

107.211 Programa de Segurança Aeroportuária (PSA)

(a) O operador de aeródromo deve elaborar, implementar e manter um Programa de Segurança Aeroportuária (PSA).

(1) O PSA deve ser apresentado à ANAC para fins de análise e aprovação e deve ser tratado como documento de acesso restrito às pessoas legítimas com necessidade de conhecimento da informação.

(2) As partes pertinentes do PSA devem ser disponibilizadas às entidades públicas e privadas da comunidade aeroportuária que necessitem conhecer as informações do programa, para fins de aplicação coordenada e eficaz dos procedimentos preventivos de segurança e dos procedimentos de resposta à emergência.

(b) No PSA devem constar informações gerais do aeródromo e de seu operador, a descrição detalhada da infraestrutura e dos equipamentos de segurança utilizados na AVSEC (tipo, quantidade e localização), as medidas e os procedimentos de segurança empregados no aeródromo, de forma a assegurar que:

(1) os requisitos deste regulamento sejam cumpridos; e

(2) na leitura dos procedimentos seja possível esclarecer, no mínimo, os seguintes questionamentos:

(i) quem realiza o procedimento?

(ii) quando é realizado o procedimento?

(iii) onde é realizado o procedimento?

(iv) como é realizado o procedimento?

(c) O PSA deve possuir como parte integrante os seguintes planos e programas, quando aplicáveis:

(1) Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores (PSTAV);

(2) Plano de Contingência de AVSEC do Aeródromo (PCA);

(3) Programa de Instrução de AVSEC do operador de aeródromo, nos termos do PNIAVSEC; e

(4) Programa de Controle de Qualidade AVSEC do operador de aeródromo, nos termos do PNCQ/AVSEC.

(d) O PSA deve possuir os seguintes Termos de Responsabilidade:

(1) termo de compromisso assinado pelo representante legal do operador de aeródromo, declarando a responsabilidade pelo cumprimento do PSA; e

(2) termo de elaboração, guarda, distribuição e controle do documento, assinado pelo Responsável pela AVSEC do operador do aeródromo, declarando a responsabilidade por garantir o caráter reservado do documento.

(e) O operador de aeródromo deve providenciar, em prazo não superior a 90 (noventa) dias, a revisão do programa e sua respectiva apresentação à ANAC para fins de aprovação, sempre que:

(1) determinado pela ANAC;

(2) exigido por alguma alteração nas normas aplicáveis;

(3) houver alterações operacionais no aeródromo que justifiquem a revisão de procedimentos de segurança; ou

(4) houver alteração na classificação do aeródromo.

107.213 Plano de Contingência de AVSEC do Aeródromo (PCA)

(a) O operador de aeródromo deve elaborar, implementar e manter um plano de contingência, em coordenação com os operadores aéreos, exploradores de área e demais órgãos públicos e entidades envolvidos com a segurança da aviação civil, a fim de responder ameaças ou atos de interferência ilícita que possam afetar a segurança, com o menor impacto possível às operações do aeródromo.

(b) O plano de contingência deve conter:

(1) as atribuições do operador de aeródromo, no que se refere à condução das ações de contingência;

(2) a descrição da estrutura disponível para funcionamento do COE e para a realização da comunicação social e o atendimento a familiares de vítimas de atos de interferência ilícita;

(3) a descrição dos sistemas de comunicação disponíveis para a condução das ações de contingência;

(4) os procedimentos padronizados de recebimento, disseminação e tratamento das informações;

(5) as medidas a serem adotadas para mitigar e/ou eliminar as consequências de possíveis ameaças e atos de interferência ilícita, previstas para, no mínimo, os casos de ameaça de bomba em aeronave no solo e em voo, de apoderamento ilícito de aeronave no solo e em voo, de invasão de instalações aeroportuárias ou aeronave, de identificação de objeto suspeito em instalações aeroportuárias ou aeronave e de ameaça de greve ou tumultos de naturezas diversas; e

(6) a previsão da 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.

107.215 Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Exploradores de Área Aeroportuária (PSESCA)

(a) O operador de aeródromo deve exigir a elaboração, implementação e manutenção de um PSESCA por parte de:

(1) empresas de provisões de serviço de bordo, localizadas dentro ou fora do aeródromo, que prestem serviço de comissaria a operadores aéreos no aeródromo;

(2) empresas que operam terminais de carga ou mala postal, localizados dentro ou fora do aeródromo, que destinem carga a operadores aéreos do aeródromo; e

(3) organizações exploradoras de áreas, edifícios ou instalações que apresentem as seguintes características:

(i) abranjam a divisa entre o lado ar e o lado terra ou estejam localizadas dentro do lado ar (em AC ou ARS); e

(ii) os controles de segurança aplicados estejam sob responsabilidade da própria organização.

(b) A elaboração do PSESCA deve observar os seguintes aspectos:

(1) passar por processo de análise e aprovação por parte do operador do aeródromo;

(2) o conteúdo deve abranger a descrição dos recursos humanos e materiais e das medidas empregadas na aplicação de controles de segurança nas áreas, edifícios e instalações explorados pelo concessionário, especialmente quanto à:

(i) designação de profissional responsável pelos processos de AVSEC, devidamente capacitado;

(ii) medidas preventivas de proteção de perímetro, pessoas e objetos (zoneamento, barreiras, vigilância, controle de acesso e inspeção, quando aplicáveis); e

(iii) medidas de resposta às emergências, observando os requisitos deste regulamento, do RBAC 108, quando aplicável, e as orientações específicas do operador do aeródromo.

(3) uma cópia do PSESCA deve ser entregue ao operador de aeródromo e outra cópia deve ser mantida nas instalações da organização e seu conteúdo deve possuir caráter reservado aos próprios funcionários, funcionários do operador do aeródromo, de seus contratantes e de autoridades públicas envolvidas com a AVSEC;

(4) o PSESCA deve passar por processo de revisão quando:

(i) determinado pelo operador do aeródromo ou pela ANAC;

(ii) exigido por alguma alteração nas normas aplicáveis; ou

(iii) houver alterações operacionais que justifiquem a revisão de controles de segurança.

(c) O operador de aeródromo deve considerar a existência de PSESCA como situação condicionante para autorizar a exploração regular de áreas e instalações, devendo estabelecer instrumentos contratuais que visem garantir a elaboração e manutenção do PSESCA por parte do explorador de área aeroportuária.

(d) O operador de aeródromo deve supervisionar o cumprimento do PSESCA por parte do explorador de área aeroportuária.

107.217 Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores (PSTAV)

(a) O operador de aeródromo, em coordenação com os órgãos de segurança pública, os operadores aéreos e as empresas de transporte de valores envolvidos, deve elaborar, implementar e manter um Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores (PSTAV).

(1) O PSTAV deve explicitar os procedimentos e infraestruturas empregados na aplicação de medidas preventivas e de resposta durante as operações de embarque e desembarque de valores no aeródromo, objetivando a proteção de tais operações.

(2) O PSTAV deve observar os requisitos regulatórios sobre transporte aéreo de valores estabelecidos pelo RBAC 108.

107.219 Plano de Segurança do Operador Aéreo (PSOA)

(a) O operador de aeródromo deve possuir conhecimento das partes pertinentes do PSOA dos operadores aéreos em operação no aeródromo e realizar as coordenações necessárias, para garantir a compatibilidade com as medidas de segurança do aeródromo e a implementação adequada das medidas preventivas e de respostas previstas no programa.

107.221 a 107.229 [RESERVADO]

SUBPARTE I
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

107.231 Disposições Finais

(a) Com o objetivo de promover a operação de sistemas automatizados de inspeção de bagagem despachada ou a implementação de fluxos de carga e mala postal mais eficientes, são aceitáveis as iniciativas de celebração de acordos operacionais entre o operador de aeródromo e o operador aéreo, estabelecendo responsabilidades específicas quanto ao fornecimento e manutenção da infraestrutura e execução da atividade de inspeção de bagagem despachada ou carga no aeródromo.

(b) Para garantir a eficácia da atividade de supervisão realizada pelo operador de aeródromo, por meio da criação de instrumentos que motivem a implementação de ações sob responsabilidade de terceiros que estejam relacionadas ao cumprimento dos requisitos deste regulamento, o operador de aeródromo deve:

(1) celebrar acordos operacionais com os operadores aéreos e demais exploradores de área aeroportuária, que prevejam, dentre outras condutas, a necessidade de observância dos requisitos e procedimentos de AVSEC, em especial aqueles previstos no PSA do aeródromo, quando existente, e que definam penalidades para o caso de identificação de situações irregulares; e

(2) realizar gestão permanente junto aos órgãos públicos.

(c) A ANAC disponibilizará modelos de programas de segurança (PSA, PSESCA e PSTAV), a fim de orientar e padronizar a produção desses programas por parte dos operadores de aeródromo e exploradores de área aeroportuária.

(d) A ocorrência de não conformidade com requisitos exigidos neste regulamento autoriza a ANAC a adotar as medidas emergenciais cabíveis para normalizar situações eventualmente prejudiciais à segurança da aviação civil, sem prejuízo da aplicação de eventuais sanções.

(1) A inobservância dos requisitos dos parágrafos 107.121(a), no que se refere à inspeção de passageiros e seus pertences de mão, ou 107.211(a)(1), no que se refere à apresentação do PSA à ANAC, ensejará a interrupção imediata de novas frequências de voos comerciais regulares ou *charters* que tenham como origem ou escala o aeródromo em tal situação.

(2) A inobservância de quaisquer requisitos estabelecidos por este regulamento, associado à identificação de nível de risco à AVSEC não aceitável pela ANAC, poderá ensejar a interrupção imediata de novas frequências de voos comerciais regulares ou *charters* que tenham como origem ou escala o aeródromo em tal situação e, ainda, o cancelamento de autorizações de voos já concedidas.

107.233 Disposições Transitórias

(a) Até que a ANAC defina, em coordenação com os órgãos públicos, os padrões de segurança para aplicação do parágrafo 107.93(e), a concessão de credenciais permanentes para funcionários e veículos de organizações públicas deverá ser precedida da apresentação dos seguintes documentos:

(1) solicitação formal do órgão público declarando que o servidor ou veículo oficial atuará no aeródromo e possui necessidade de acesso e permanência em área operacional; e

(2) documentos que possam identificar adequadamente a pessoa ou veículo oficial a ser credenciado ou autorizado.

(b) A implementação de medidas de segurança que envolvam agentes de carga aérea acreditados somente será possível após a edição de regulamento específico sobre a matéria pela ANAC.

(c) O operador de aeródromo deve garantir que o profissional Responsável pela AVSEC, titular e suplente, atuará de forma exclusiva na gestão e coordenação do setor de segurança aeroportuária, em conformidade com este RBAC a partir de:

(1) 10 de agosto de 2016, para aeródromos da Classe AP-3 que atendam operações internacionais regulares;

(2) 6 de fevereiro de 2017, para aeródromos da Classe AP-3 que atendam exclusivamente operações internacionais não regulares ou operações nacionais.

(d) O operador de aeródromo deve apresentar um PSA à ANAC, para fins de análise e aprovação, em conformidade com este RBAC até 10 de agosto de 2016.

(e) O operador do aeródromo deve providenciar a elaboração e aprovação dos PSESCA e PSTAV, ou a revisão dos programas vigentes em prazo não superior ao estabelecido no parágrafo 107.233(d).

(f) Os programas vigentes, elaborados pelos operadores de aeródromos e aprovados pela ANAC com base nos critérios regulatórios da IAC 107-1001, IAC 107-1008 e IAC 4001, continuarão válidos para efeito de regularização do operador de aeródromo junto à ANAC até a efetiva aprovação da primeira versão do PSA, desde que o operador atenda aos prazos de entrega que vierem a ser estabelecidos pela ANAC.

(g) O operador de aeródromo deve aplicar os procedimentos preventivos de segurança previstos nas novas versões dos programas, realizando a transição sem interrupção dos programas de segurança em vigor.

(h) O operador de aeródromo que atenda exclusivamente à operação aérea na modalidade *charter* possui prazo até 6 de fevereiro de 2017 para demonstrar adequação aos requisitos 107.19, 107.21, 107.23, 107.25(b), 107.25(c), 107.111, 107.121, 107.123, 107.125, 107.201, 107.203, 107.205 e 107.211.

107.235 a 107.239 [RESERVADO]

APÊNDICE A DO RBAC 107
REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE DE AERÓDROMO

Seção	Descrição	Aeródromos				
		Classe AD	**Classe AP-0**	**Classe AP-1**	**Classe AP-2**	**Classe AP-3**
SUBPARTE A - GENERALIDADES						
107.1	**Aplicabilidade**	Disposições gerais a serem observadas para qualquer classe de aeródromo.				
107.3	**Termos e Definições**					
107.5	**Siglas e Abreviaturas**					
107.7	**Metodologia de Aplicação do Regulamento**					
107.9	**Classificações dos Aeródromos**					
SUBPARTE B - RECURSOS ORGANIZACIONAIS, TECNOLÓGICOS E HUMANOS						
107.17	**Avaliação de Risco e Planejamento Aeroportuário**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.17(a)	Processo de Avaliação de Risco	Dispensado.	Dispensado.	Recomendado.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.19	**Aquisição de Equipamentos de Segurança**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.21	**Calibração de Equipamentos de Segurança**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.23	**Operação e Manutenção de Equipamentos de Segurança**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.25	**Recursos Humanos**	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.25(b)	Responsável pela AVSEC	Dispensado.	Recomendado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos. É aceitável o acúmulo da função com quaisquer outros cargos da estrutura organizacional do aeródromo, exceto com a função de Responsável pelo PCQ/AVSEC.	Obrigatório., É aceitável o acúmulo da função com quaisquer outros cargos da estrutura organizacional do aeródromo, exceto com a função de Responsável pelo PCQ/AVSEC.	Obrigatório.

107.25(c)	Responsável pelo PCQ/AVSEC	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
Seção	**Descrição**	**Aeródromos**				
		Classe AD	**Classe AP-0**	**Classe AP-1**	**Classe AP-2**	**Classe AP-3**
SUBPARTE C - SISTEMA DE COORDENAÇÃO E COMUNICAÇÃO						
107.37	**Ativação da Comissão de Segurança Aeroportuária**	Dispensado.	Recomendado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.39	**Atribuição de Responsabilidades à CSA**	Dispensado.	Recomendado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.41	**Regimento Interno da CSA**	Dispensado.	Recomendado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.43	**Comunicação sobre assuntos de AVSEC**	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
Seção	**Descrição**	**Aeródromos**				
		Classe AD	**Classe AP-0**	**Classe AP-1**	**Classe AP-2**	**Classe AP-3**
SUBPARTE D - SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO ÀS ÁREAS E INSTALAÇÕES DO AERÓDROMO						
ZONEAMENTO E BARREIRA DE SEGURANÇA						
107.55	**Perímetros Patrimonial e Operacional**	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.57	**Áreas Controladas e Áreas Restritas de Segurança**	Obrigatório a classificação da área operacional como Área Controlada. Dispensada a classificação como ARS.	Obrigatório a classificação da área operacional como Área Controlada. Dispensada a classificação como ARS.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos. Em aeródromo que atenda voo com até 30 assentos, a classificação pode ser feita como AC ou ARS.	Obrigatório.	Obrigatório.

107.59	**Áreas do Terminal de Passageiros**	Dispensado.	Recomendado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.59(a)	Zoneamento de segurança do terminal de passageiros	Dispensado.	Recomendado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.57.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.61	**Áreas do Terminal de Carga**	Dispensado.	Recomendado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.63	**Áreas de Uso dos Operadores de Táxi Aéreo e da Aviação Geral**	Dispensado.	Dispensado.	Recomendado.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.65	**Pontos Sensíveis**	Dispensado.	Recomendado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.67	**Barreira de Segurança**	Obrigatório, exceto parágrafos 107.67(a)(1)(iii), 107.67(b), 107.67(c) e 107.67(d).	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.67(d)	Invasão de veículos no terminal	Dispensado.	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório quando o aeródromo atende voo internacional.	Obrigatório quando o aeródromo atende voo internacional.
VIGILÂNCIA E SUPERVISÃO						
107.81	**Vigilância e Supervisão**	Obrigatório, apenas parágrafos 107.81(a)(1) e 107.81(a)(2). Exceto item (d)	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.81(e)	Patrulhamento de órgão de segurança pública em áreas adjacentes	Dispensado.	Recomendado.	Recomendado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo internacional.	Obrigatório quando o aeródromo atende voo internacional.
107.81(i)	Depósitos de bagagens ou guarda-volumes	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.81(j)	Área que proporcione visão de aeronaves no pátio	Dispensado.	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.81(k)	Áreas e instalações de inspeção de segurança	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30	Obrigatório.	Obrigatório.

				assentos.		
107.81(l)	Vigilância do terminal de carga	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
CREDENCIAMENTO E AUTORIZAÇÃO						
107.91	**Gestão do Sistema de Credenciamento e Autorização**	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.93	**Concessão de Credenciais e Autorizações**	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.95	**Controle de Credenciais e Autorizações**	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.95(c)	Alteração de modelo de credencial	Dispensado.	Recomendado.	Recomendado.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.95(f)	Auditoria anual do sistema de credenciamento	Dispensado.	Recomendado.	Recomendado.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.97	**Conscientização com AVSEC**	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
CONTROLE DE ACESSO						
107.101	**Pontos de Acesso**	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.57.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.103	**Controle de Acesso à Área Controlada**	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.57.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.105	**Controle de Acesso à Área Restrita de Segurança**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.57. Dispensado 107.105(a)(1)	Obrigatório.	Obrigatório.
Seção	**Descrição**	**Aeródromos**				
		Classe AD	**Classe AP-0**	**Classe AP-1**	**Classe AP-2**	**Classe AP-3**
SUBPARTE E - SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO À PESSOAS E OBJETOS						
CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS ÀS PESSOAS, EXCETO AOS PASSAGEIROS						
107.111	**Inspeção de Pessoas e seus Pertences de Mão**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos. Recomendado para os demais aeródromos.	Obrigatório.	Obrigatório.
CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS AOS PASSAGEIROS						
107.121	**Inspeção de Passageiros e seus Pertences de Mão**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com	Obrigatório.	Obrigatório.

Origem: SIA

				capacidade superior a 30 assentos. Recomendado para os demais aeródromos.		
107.123	**Proteção de Passageiros e seus Pertences de Mão**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos. Recomendado para os demais aeródromos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.125	**Passageiros em Trânsito ou em Conexão**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos. Recomendado para os demais aeródromos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.127	**Passageiros Armado**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.129	**Passageiro sob Custódia**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.131	**Passageiro Indisciplinado**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos. Recomendado para os demais aeródromos.	Obrigatório.	Obrigatório.
CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS À BAGAGEM DESPACHADA						
107.141	**Proteção da Bagagem Despachada**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos. Dispensado a seção 107.141(b).	Obrigatório.	Obrigatório.
107.143	**Inspeção da Bagagem Despachada**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando aeródromo atende voo internacional ou no caso de previsão em DAVSEC.	Obrigatório, quando aeródromo atende voo internacional ou no caso de previsão em DAVSEC.	Obrigatório, quando aeródromo atende voo internacional ou no caso de previsão em DAVSEC.
107.145	**Bagagem Despachada em Trânsito ou em Conexão**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.143.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.147	**Bagagem Suspeita**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.143.	Obrigatório.	Obrigatório.
CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS À CARGA, MALA POSTAL E OUTROS ITENS						
107.161	**Aceitação da Carga e Mala Postal**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com	Obrigatório.	Obrigatório.

				capacidade superior a 30 assentos.		
107.163	**Proteção da Carga e Mala Postal**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.161.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.165	**Inspeção da Carga e Mala Postal**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, no caso de previsão em DAVSEC.	Obrigatório, no caso de previsão em DAVSEC.	Obrigatório, no caso de previsão em DAVSEC.
107.167	**Carga e Mala Postal em Trânsito ou em Conexão**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.161.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.169	**Carga e Mala Postal Suspeitos**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.161.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.171	**Transporte Aéreo de Valores**	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.

Seção	**Descrição**	**Aeródromos**				
		Classe AD	**Classe AP-0**	**Classe AP-1**	**Classe AP-2**	**Classe AP-3**
SUBPARTE F - [RESERVADO]						
-	-	-	-	-	-	-

Seção	**Descrição**	**Aeródromos**				
		Classe AD	**Classe AP-0**	**Classe AP-1**	**Classe AP-2**	**Classe AP-3**
SUBPARTE G - SISTEMA DE CONTINGÊNCIA						
107.201	**Estrutura do Sistema de Contingência**	Dispensado.	Recomendado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.203	**Medidas Adicionais de Segurança**	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.205	**Comunicação Social e Atendimento a Familiares**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo internacional.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo internacional regular ou não regular na modalidade *charter*.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo internacional regular ou não regular na modalidade *charter*.

SUBPARTE H - PROGRAMAS E PLANOS DE SEGURANÇA						
107.211	**Programa de Segurança Aeroportuária (PSA)**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.213	**Plano de Contingência de AVSEC do Aeródromo (PCA).**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.211.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.215	**Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária (PSESCA)**	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.211.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.217	**Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores (PSTAV)**	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.219	**Plano de Segurança do Operador Aéreo (PSOA)**	Dispensado.	Obrigatório, no caso de haver operações aéreas internacionais, observando critérios regulatórios do RBAC 108.	Obrigatório, observando critérios regulatórios do RBAC 108.	Obrigatório, observando critérios regulatórios do RBAC 108.	Obrigatório, observando critérios regulatórios do RBAC 108.
SUBPARTE I - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS						
107.231	**Disposições Finais**	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.233	**Disposições Transitórias**	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.