

# REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL

**RBAC nº 107**

**EMENDA nº xx**

---

**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  
Resolução nº xxx, de xx de xxxxxx de 201x.

---

## 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 107.159 [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 – SISTEMA DE CONTROLE DE QUALIDADE AVSEC**

107.181 Responsabilidades do Operador de Aeródromo  
107.183 Diretrizes e Estrutura do Sistema de Controle de Qualidade AVSEC  
107.185 Atividades de Controle de Qualidade AVSEC  
107.187 Registro das Atividades de Controle de Qualidade  
107.189 Tratamento de Não Conformidades  
107.191 Sistema Confidencial de Relatos  
107.193 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 Programa de Controle de Qualidade AVSEC do Aeródromo (PCQ/AVSEC)  
107.223 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

MINUTA

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 (heliportos 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 são obrigatórios a aplicação de medidas de controle de acesso e o uso de credencial aeroportuária;

(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 acesso 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 Contingência 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) o tipo de serviço aéreo operado no aeródromo; e
- (2) o número de passageiros processados.

(b) [Reservado]

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

(1) **Classe AP-0:** Aeródromo 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:** Aeródromo 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:** Aeródromo 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);

(4) **Classe AP-3:** Aeródromo 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) [Reservado]

(f) O operador de aeródromo de classe 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 profissionais capacitados, titular e suplente(s), que atendam critérios de seleção, de acordo com requisitos estabelecidos em regulamento específico, quando couber, a ele legalmente vinculados, responsáveis, 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) Os profissionais devem ser designados por meio de ato próprio do operador de aeródromo e, para fins de exercício da função, serão considerados os Responsáveis pela AVSEC do operador do aeródromo.

(c) O operador de aeródromo deve designar um profissional responsável pela gestão dos processos relacionados ao Controle de Qualidade 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.

(i) Um profissional poderá ser o responsável pelo PCQ/AVSEC de mais de um aeródromo de mesmo operador.

(2) O profissional designado não poderá atuar em atividades operacionais AVSEC do operador, de forma a garantir sua independência.

(d) O operador de aeródromo deve designar Auditores AVSEC para o desempenho das atividades de auditoria interna AVSEC, observando os seguintes critérios de seleção por parte do profissional:

(1) não possuir antecedentes criminais e sociais que comprometam a credibilidade de suas atividades profissionais, sendo a verificação realizada conforme as exigências para concessão de credencial aeroportuária;

(2) atender aos requisitos para desempenho de atividades de controle de qualidade AVSEC previstos no PNIAVSEC;

(3) experiência comprovada na área de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita por pelo menos 3 (três) anos; e

(4) assinar Termo de Código de Conduta do empregador responsabilizando-se pelo sigilo das informações decorrentes no desempenho de suas atribuições e demais condutas exigidas, com a previsão das seguintes condutas:

- (i) respeitar as pessoas com que tenha contato;
- (ii) manter a discrição na sua atuação;
- (iii) não interferir no exercício das funções da empresa;
- (iv) não aceitar ou pedir tratamento especial;
- (v) respeitar a confidencialidade das informações recebidas;
- (vi) ser honesto com o auditado; e
- (vii) não realizar ameaças ao auditado de qualquer natureza.

(e) O operador de aeródromo deve garantir que os profissionais que executem os procedimentos dos controles de segurança previstos neste Regulamento como de responsabilidade do operador de aeródromo atuam dentro de suas atribuições e capacitações.

**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 aeroportuária 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, ressaltando 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(1), 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 aeronave no 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) [Reservado].

(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]**

### **CRENCIAMENTO 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 possuírem 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;
  - (5) comprovar outras informações julgadas necessárias pelo operador do aeródromo, incluindo as exigidas por regulamento específico emitido pela ANAC; e
  - (6) comprovar registro no sistema de verificação de segurança de credenciais aeroportuárias da Polícia Federal, conforme disponibilização pela Polícia.
- (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 e sociais que possam comprometer a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, os quais devem ser objeto de avaliação pelo Departamento de Polícia Federal ou pelo órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, a critério desses órgãos;
  - (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) e 107.93(c)(4).
- (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 no caso de ponto de acesso emergencial destinado ao uso de veículos; 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;

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

(vi) aos passageiros da aviação comercial de posse de cartão de embarque válido, no caso de acesso às salas de embarque.

(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, bem como em veículos, 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**

### **SISTEMA DE CONTROLE DE QUALIDADE AVSEC**

#### **107.181 Responsabilidades do Operador de Aeródromo**

(a) Constituem responsabilidades dos operadores de aeródromos concernentes ao controle de qualidade AVSEC:

(1) submeter-se às atividades de controle de qualidade realizadas pela ANAC, auxiliando os responsáveis pela aplicação das atividades de controle de qualidade nas solicitações que forem realizadas a fim de cumprir seus objetivos;

(2) estabelecer, implementar e manter operacional um sistema de controle de qualidade AVSEC de forma a monitorar, rever e aprimorar a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

(3) atender às solicitações da ANAC e da Polícia Federal no que diz respeito à aplicação de testes AVSEC.

(4) assegurar a disponibilidade de recursos humanos e materiais para aplicação do PCQ/AVSEC na esfera de sua responsabilidade, observando as características e dimensões das operações, tais como número de empresas contratadas, processos empregados, número de passageiros atendidos, dentre outros; e

(5) manter um sistema confidencial de relatos.

#### **107.183 Diretrizes e Estrutura do Sistema de Controle de Qualidade AVSEC**

(a) O Sistema de Controle de Qualidade AVSEC deve atender às seguintes diretrizes:

(1) ser um processo contínuo que incorpore procedimentos internos, tais como técnicas de auditoria e inspeções, com o objetivo de garantir a qualidade da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

(2) ser capaz de identificar as deficiências e desenvolver meios padronizados de correção para tratá-las;

(3) ser de responsabilidade primária da alta direção do operador de aeródromo, que deve avaliar o relatório anual das atividades de controle de qualidade e estabelecer diretrizes e metas para as ações futuras relacionadas ao controle de qualidade AVSEC do operador;

(4) prever ações que objetivem a implementação da cultura AVSEC em todos os níveis da empresa, em especial nos seus dirigentes e profissionais que atuem diretamente na aplicação de procedimentos de segurança;

(5) ser estruturado de forma a facilitar a obtenção de informações fidedignas em todas as esferas administrativas e operacionais do operador;

(6) considerar tanto os procedimentos implementados pelo próprio operador de aeródromo quanto aqueles desenvolvidos por empresas vinculadas ao operador, tais como empresas contratadas e exploradores de áreas aeroportuárias que executem diretamente medidas e procedimentos de segurança.

#### **107.185 Atividades de Controle de Qualidade AVSEC**

(a) O operador de aeródromo deve realizar as seguintes atividades de controle de qualidade, observando as frequências mínimas estabelecidas no Apêndice A:

- (1) auditorias internas;
- (2) inspeções internas;
- (3) testes; e
- (4) exercícios.

(b) Além do atendimento à frequência mínima estabelecida no Apêndice A, o operador de aeródromo deve realizar as atividades de controle de qualidade AVSEC quando a ANAC solicitar.

(c) Na execução das auditorias internas o operador de aeródromo deve observar as seguintes disposições:

(1) o escopo da auditoria interna deve englobar todos os requisitos AVSEC aplicáveis ao operador de aeródromo nos termos da regulamentação vigente e do PSA aprovado pela ANAC.

(2) a auditoria deve abranger tanto as medidas e procedimentos operacionalizadas pelo próprio operador de aeródromo quanto os operacionalizados por terceiros vinculados ao aeródromo, tais como empresas contratadas e exploradores de áreas aeroportuárias;

(3) a auditoria deve ser conduzida por Auditor(es) AVSEC que não realize(m) atividade operacional AVSEC sob responsabilidade do operador de aeródromo no aeródromo auditado; e

(4) a auditoria deve incluir, no mínimo, entrevistas com os profissionais responsáveis por AVSEC, profissionais envolvidos diretamente na execução dos procedimentos de segurança, além das verificações de documentos e procedimentos descritos no PSA e na regulamentação vigente.

(d) Na execução das inspeções internas o operador de aeródromo deve observar as seguintes disposições:

(1) o escopo da inspeção deve ser definido pelo responsável pela AVSEC do aeródromo, por meio de avaliação de risco, de forma que as medidas de segurança e procedimentos a serem inspecionados representem aqueles que se relacionem às vulnerabilidades e ameaças detectadas como mais significativas;

(2) a inspeção deve ser conduzida pelo responsável pela AVSEC do aeródromo ou por Auditor AVSEC; e

(3) a inspeção deve utilizar técnicas similares à auditoria, tais como revisão de documentos, entrevistas e observações diretas.

(e) Na execução dos testes AVSEC o operador de aeródromo deve observar as seguintes disposições:

(1) os testes AVSEC operacionalizados pelo operador de aeródromo somente poderão ser realizados com autorização formal de seu Responsável pela AVSEC;

(2) a realização dos testes AVSEC devem ser coordenadas com o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, com antecedência mínima de 10 (dez) dias;

(3) o operador de aeródromos deve elaborar manual de procedimento interno, instrução de trabalho ou documento similar, descrevendo a forma de realização dos testes AVSEC, com objetivo de padronizar a atividade e extrair resultados fidedignos e comparáveis entre si, além de garantir a segurança dos seus executores;

(4) a equipe responsável pela programação, coordenação e execução dos testes AVSEC deve assegurar que a data de realização não seja de conhecimento das equipes que atuam nos procedimentos que serão testados;

(5) os simulacros de itens proibidos utilizados nos testes não poderão trazer risco a segurança das pessoas envolvidas na realização da atividade e ao público em geral;

(i) os simulacros devem ser armazenados em mobiliário trancado e em local de acesso controlado.

(ii) os simulacros utilizados nos testes AVSEC devem possuir características variadas ao longo do tempo, de forma a evitar que se tornem óbvios para os profissionais que serão testados.

(6) observando a frequência estabelecida no Apêndice A, o operador de aeródromo deve realizar, no mínimo, os seguintes protocolos de testes AVSEC:

(i) teste no sistema de identificação de pessoas, devendo ser realizado 2 (dois) testes para cada ponto de controle de acesso do aeródromo;

(ii) teste no sistema de inspeção de pessoas nos pontos de controle de acesso às salas de embarque, devendo ser realizado 2 (dois) testes para cada módulo de inspeção disponibilizado aos passageiros;

(iii) teste no sistema de inspeção de pertences de mão nos pontos de controle de acesso às salas de embarque, devendo ser realizado 2 (dois) testes para cada módulo de inspeção disponibilizado aos passageiros;

(iv) teste no sistema de inspeção de pessoas nos pontos de controle de acesso de veículos às ARS, devendo ser realizado 2 (dois) testes para cada ponto de controle de acesso;

(v) teste no sistema de inspeção de veículos nos pontos de controle de acesso de veículos às ARS, devendo ser realizado 1 (um) teste para cada ponto de controle de acesso;

(vi) teste nos procedimentos de patrulhamento do perímetro operacional, devendo ser realizado 1 (um) teste para verificação da capacidade de identificação de intrusos ou objetos suspeitos;

(vii) teste de verificação de portas, devendo ser realizado 1 (um) teste para verificação da proteção dos portões de embarque de cada sala de embarque existente no aeródromo; e

(viii) teste de não uso de credencial, devendo ser realizado 1 (um) teste na área operacional do aeródromo.

(7) os testes AVSEC devem ser coordenados e acompanhados por profissional(is) capacitado(s), nos termos do PNI AVSEC; e

(8) os testes AVSEC devem englobar os pontos de controle de acesso operados diretamente pelo operador de aeródromo e os operados por empresas terceirizadas e por exploradores de áreas aeroportuárias.

(f) Os exercícios de segurança são divididos em ESAIA e ESAB e, na execução destes, o operador de aeródromo deve observar as seguintes disposições:

(1) os exercícios de segurança devem ser coordenados e acompanhados por profissional(is) capacitado(s), nos termos do PNI AVSEC;

(2) os exercícios que possam ocasionar apreensão ou pânico, que forem utilizar objetos proibidos ou perigosos, inclusive réplicas dos mesmos, ou que forem afetar a rotina das operações aeroportuárias ou dos Operadores Aéreos, devem ser previamente coordenados com a Polícia Federal;

(3) o operador de aeródromo deve convocar representantes dos operadores aéreos e dos órgãos públicos envolvidos nas ações de contingência para participar dos exercícios de segurança, informando quais são as ações esperadas de cada um deles, conforme o objetivo do exercício e o previsto nos Programas de Segurança (PSA e PSOA) e demais regulamentos aplicáveis.

(i) a convocação deve ser realizada com no mínimo 30 (trinta) dias de antecedência.

(ii) os documentos que comprovam a convocação devem ser arquivados pelo operador de aeródromo por no mínimo 5 (cinco) anos, em formato físico ou digital.

(g) No caso de atividade de controle de qualidade conduzidas pela ANAC, quando o servidor da Agência solicitar, o operador de aeródromo deve disponibilizar materiais oriundos de gravação de vídeo.

### **107.187 Registro das Atividades de Controle de Qualidade**

(a) O operador de aeródromo deve elaborar e manter relatórios das atividades de controle de qualidade realizadas, observando as seguintes disposições:

(1) os relatórios de auditoria interna, inspeção interna e testes AVSEC devem indicar todos os requisitos AVSEC avaliados pelo operador de aeródromo, as datas de realização das atividades, os profissionais executores e os resultados verificados;

(2) o relatório de exercício de segurança deve apresentar qual tipo de exercício foi realizado (ESAIA ou ESAB), a data de realização, o nome do profissional responsável pela condução da atividade, a lista de presença dos participantes do exercício, a descrição de como o exercício se desenvolveu e os resultados verificados.

(b) No mínimo anualmente, o responsável pelo PCQ/AVSEC do aeródromo deve elaborar e apresentar à alta direção do operador de aeródromo, um relatório contendo um resumo de todas as atividades de controle de qualidade AVSEC realizadas ao longo do ano anterior.

(c) Os relatórios das atividades de controle de qualidade devem ser arquivados pelo operador de aeródromo por no mínimo 5 (cinco) anos, em formato físico ou digital.

(d) Quaisquer informações que derivem das atividades de controle de qualidade AVSEC, tais como relatórios e resultados de testes, que contenham dados reais sobre a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, devem ser tratadas pelo operador de aeródromo de forma a prevenir sua divulgação indevida.

(e) O operador de aeródromo, quando solicitado pela ANAC, deve encaminhar à Agência cópia dos relatórios das atividades de controle de qualidade por ele realizadas.

(1) As formas e prazos para encaminhamento serão determinados pela ANAC quando da solicitação.

(2) As informações recebidas por meio dessa fonte não serão objeto de sanção por parte da ANAC, salvo quando da existência de outra fonte com a mesma informação.

### **107.189 Tratamento de Não Conformidades**

(a) O operador de aeródromo é responsável pelo planejamento e cumprimento das ações corretivas referentes aos procedimentos e medidas de segurança que lhe são aplicáveis, incluindo os procedimentos e medidas que são operacionalizados por meio de empresas contratadas e de exploradores de áreas aeroportuárias.

(b) O operador de aeródromo deve aplicar procedimentos internos para identificar, documentar e tratar não conformidades relacionadas à regulamentação AVSEC vigente.

(1) Devem ser tratadas tanto as não conformidades detectadas em atividades de controle de qualidade AVSEC realizadas pelo operador de aeródromo quanto em atividades conduzidas pela ANAC.

(c) O operador de aeródromo deve elaborar e manter atualizado um plano para tratar ações corretivas detectadas ao longo de atividades de controle de qualidade, incluindo o seguinte conteúdo mínimo:

- (1) não conformidades detectadas;
- (2) ações necessárias para correção de cada não conformidade;
- (3) prazo para solução definitiva de cada não conformidade;
- (4) medidas mitigadoras até a solução definitiva, quando necessário para garantia da segurança; e
- (5) fotos e documentações capazes de comprovar que as não conformidades foram solucionadas.

(d) O plano de ações corretivas, no caso de atividade de controle de qualidade AVSEC realizada pela ANAC, deve ser encaminhado à Agência em prazo não superior a 30 (trinta) dias.

(1) O prazo acima determinado vale também para as atualizações do plano e pode ser reduzido ou prolongado pela ANAC, de forma justificada.

(e) Os planos de ações corretivas resultantes de atividades de controle de qualidade internas devem ser arquivados pelo operador de aeródromo por no mínimo 5 (cinco) anos, em formato físico ou digital.

(f) Os padrões mínimos de desempenho para os protocolos de teste AVSEC serão estabelecidos pela ANAC, por meio de ato de caráter reservado da Superintendência responsável pela AVSEC.

(g) Caso um protocolo de teste AVSEC, realizado pela ANAC ou pelo operador de aeródromo, obtiver resultado abaixo do padrão mínimo estabelecido pela Agência, o operador de aeródromo, além de adotar ações corretivas, deverá passar a realizar o protocolo de teste com o dobro da frequência estipulada no Apêndice A até que os resultados atinjam os padrões mínimos.

### **107.191 Sistema Confidencial de Relatos**

(a) O operador de aeródromo deve manter um canal de comunicação para recebimento de relatos e informações AVSEC fornecidas por fontes diversas, tais como tripulantes, equipe de apoio de solo e agentes de proteção.

(b) O canal de comunicação implantado pelo operador de aeródromo deve observar as seguintes disposições:

- (1) ser de fácil acesso, permitindo que os relatos e informações sejam encaminhadas de forma ágil ao operador de aeródromo;
- (2) possibilitar o recebimento de informações sem identificação do remetente;
- (3) ser divulgado à comunidade aeroportuária, por meio de cartazes nas áreas de maior movimentação de pessoal de serviço e tripulantes.



(c) O operador de aeródromo deve analisar as informações recebidas e mitigar vulnerabilidades ou ameaças que tragam risco a segurança da aviação.

(1) Os relatos e informações recebidas pelo operador de aeródromo através do sistema confidencial de relatos, bem como as ações decorrentes implementadas pelo operador de aeródromo, devem ser documentados e arquivados por prazo mínimo de 2 (dois) anos, em formato físico ou digital.

**107.193 a 107.199 [RESERVADO]**

MINUTA

## 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 Aeródromo (PCQ/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 Programa de Controle de Qualidade AVSEC do Aeródromo (PCQ/AVSEC)**

(a) O operador de aeródromo deve elaborar, implementar e manter um Programa de Controle de Qualidade AVSEC (PCQ/AVSEC) com o objetivo de conduzir as atividades de controle de qualidade AVSEC de forma padronizada, eficiente e segura.

(b) O PCQ/AVSEC deve contemplar o seguinte conteúdo mínimo:

(1) as atribuições dos responsáveis pelo PCQ/AVSEC, bem como dos profissionais designados para atuar no desenvolvimento das atividades de controle de qualidade AVSEC, incluindo critérios de capacitação, seleção e conduta;

(2) a definição das fontes utilizadas pelo operador de aeródromo para o estabelecimento dos padrões de recursos materiais, medidas e procedimentos de segurança aplicados no aeródromo, os quais serão objeto das atividades de controle de qualidade AVSEC;

(3) a descrição das atividades de controle de qualidade realizadas pelo operador de aeródromo;

(4) a descrição dos processos das atividades de controle de qualidade, incluindo seu planejamento, execução, confecção de relatórios, implementação de ações corretivas e monitoramento;

(5) a descrição de como é produzido o relatório anual das atividades de controle de qualidade, caso aplicável;

(6) a descrição do sistema confidencial de relatos disponibilizado pelo operador de aeródromo; e

(7) os procedimentos para arquivo da documentação relacionada às atividades de controle de qualidade AVSEC.

### **107.223 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) Os operadores de aeródromo devem apresentar seu PSA à ANAC, para fins de análise e aprovação até: [\(Redação dada pela Resolução nº 385, de 9 de agosto de 2016\)](#)

(1) 31 de janeiro de 2017, para os aeródromos AP-3; [\(Incluído pela Resolução nº 385, de 9 de agosto de 2016\)](#)

(2) 31 de julho de 2017, para os aeródromos AP-2; e [\(Incluído pela Resolução nº 385, de 9 de agosto de 2016\)](#)

(3) 31 de julho de 2018, para os aeródromos AP-1 que atendem aeronaves com mais de 60 assentos. [\(Incluído pela Resolução nº 385, de 9 de agosto de 2016\)](#)

(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, sem prejuízo do cumprimento dos requisitos dispostos no RBAC nº 107. [\(Redação dada pela Resolução nº 385, de 9 de agosto de 2016\)](#)

(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 AP-0	Classe AP-1	Classe AP-2	Classe AP-3
<b>SUBPARTE A - GENERALIDADES</b>					
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				
<b>SUBPARTE B - RECURSOS ORGANIZACIONAIS, TECNOLÓGICOS E HUMANOS</b>					
107.17	Avaliação de Risco e Planejamento Aeroportuário	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.	Recomendado.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.19	Aquisição de Equipamentos de Segurança	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.21	Calibração de Equipamentos de Segurança	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.23	Operação e Manutenção de Equipamentos de Segurança	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.25	Recursos Humanos	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.25(b)	Responsável pela AVSEC	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	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.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.25(c)(2)	Atuação em Atividades Operacionais AVSEC	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório	Obrigatório.

Origem: SIA

Seção	Descrição	Aeródromos			
		Classe AP-0	Classe AP-1	Classe AP-2	Classe AP-3
<b>SUBPARTE C - SISTEMA DE COORDENAÇÃO E COMUNICAÇÃO</b>					
107.37	Ativação da Comissão de Segurança Aeroportuária	Recomendado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.39	Atribuição de Responsabilidades à CSA	Recomendado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.41	Regimento Interno da CSA	Recomendado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.43	Comunicação sobre assuntos de AVSEC	Recomendado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
Seção	Descrição	Aeródromos			
		Classe AP-0	Classe AP-1	Classe AP-2	Classe AP-3
<b>SUBPARTE D - SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO ÀS ÁREAS E INSTALAÇÕES DO AERÓDROMO</b>					
ZONEAMENTO E BARREIRA DE SEGURANÇA					
107.55	Perímetros Patrimonial e Operacional	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, 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	Recomendado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.59(a)	Zoneamento de segurança do terminal de passageiros	Recomendado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.57.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.61	Áreas do Terminal de Carga	Recomendado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.

Origem: SIA

107.63	Áreas de Uso dos Operadores de Táxi Aéreo e da Aviação Geral	Dispensado.	Recomendado.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.65	Pontos Sensíveis	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.
107.67(d)	Invasão de veículos no terminal	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).	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.81(e)	Patrulhamento de órgão de segurança pública em áreas adjacentes	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.	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.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.81(k)	Áreas e instalações de inspeção de segurança	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.81(l)	Vigilância do terminal de carga	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.
107.93	Concessão de Credenciais e Autorizações	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.95	Controle de Credenciais e Autorizações	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.95(c)	Alteração de modelo de credencial	Dispensado.	Recomendado.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.95(f)	Auditoria anual do sistema de	Dispensado.	Recomendado.	Obrigatório.	Obrigatório.

Origem: SIA



	credenciamento				
107.97	Conscientização com AVSEC	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
<b>CONTROLE DE ACESSO</b>					
107.101	Pontos de Acesso	Dispensado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.57.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.103	Controle de Acesso à Área Controlada	Dispensado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.57.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.105	Controle de Acesso à Área Restrita de Segurança	Dispensado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.57. Dispensado 107.105(a)(1)	Obrigatório.	Obrigatório.
<b>Aeródromos</b>					
Seção	Descrição	Classe AP-0	Classe AP-1	Classe AP-2	Classe AP-3
<b>SUBPARTE E - SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO À PESSOAS E OBJETOS</b>					
CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS ÀS PESSOAS, EXCETO AOS PASSAGEIROS					
107.111	Inspeção de Pessoas e seus Pertences de Mão	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.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos. Recomendado para os demais aeródromos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.123	Proteção de Passageiros e seus Pertences de Mão	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.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos. Recomendado para os demais aeródromos.	Obrigatório.	Obrigatório.

Origem: SIA

107.127	Passageiros Armado	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.129	Passageiro sob Custódia	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.131	Passageiro Indisciplinado	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos. Recomendado para os demais aeródromos.	Obrigatório.	Obrigatório.
<b>CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS À BAGAGEM DESPACHADA</b>					
107.141	Proteção da Bagagem Despachada	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.	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.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.143.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.147	Bagagem Suspeita	Dispensado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.143.	Obrigatório.	Obrigatório.
<b>CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS À CARGA, MALA POSTAL E OUTROS ITENS</b>					
107.161	Aceitação da Carga e Mala Postal	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.163	Proteção da Carga e Mala Postal	Dispensado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.161.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.165	Inspeção da Carga e Mala Postal	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.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.161.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.169	Carga e Mala Postal Suspeitos	Dispensado.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.161.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.171	Transporte Aéreo de Valores	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
<b>Aeródromos</b>					
Seção	Descrição	Aeródromos			
		Classe AP-0	Classe AP-1	Classe AP-2	Classe AP-3

Origem: SIA

SUBPARTE F – SISTEMA DE CONTROLE DE QUALIDADE					
107.181	Responsabilidades do Operador de Aeródromo	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.183	Diretrizes e Estrutura do Sistema de Controle de Qualidade AVSEC	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.185	Atividades de Controle de Qualidade AVSEC	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.185(a)(1)	Auditorias Internas	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório. 1 (uma) a cada intervalo máximo de 24 (vinte e quatro) meses	Obrigatório. 1 (uma) a cada intervalo máximo de 12 (doze) meses
107.185(a)(2)	Inspeções Internas	Dispensado.	Obrigatório. 1 (uma) a cada intervalo máximo de 12 (doze) meses	Obrigatório. 1 (uma) a cada intervalo máximo de 6 (seis) meses	Obrigatório. 1 (uma) a cada intervalo máximo de 4 (quatro) meses
107.185(a)(3)	Testes	Dispensado.	Obrigatório. 1 (um) conjunto de testes a cada intervalo máximo de 12 (doze) meses	Obrigatório. 1 (um) conjunto de testes a cada intervalo máximo de 6 (seis) meses	Obrigatório. 1 (um) conjunto de testes a cada intervalo máximo de 3 (três) meses
107.185(a)(4)	Exercícios	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório. 1 (um) ESAIA e 1 (um) ESAB a cada intervalo máximo de 24 (vinte e quatro) meses	Obrigatório. 1 (um) ESAIA e 1 (um) ESAB a cada intervalo máximo de 12 (doze) meses
107.187	Registro das Atividades de Controle de Qualidade AVSEC	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.187(b)	Relatório Aual de Controle de Qualidade	Dispensado.	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.189	Tratamento de Não Conformidades	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
Seção	Descrição	Aeródromos			
		Classe AD	Classe AP-0	Classe AP-1	Classe AP-2
SUBPARTE G - SISTEMA DE CONTINGÊNCIA					
107.201	Estrutura do Sistema de Contingência	Recomendado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.203	Medidas Adicionais de Segurança	Obrigatório observar o estabelecido em DAVSEC que lhe seja aplicável.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.

Origem: SIA

107.205	Comunicação Social e Atendimento a Familiares	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 <i>charter</i> .
<b>SUBPARTE H - PROGRAMAS E PLANOS DE SEGURANÇA</b>					
107.211	Programa de Segurança Aeroportuária (PSA)	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.	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.	Obrigatório, conforme aplicabilidade da seção 107.211.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.217	Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores (PSTAV)	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.219	Plano de Segurança do Operador Aéreo (PSOA)	Dispensado.	Obrigatório, observando critérios regulatórios do RBAC 108.	Obrigatório, observando critérios regulatórios do RBAC 108.	Obrigatório, observando critérios regulatórios do RBAC 108.
107.221	Programa de Controle de Qualidade AVSEC do Aeródromo (PCQ/AVSEC)	Dispensado.	Obrigatório, quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.	Obrigatório.,	Obrigatório.
<b>SUBPARTE I - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</b>					
107.231	Disposições Finais	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.
107.233	Disposições Transitórias	Dispensado.	Obrigatório.	Obrigatório.	Obrigatório.