



**Presidência da República**  
**Secretaria-Geral**  
**Subchefia para Assuntos Jurídicos**

**DECRETO Nº 11.195, DE 8 DE SETEMBRO DE 2022**

Dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, **caput**, inciso VI, alínea "a", da Constituição,

**DECRETA:**

Art. 1º Este Decreto dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC, na forma do Anexo, a ser executado pelos órgãos e entidades relacionados com a aviação civil.

Parágrafo único. O PNAVSEC segue as diretrizes estabelecidas nas normas nacionais e internacionais ratificadas pelo Brasil que tratam da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Art. 2º As responsabilidades e diretrizes estabelecidas no PNAVSEC serão incorporadas à regulamentação setorial, aos planos e programas específicos de segurança da aviação civil e aos procedimentos das demais organizações envolvidas na operação de aeroportos, de acordo com suas competências e características específicas, de forma a garantir nível adequado de proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Parágrafo único. As diretrizes da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - AVSEC promoverão a articulação entre autoridades com competências complementares, observada a legislação específica de cada órgão.

Art. 3º Ficam revogados:

I - o [Decreto nº 72.753, de 6 de setembro de 1973](#);

II - o [Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010](#); e

III - o [Decreto nº 9.704, de 8 de fevereiro de 2019](#).

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de setembro de 2022; 201º da Independência e 134º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO  
*Anderson Gustavo Torres*  
*Paulo Sérgio Nogueira de Oliveira*  
*Marcelo Sampaio Cunha Filho*  
*Augusto Heleno Ribeiro Pereira*

Este texto não substitui o publicado no DOU de 9.9.2022

**ANEXO**

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC será executado pelos órgãos e entidades relacionados com a aviação civil na proteção contra atos de interferência ilícita.

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

Art. 3º Para fins do PNAVSEC, serão adotadas as seguintes siglas e abreviaturas, em complemento àquelas previstas na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica:

I - AAR - Assessoria de Avaliação de Risco;

II - ABIN - Agência Brasileira de Inteligência;

III - AC - Área Controlada;

IV - ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil;

V - ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária;

VI - APAC - Agente de Proteção da Aviação Civil;

VII - ARS - Área Restrita de Segurança;

VIII - ATC - Controle de Tráfego Aéreo;

IX - ATIV - Autorização de Trânsito Interno de Veículos;

X - AVSEC - Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;

XI - CMES - Centro de Monitoramento Eletrônico de Segurança;

XII - COE - Centro de Operações de Emergência;

XIII - COMAER - Comando da Aeronáutica;

XIV - CONAERO - Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias;

XV - CSA - Comissão de Segurança Aeroportuária;

XVI - DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo;

XVII - DSAC - Documento de Segurança da Aviação Civil;

XVIII - ESAB - Exercício Simulado de Ameaça de Bomba;

XIX - ESAIA - Exercício Simulado de Apoderamento Ilícito de Aeronaves;

XX - **ETD** - Detector de Traço de Explosivo;

XXI - IPA - Indicação Positiva de Alvo;

XXII - **MANPAD - Man Portable Air-Defense System** (Sistema Antiaéreo Portátil);

XXIII - OACI - Organização de Aviação Civil Internacional;

XXIV - PCQ/AVSEC - Programa de Controle de Qualidade de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;

XXV - PIAVSEC - Programa de Instrução de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;

XXVI - PNAVSEC - Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;

XXVII - PNCAVSEC - Plano Nacional de Contingência de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;

XXVIII - PNCQ/AVSEC - Programa Nacional de Controle de Qualidade de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;

XXIX - PNIIVSEC - Programa Nacional de Instrução de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;

XXX - POC - Ponto de Contato com a OACI;

XXXI - PSA - Programa de Segurança Aeroportuária;

XXXII - PSESCA - Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária;

XXXIII - PSOA - Programa de Segurança de Operador Aéreo;

XXXIV - QBRN - Químico, Biológico, Radiológico e Nuclear;

XXXV - RX - Raios X;

XXXVI - SISBIN - Sistema Brasileiro de Inteligência;

XXXVII - SISCEAB - Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro;

XXXVIII - VIGIAGRO - Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional; e

XXXIX - ZFM - Zona Franca de Manaus.

Art. 4º A aplicabilidade das medidas e procedimentos previstos na regulação AVSEC, incluído o PNAVSEC, aos agentes regulados será proporcional à complexidade e aos riscos de suas operações, conforme regulamentação da ANAC e do COMAER.

## CAPÍTULO II

### DAS DEFINIÇÕES

Art. 5º Para fins do PNAVSEC e dos planos e programas dele decorrentes, em complemento àqueles previstos na [Lei nº 7.565, de 1986](#) - Código Brasileiro de Aeronáutica, consideram-se:

I - aeronave - qualquer aparelho que possa sustentar-se na atmosfera a partir de reações do ar que não sejam as reações do ar contra a superfície da Terra;

II - aeronave privada - qualquer aeronave em uso, excluídas as aeronaves públicas, as aeronaves requisitadas pelo Poder Público, as aeronaves a serviço do Poder Público e as aeronaves militares;

III - agente de carga aérea acreditado - pessoa jurídica que agencia carga aérea, responsável pela sua documentação oficial, e é acreditado pela ANAC, no que se refere à aplicação de medidas de segurança para proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

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

V - ameaça - intenção declarada de causar prejuízo, dano ou outra ação hostil a alguém, não restrita apenas a evento isolado, que pode ser compreendida como circunstância ou tendência;

VI - análise comportamental - aplicação de técnicas que envolvam o reconhecimento de características de comportamento, incluídos sinais fisiológicos ou gestuais que indicam comportamento suspeito, com vistas a identificar pessoas que possam constituir ameaça à aviação civil;

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

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

IX - ameaça falsa (Verde) - ameaça considerada sem credibilidade pela AAR;

X - ameaça não específica (Âmbar) - ameaça relativa a um ou mais alvos, em que haja dúvidas sobre sua credibilidade ou sobre a eficácia das contramedidas disponíveis;

XI - área controlada - AC - área do aeródromo cujo acesso é permitido apenas após controle de acesso realizado pelo operador do aeródromo, a qual 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;

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

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

XIV - área patrimonial do aeródromo (perímetro patrimonial) - área abrangida pelo sítio aeroportuário, normalmente incluídas faixas de domínio, edificações e terrenos, e áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e comerciais relacionadas com o aeródromo;

XV - área operacional ou lado ar - área do aeródromo delimitada pelo perímetro operacional, abrangido o conjunto formado pela área de movimento do aeródromo, além de terrenos e edificações adjacentes, ou parte delas, cujo acesso é controlado;

XVI - Área Restrita de Segurança - ARS - área aeroportuária, identificada como área prioritária de risco, onde, além do controle de acesso, outros controles de segurança são aplicados, em que normalmente se incluem as áreas do serviço aéreo público, áreas de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, áreas de rampa e bagagens, inclusive as áreas nas quais as aeronaves são trazidas para operação e é realizada a inspeção de bagagem e carga, áreas de armazenagem de cargas, centros de tratamento de mala postal e instalações para os serviços de comissaria, entre outras;

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

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

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

XX - Assessoria de Avaliação de Risco - AAR - grupo ativado em nível local (aeroporto), com a finalidade de avaliar o nível de ameaça da segurança da aviação civil, definir os procedimentos decorrentes e acionar as organizações envolvidas, conforme previsto no PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC, do COMAER e da Polícia Federal, com vistas a garantir a continuidade dos serviços e das atividades, de acordo com o plano de contingência aplicável;

XXI - ato de interferência ilícita contra a aviação civil - ato ou atentado que compromete a segurança da aviação civil e o transporte aéreo, incluídos, entre outros:

a) apoderamento de aeronave;

- b) destruição de aeronave;
- c) manutenção de refém a bordo de aeronave ou em aeródromos;
- d) invasão a aeronave, a aeroporto ou a instalação aeronáutica;
- e) introdução de arma, artefato ou material perigoso, a bordo de aeronave ou em um aeroporto, sem autorização e sem a observância dos procedimentos exigidos;
- f) uso de aeronave com propósito de causar morte, ferimentos graves ou prejuízos graves à propriedade ou ao meio ambiente;
- g) comunicação de informação falsa que coloque em risco a segurança de aeronave em voo ou no solo, dos passageiros, da tripulação, do pessoal de terra ou do público em geral, no aeroporto ou nas dependências de instalação de navegação aérea; e
- h) ataque a aeronaves com utilização de Sistema Antiaéreo Portátil;

XXII - auditoria (controle da qualidade AVSEC) - avaliação detalhada de todos os aspectos previstos no PNAVSEC e em regulamentação da ANAC nas organizações envolvidas na segurança da aviação civil, a fim de determinar o grau de conformidade frente à regulamentação vigente;

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

XXIV - autoridade de aviação civil - a Agência Nacional de Aviação Civil, com as competências e prerrogativas previstas na [Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005](#);

XXV - autoridade policial aeroportuária - aquela a quem compete exercer diretamente as funções de polícia aeroportuária, conforme disposto no [inciso III do § 1º do art. 144 da Constituição](#), o que inclui as funções de supervisão da segurança aeroportuária dos aeródromos localizados na circunscrição sob sua responsabilidade, podendo ser nacional, regional ou local;

XXVI - autorização de trânsito interno de veículos - ATIV - identificação de veículos e equipamentos expedida pelo operador do aeródromo, de uso ostensivo e obrigatório para o trânsito ou a permanência nas áreas controladas e restritas dos aeroportos, com vistas à segurança da aviação civil;

XXVII - avaliação de risco - processo estruturado que abrange as etapas de identificação de ameaças, de vulnerabilidades e do nível de exposição de determinada operação ou operações ao risco de atos de interferência ilícita;

XXVIII - aviação civil - qualquer utilização não militar da aviação;

XXIX - AVSEC - combinação de medidas, de recursos humanos e de materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita;

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

XXXI - bagagem de mão - bagagem que o passageiro transporta consigo para a aeronave;

XXXII - bagagem desacompanhada - bagagem despachada sem a intenção de ser transportada na mesma aeronave que a pessoa à qual pertença;

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

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

XXXV - bagagem em trânsito - bagagem do passageiro que permanece a bordo durante escala em aeroporto intermediário;

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

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

XXXVIII - barreiras de segurança - meios físicos constituídos de obstáculos, cercas, muros, instalações ou quaisquer outros recursos artificiais ou naturais que possam dificultar o ingresso de pessoas na área operacional, canalizando o acesso aos pontos de controle de acesso estabelecidos pelo operador do aeródromo;

XXXIX - busca pessoal (revista) - revista do corpo de uma pessoa, de suas vestes e de demais acessórios, com objetivo de busca de itens que possam comprometer a segurança da aviação civil;

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

XLI - Centro de Operações de Emergência - COE - local designado na estrutura do aeródromo, de onde são realizadas as atividades de acionamento e coordenação da resposta a uma emergência aeroportuária, incluído o gerenciamento de crise decorrente de atos de interferência ilícita contra a aviação civil;

XLII - cerca operacional - barreira física destinada a garantir a segurança da área operacional;

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

XLIV - credencial oficial - autorização para acesso em ARS e AC, concedida pela ANAC ou pelo COMAER a pessoas no exercício de atividades funcionais, de prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos ou de fiscalização;

XLV - credenciamento aeroportuário - processo de identificação para autorização de acesso de pessoas e veículos a determinadas áreas aeroportuárias, definidas em PSA;

XLVI - despacho de passageiro (**check-in**) - atividade por meio da qual o operador aéreo gerencia o embarque do passageiro, verifica o bilhete de passagem, bagagem e documentos e aplica os procedimentos de facilitação e de segurança da aviação civil;

XLVII - Documento de Segurança da Aviação Civil - DSAC - documento sigiloso com informações a respeito de ocorrências, de incidentes e de anormalidades, ou outros assuntos de interesse da segurança da aviação civil, cuja finalidade é a divulgação de informações de segurança às pessoas e aos setores que devem ou necessitam aplicar medidas ou procedimentos de AVSEC;

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

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

L - explorador de área aeroportuária - pessoa física ou jurídica que, mediante contrato com o operador do aeródromo, explora instalações ou áreas aeroportuárias;

LI - facilitação do transporte aéreo - conjunto de medidas apropriadas para facilitar o movimento de aeronaves civis, tripulantes, passageiros, bagagens, cargas, malas postais e provisões de bordo, por meio da eliminação de obstáculos desnecessários e da redução ao mínimo possível do tempo de espera;

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

LIII - grupo de apoio - grupo constituído pelo pessoal do operador do aeródromo, para dar apoio logístico às atividades gerenciadas pelo COE;

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

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

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

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

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

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

LX - inspeção (controle da qualidade AVSEC) - avaliação de um ou mais aspectos das medidas e dos procedimentos de segurança das organizações envolvidas nas atividades de AVSEC, com o objetivo de avaliar o grau de conformidade frente à regulamentação vigente;

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

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

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

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

LXV - itens proibidos - artigos que comprometem a segurança da aviação civil, cujo acesso à ARS e às aeronaves deve ser restrito a pessoas autorizadas e quando necessários para a realização de tarefas essenciais, conforme os atos normativos da ANAC;

LXVI - lado terra - área pública ou aeroportuária, cujo acesso não é controlado, sujeita a medidas de segurança de acordo com avaliação de risco;

LXVII - local e recinto alfandegado - áreas formalmente designadas pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia, a fim de que nelas possa ocorrer, sob controle aduaneiro, estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial, embarque, desembarque ou trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de bens de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados, e operação de remessas postais internacionais;

LXVIII - mala diplomática - volume com sinais exteriores visíveis indicadores dessa condição, que contenha documentos diplomáticos e objetos destinados a uso oficial de representações diplomáticas, nos termos definidos pelas convenções internacionais sobre as relações entre os Estados;

LXIX - mala postal - volume que contenha correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais a empresa aérea, para entrega às outras administrações postais;

LXX - malote - volume não enquadrado como mala postal, que contenha documentos e outros itens, confiado ao operador aéreo para entrega a diferentes destinatários;

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

LXXII - medidas adicionais de segurança - conjunto de alterações em procedimentos, processos, equipamentos ou instalações, a ser disponibilizado pelo operador do aeródromo ou operador aéreo em virtude da elevação do nível de ameaça, da ativação de ações do plano de contingência ou de determinação específica da ANAC, por meio de diretriz de AVSEC;

LXXIII - Medida de Policiamento do Espaço Aéreo - medidas aplicadas pelo Comando da Aeronáutica, no exercício do poder de polícia, sobre aeronaves que, por suas características ou comportamento em voo, sejam consideradas suspeitas;

LXXIV - oficial de segurança a bordo - IFSO - pessoa autorizada pelo governo de um Estado a utilizar arma a bordo de aeronave com o propósito de proteger a aeronave e seus ocupantes de atos de interferência ilícita;

LXXV - oficial de proteção de dignitário - membro de força policial ou militar, nacional ou estrangeira, com atribuição de executar medidas de proteção em favor de autoridade nacional ou estrangeira, com vistas a garantir sua integridade física e moral;

LXXVI - passageiro em conexão (ou em transferência) - passageiro que efetue conexão direta entre dois voos diferentes;

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

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

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

LXXX - patrulhamento - atividade realizada a pé ou em viatura, com a missão de reconhecimento, observação e vigilância do sítio aeroportuário;

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

LXXXII - plano de contingência de AVSEC - plano desenvolvido em nível nacional, local (aeroporto) e setorial (operador aéreo) que abrange hipóteses de diversos patamares de ameaças de atos ilícitos contra a segurança da aviação civil, com os respectivos procedimentos de segurança, com vistas a garantir a continuidade de seus serviços e atividades, e a responder a situações de emergência pelo gerenciamento de crise;

LXXXIII - Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária - PSESCA - plano desenvolvido pelas empresas de serviços auxiliares ou exploradores de área aeroportuária, em coordenação com os operadores de aeródromo, no qual são consolidadas as medidas e práticas de segurança, com vistas a proteger a aviação civil contra os atos de interferência ilícita;

LXXXIV - POC com a OACI - pessoa da ANAC responsável por enviar à OACI todas as informações pertinentes, relativas aos aspectos de segurança dos atos de interferência ilícita, o mais breve possível, após a solução do caso;

LXXXV - ponte de embarque - rampa ajustável, operada mecanicamente, com a finalidade de prover aos passageiros acesso direto entre o terminal e a aeronave;

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

LXXXVII - ponto sensível - área, instalação ou facilidade, dentro ou fora do aeroporto, que, se avariada ou destruída, prejudicará significativamente a operação aeroportuária;

LXXXVIII - Programa de Segurança Aeroportuária - PSA - programa veiculado em documento reservado elaborado pelo operador de aeródromo, aprovado pela ANAC, que define responsabilidades, determina a coordenação entre os órgãos e entidades envolvidos e estabelece as ações e medidas de segurança a serem adotadas no aeroporto, relacionadas à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

LXXXIX - Programa de Segurança de Operador Aéreo - PSOA - programa que apresenta as diretrizes, as instruções gerais, os procedimentos, as atribuições e as responsabilidades relacionadas à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita do operador aéreo;

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

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

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

XCIII - Responsável AVSEC - profissional qualificado em segurança da aviação civil, designado pelo operador (de aeródromo e aéreo), responsável pela aplicação e gestão de recursos e medidas de controles de segurança, de acordo com os atos normativos da ANAC;

XCIV - serviço de **courier** - sistema de coleta e entrega rápida de encomendas e documentos, por meio de transporte aéreo próprio ou de terceiros;

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

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

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

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

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

C - teste (controle de qualidade AVSEC) - simulação de ato de interferência que objetiva verificar o desempenho das medidas de segurança existentes e os procedimentos aplicados em determinado local;

CI - terminal de carga - instalação aeroportuária dotada de facilidades para armazenagem e processamento de carga proveniente de aeronave ou a ela destinada;

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

CIII - transporte aéreo de valores - transporte de bens de alto valor aquisitivo realizado por operador aéreo, sob contrato de carga;

CIV - tripulante - pessoa encarregada, pelo operador aéreo ou pela autoridade aeronáutica, de cumprir as funções a bordo da aeronave durante o tempo de voo;

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

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

CVII - Zona Franca de Manaus - área de livre comércio de importação e de exportação e de incentivos fiscais especiais, estabelecida com a finalidade de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da grande distância a que se encontram os centros consumidores de seus produtos.

## CAPÍTULO III

### DA ATRIBUIÇÃO DE RESPONSABILIDADES

#### Seção I

##### Da Agência Brasileira de Inteligência

Art. 6º Constituem responsabilidades da ABIN:

I - realizar o intercâmbio de informações voltadas para a segurança da aviação civil, conforme preconizado pela legislação do SISBIN;

II - realizar atividades de inteligência voltadas para a segurança da aviação civil;

III - atuar em coordenação com a Polícia Federal no estabelecimento dos níveis de ameaça à segurança da aviação civil, nos termos do disposto no inciso X do art. 11 do PNAVSEC; e

IV - apoiar o desenvolvimento de recursos humanos que atuam na proteção da aviação civil.

Parágrafo único. Para o melhor desempenho das atividades, a ABIN, a ANAC, o COMAER e a Polícia Federal poderão celebrar convênios para o acesso e o compartilhamento de bancos de dados relacionados com a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

#### Seção II

##### Da Agência Nacional de Aviação Civil

Art. 7º Constituem responsabilidades da ANAC:

I - regular e fiscalizar a segurança da aviação civil;

II - garantir a aplicação dos padrões de AVSEC;

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

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

V - autorizar, em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores, auditorias e visitas técnicas de representantes de órgãos internacionais e de Estados com os quais o País mantenha acordos bilaterais de transporte aéreo internacional relacionados com AVSEC, acompanhá-las e coordená-las e dar ciência prévia à Polícia Federal;

VI - propor à CONAERO a reavaliação das medidas de segurança e dos procedimentos no PNAVSEC e analisar suas ações, após a ocorrência de ato de interferência ilícita, com base na avaliação do risco da segurança realizada em conjunto com autoridades competentes;

VII - comunicar à OACI na hipótese de ocorrência de ato de interferência ilícita;

VIII - aprovar programas específicos de AVSEC para operadores aéreos, operadores de aeródromo e agentes de carga aérea acreditados;

IX - estabelecer requisitos e orientações que norteiem projetos arquitetônicos para que a AVSEC seja considerada na construção de novas instalações aeroportuárias e na reforma das instalações existentes;

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

XI - elaborar, aplicar e manter o seu PCQ/AVSEC e PIAVSEC, e regulamentar a elaboração, aplicação e manutenção de programas similares por parte dos regulados;

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

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

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

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

XVI - notificar os órgãos responsáveis de outros Estados envolvidos quando da percepção de ameaça real contra os interesses da aviação civil ou ocorrência de ato de interferência ilícita.

§ 1º No exercício da competência de regular e fiscalizar a segurança da aviação civil, a ANAC estabelecerá normas para a prestação, pelos operadores aéreos, de informações necessárias à prevenção e à repressão aos atos de interferência ilícita, as quais serão centralizadas pela Polícia Federal.

§ 2º A regulamentação da ANAC terá, entre seus princípios regulatórios, o reconhecimento de medidas de segurança entre os aeroportos brasileiros e dos demais Estados, de forma a evitar a duplicação desnecessária de medidas de segurança.

§ 3º O reconhecimento previsto no § 2º será implementado por meio da verificação da aplicação efetiva de controles de segurança nos aeroportos de origem.

### **Seção III**

#### **Do operador de aeródromo**

Art. 8º Constituem responsabilidades do operador de aeródromo:

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

II - aplicar e manter o PSA do respectivo aeroporto, em coordenação com os órgãos públicos que, por disposição legal, devam atuar na AVSEC, em conformidade com os requisitos estabelecidos no PNAVSEC e com os atos normativos da ANAC;

III - nomear, no aeroporto, responsável pela AVSEC para coordenar a aplicação dos procedimentos do PSA e dispor de estrutura administrativa e operacional compatível com suas atribuições;

IV - constituir e manter CSA, em conformidade com os requisitos estabelecidos no PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC;

V - controlar e aprovar, quando aplicável, os planos específicos de segurança contra atos de interferência ilícita das entidades que explorem áreas sob sua concessão, conforme os atos normativos da ANAC;

VI - determinar e supervisionar o cumprimento das medidas de segurança estabelecidas no PSA pelos seus exploradores de áreas, pelas empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo e pelas demais organizações contratadas, e adotar os procedimentos necessários na hipótese de não observância das medidas de segurança;

VII - aplicar e manter o PCQ/AVSEC;

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

IX - elaborar e implementar processo contínuo de avaliação de risco, com o objetivo de orientar o planejamento da AVSEC, em conformidade com os atos normativos da ANAC;

X - realizar controles gerais de acesso nos aeroportos, abrangidas as pessoas, os veículos e os objetos;

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

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

XIII - adquirir, instalar e manter equipamentos para a realização de inspeções de bagagem despachada e carga aérea em suas instalações, de acordo com os atos normativos da ANAC;

XIV - negar o acesso às ARS de pessoas que não satisfaçam aos requisitos de segurança da aviação civil estabelecidos no PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC e comunicar eventuais ocorrências ao operador aéreo;

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

XVI - garantir a segurança dos auxílios à navegação aérea localizados no interior do sítio aeroportuário e daqueles situados fora do perímetro patrimonial, quando por ele operado;

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

XVIII - ativar e participar da AAR;

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

XX - coordenar com a Polícia Federal a realização de testes;

XXI - coordenar com os órgãos envolvidos a realização de ESAIA e ESAB; e

XXII - cientificar a Polícia Federal, com a devida antecedência, de todas as operações não rotineiras que possam ter impacto na segurança da aviação civil, conforme diretrizes estabelecidas pela CSA de cada aeroporto.

#### **Seção IV**

##### **Do explorador de área aeroportuária**

Art. 9º Os exploradores de área aeroportuária atenderão às regras de segurança estabelecidas nos atos normativos da ANAC, no PSA e em seus PSESCAs, quando aplicável.

#### **Seção V**

##### **Do operador aéreo**

Art. 10. Constituem responsabilidades do operador aéreo:

I - garantir a aplicação dos atos normativos referentes à AVSEC editados pela ANAC;

II - designar profissional capacitado, a ele legalmente vinculado, responsável pela AVSEC e pelo gerenciamento da aplicação dos procedimentos de segurança, e dispor de estrutura administrativa e operacional compatível com suas atribuições, em conformidade com os atos normativos da ANAC;

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

IV - participar das reuniões da CSA e da AAR, quando for o caso;

V - estabelecer e aplicar um PSOA, constituído por programa de instrução, programa de qualidade e plano de contingência, com vistas à proteção de pessoas, aeronaves e instalações;

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

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

VIII - cumprir os procedimentos específicos de segurança para cada aeroporto em que operam, de acordo com seu PSOA e o respectivo PSA, em atendimento ao disposto no PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC;

IX - supervisionar a aplicação, pelas empresas contratadas, das medidas de segurança estabelecidas no seu PSOA;

X - negar o embarque, em suas aeronaves, de passageiros, bagagens, carga e outros itens que não atendam aos requisitos previstos no PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC;

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

XII - disponibilizar representantes nas áreas de embarque e desembarque para prestar esclarecimentos necessários, quando solicitado pela Polícia Federal, com vistas a evitar atos que possam afetar a segurança da aviação civil;

XIII - prestar informações necessárias à prevenção e à repressão aos atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, por meio da disponibilização de dados de reservas, passagens, cargas, bagagens, identificação, procedência e destino de passageiros e tripulantes à Polícia Federal, conforme os atos normativos da ANAC;

XIV - cumprir as medidas e procedimentos de segurança específicos estabelecidos pela ANAC, pela Polícia Federal e pelos operadores de aeródromos, para as suas bases; e

XV - elaborar e implementar processo contínuo de avaliação de risco, com o objetivo de orientar o planejamento da AVSEC, em conformidade com os atos normativos da ANAC.

## **Seção VI**

### **Dos órgãos de segurança pública**

Art. 11. Constitui responsabilidade da Polícia Federal, no exercício de sua atribuição como polícia aeroportuária:

I - garantir a aplicação, em relação a todo o Sistema Aeroportuário, das normas estabelecidas no PNAVSEC;

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

III - supervisionar a segurança da aviação civil contra ato de interferência ilícita, abrangido todo o sistema aeroportuário;

IV - supervisionar a inspeção de segurança da aviação civil;

V - supervisionar o acesso de pessoas, veículos e objetos às ARS, às áreas controladas ou a qualquer área aeroportuária que possa ter impacto na segurança da aviação civil, ressalvadas as áreas sujeitas à administração militar;

VI - prevenir a ocorrência de crimes em ambiente aeroportuário ou em detrimento do sistema aeroportuário, podendo, para tanto, patrulhar ostensivamente áreas aeroportuárias, incluído o lado terra e a área patrimonial, e realizar buscas em pessoas, veículos e objetos, ressalvadas as áreas sujeitas à administração militar;

VII - conduzir investigações criminais pertinentes às atribuições de Polícia Judiciária da União, ressalvada a jurisdição militar;

VIII - verificar, quando necessário ou oportuno e conveniente, documentos de identificação para fins de controle de acesso às ARS, às áreas controladas e às aeronaves;

IX - coordenar a AAR e as ações decorrentes do estado de alerta definido;

X - estabelecer os níveis de ameaça à segurança da aviação civil, em interface com a ANAC, com operadores aeroportuários, com operadores aéreos e com órgãos integrantes do SISBIN;

XI - atuar em coordenação com outros órgãos com vistas à busca e à neutralização de artefatos explosivos e artefatos QBRN;

XII - retirar do interior de aeronaves, mediante solicitação do comandante, pessoas que comprometam a boa ordem e a disciplina e coloquem em risco a segurança da aeronave ou das demais pessoas e bens a bordo;

XIII - apoiar, quando solicitado, o operador do aeródromo na retirada de pessoa de ARS ou de AC, na hipótese em que comprometer a boa ordem e a disciplina ou coloque em risco a segurança da aviação civil;

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

XV - tomar ciência do PSA e dos demais planos e programas de segurança e de contingência e propor as alterações julgadas pertinentes, em conformidade com a legislação AVSEC;

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

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

XVIII - prover gerentes de crise, negociadores, grupo tático e grupo de bombas e explosivos, nas hipóteses de atos de interferência ilícita, quando necessário;

XIX - controlar o embarque de passageiro armado e o despacho de armas de fogo ou munições em aeronaves, conforme os atos normativos da ANAC produzidos em coordenação com a Polícia Federal;

XX - exigir do passageiro armado, a qualquer tempo entre a solicitação da autorização para embarque armado e a saída do passageiro da ARS no aeródromo de destino, a comprovação dos itens por ele portados e de que as armas de fogo estão devidamente desmuniçadas;

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

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

XXIII - gerenciar as informações prestadas pelos operadores de aeródromo, operadores aéreos e demais órgãos e entidades com atuação e responsabilidades AVSEC, com vistas à prevenção e à repressão aos atos de interferência ilícita;

XXIV - controlar o embarque de passageiro sob custódia, conforme os atos normativos da ANAC produzidos em coordenação com a Polícia Federal;

XXV - instaurar investigação AVSEC, com base em atos normativos da Polícia Federal, para apurar fatos que possam atentar contra a segurança da aviação civil;

XXVI - acompanhar, sempre que possível, testes, inspeções e auditorias AVSEC realizadas pelo operador do aeródromo, pelo operador aéreo, pela ANAC ou por órgãos estrangeiros previamente autorizados pela ANAC;

XXVII - solicitar à ANAC o estabelecimento de medidas adicionais de segurança, na hipótese de identificação de ameaças ou vulnerabilidades;

XXVIII - supervisionar o processo de credenciamento aeroportuário; e

XXIX - exercer a função de IFSO, com base em avaliação de risco, conforme os atos normativos da ANAC produzidos em coordenação com a Polícia Federal.

Parágrafo único. Serão estabelecidas, por ato normativo da Polícia Federal, as Autoridades Policiais Aeroportuárias nacional, regional e local, a quem compete tomar as decisões relativas às atividades de polícia aeroportuária no âmbito de suas responsabilidades.

Art. 12. Nos termos do disposto no art. 144 da Constituição, constituem responsabilidades dos órgãos de segurança pública nos aeroportos:

I - às polícias civis, a função de polícia judiciária e apuração de infrações penais de competência da justiça estadual, inclusive as de sua atribuição ocorridas no interior da ARS;

II - às polícias militares, o policiamento ostensivo e a preservação da ordem pública no lado terra;

III - à polícia rodoviária federal, o patrulhamento ostensivo das rodovias federais que constituam acesso aos aeroportos;

IV - às guardas municipais, a proteção dos bens, serviços e instalações nos aeroportos administrados pelos Municípios ou por outros administradores, mediante convênio com o operador do aeródromo;

V - às polícias penais, a observância das normas AVSEC pertinentes ao transporte de passageiro custodiado; e

VI - às autoridades estaduais, municipais e distrital de trânsito, o patrulhamento ostensivo das vias que constituam acesso aos aeroportos.

§ 1º A Polícia Federal será comunicada pelos demais órgãos de segurança pública quando:

I - qualquer infração penal ou fato que possa repercutir na segurança da aviação civil ocorrer na ARS;

II - a infração penal ou fato que possa repercutir na segurança da aviação civil ocorrer fora da ARS, incluído todo o perímetro aeroportuário e adjacências;

III - a infração penal ocorrida fora da ARS, incluído todo o perímetro aeroportuário e adjacências, for considerada de natureza grave; ou

IV - na hipótese de ocorrências relativas a:

a) inspeções de segurança;

b) embarque de passageiro armado ou despacho de armas de fogo e munições; ou

c) transporte aéreo de passageiro custodiado.

§ 2º Na hipótese de ocorrer sobreposição de responsabilidades entre os órgãos de segurança pública, deverá haver a devida coordenação das ações, com vistas à obtenção da melhor solução para a segurança da aviação civil.

§ 3º Excepcionalmente, os órgãos de segurança pública poderão atuar em outras áreas aeroportuárias, quando solicitado o apoio operacional pela Polícia Federal.

§ 4º Poderão ser firmados convênios entre a União, por intermédio do Ministério da Justiça e Segurança Pública, e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, para que os respectivos órgãos de segurança pública prestem apoio à Polícia Federal no sítio aeroportuário ou fora dele, especialmente para a realização de inspeções com poder de polícia e busca pessoal, para auxílio em situações de crise e emergência e para autorização de embarque de passageiro armado

## **Seção VII**

### **Do Comando da Aeronáutica**

Art. 13. Constituem responsabilidades do COMAER:

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

II - normatizar as atividades sob sua responsabilidade legal;

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

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

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

VI - desenvolver programas e aplicar medidas de segurança nas atividades de controle e gerenciamento de tráfego aéreo, de telecomunicações aeronáuticas, de inspeção em voo, de busca e salvamento, de auxílios à navegação aérea, de meteorologia e informações aeronáuticas e de supervisão da manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea;

VII - estabelecer medidas de segurança nas áreas, instalações e equipamentos sob sua responsabilidade localizados nos aeródromos civis, em coordenação com os respectivos operadores dos aeródromos;

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

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

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

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

XII - aplicar as medidas de policiamento do espaço aéreo brasileiro cabíveis nas hipóteses de voos de aeronaves sob suspeita ou ato de interferência ilícita;

XIII - elaborar e aplicar PIAVSEC destinado aos profissionais que possuam responsabilidade por medida de segurança no âmbito das suas atribuições; e

XIV - elaborar e aplicar PCQ/AVSEC destinado a avaliar o cumprimento e a efetividade das medidas de segurança contra atos de interferência ilícita previstas no âmbito das suas atribuições.

## **Seção VIII**

### **Das organizações do Sistema Nacional de Defesa Civil**

Art. 14. Na prevenção ou ocorrência de acidentes ou catástrofes decorrentes de atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, a Polícia Federal, as Forças Armadas, as Secretarias de Segurança Pública dos Estados e do Distrito Federal, com suas Polícias Militares e seus Corpos de Bombeiros, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, os hospitais e outras entidades atuarão, coordenadamente, dentro das respectivas áreas de competência, conforme estabelecido nos PSAs, nos planos de contingência e nos planos de emergência, com o objetivo de preservar as vidas humanas e o patrimônio público e privado.

## **Seção IX**

### **Das outras organizações**

Art. 15. A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia, a ANVISA, o VIGIAGRO e os demais órgãos que exerçam, nos aeroportos, atividades de controle do Estado, nas respectivas áreas de

competência, têm responsabilidades com a segurança da aviação civil, as quais serão coordenadas e estabelecidas nos PSAs e nos planos de contingência.

Parágrafo único. As organizações a que se refere o **caput** comunicarão às autoridades competentes a identificação, em sua área de atuação, de qualquer situação suspeita que constitua crime ou que possa colocar em risco a segurança da aviação civil e prestarão apoio, nas suas esferas de competência, às atividades do COE.

Art. 16. A supervisão do controle de acesso, da permanência, da movimentação e da saída de pessoas, veículos, unidades de cargas e mercadorias nos recintos alfandegados dos aeroportos internacionais situados nas ARS ou ACs caberá à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia, sem prejuízo do disposto no inciso V do art. 11, e observará os procedimentos previstos no PSA e as disposições das autoridades de controle sanitário e zoofitossanitário no exercício de suas competências.

Art. 17. Nos aeroportos e terminais alfandegados, deve-se buscar a compatibilização entre os requisitos de alfandegamento e os requisitos de segurança da aviação civil.

Art. 18. Na hipótese de visitas de dignitários estrangeiros e suas comitivas, as atividades de recepção e trânsito em aeroportos caberão ao Ministério das Relações Exteriores, em coordenação com os demais órgãos e entidades.

Art. 19. As áreas destinadas à atuação dos órgãos a que se refere o art. 15, assim como as demais áreas aeroportuárias, encontram-se sujeitas ao monitoramento de segurança realizado pelo COE, em situações sob ameaça, e pelo CMES, em situações normais.

Art. 20. À Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura compete coordenar, em conjunto com os órgãos e as entidades do setor, a formulação de diretrizes para a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

## CAPÍTULO IV

### DA COORDENAÇÃO E DA COMUNICAÇÃO

#### Seção I

##### **Da Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias**

Art. 21. Constituem responsabilidades da CONAERO complementares às previstas no [art. 2º do Decreto nº 10.703, de 18 de maio de 2021](#):

- I - promover a coordenação entre os diferentes órgãos e entidades no País responsáveis pelo AVSEC;
- II - analisar as propostas de alteração do PNAVSEC;
- III - estabelecer e monitorar o Plano Nacional de Contingência AVSEC;
- IV - fomentar a incorporação de novas tecnologias e medidas de segurança da aviação civil;
- V - acompanhar a aplicação e a eficácia do PNAVSEC;
- VI - recomendar a elaboração de estudos de aspectos específicos de AVSEC;
- VII - propor ao Presidente da República a atualização do PNAVSEC;
- VIII - avaliar ocorrências que possam demandar estudos e ações para a garantia da AVSEC; e
- IX - atuar como canal de disseminação de informações sobre AVSEC em âmbito nacional e internacional, buscando promover as melhores práticas.

Art. 22. Entre os assuntos analisados pela CONAERO, serão abordadas as novas propostas e modificações de normas e práticas recomendadas pela OACI, com vistas ao assessoramento da representação do Governo brasileiro no plano internacional e à adequação da regulamentação nacional.

#### Seção II

## Da Comissão de Segurança Aeroportuária

Art. 23. A CSA é a comissão que reúne, regular ou extraordinariamente, as organizações e os representantes de empresas com atividades operacionais nos aeroportos públicos brasileiros, envolvidos com a segurança da aviação civil, para tratar dos aspectos relacionados ao PSA.

§ 1º Previamente à implementação de medidas de segurança, as autoridades com atuação no âmbito aeroportuário buscarão coordenar entre si e com o operador do aeroporto a implementação desses controles, com o objetivo de viabilizar a padronização de medidas de segurança, evitar esforços repetidos desnecessários e promover a devida comunicação e transparência das medidas de segurança aplicadas nos aeroportos.

§ 2º A coordenação será realizada no âmbito da CSA e seus resultados formalizados no PSA.

Art. 24. A CSA será ativada por ato do operador do aeródromo, conforme os atos normativos da ANAC.

### Seção III

#### Da comunicação com a imprensa

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

### Seção IV

#### Da comunicação e da cooperação com Estados estrangeiros

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

Art. 27. Na hipótese de Estado estrangeiro necessitar de medidas especiais em relação a voo ou a diversos voos específicos de determinado operador aéreo daquele país, será formalizada solicitação à ANAC, por meio do representante legalmente credenciado pelo Governo brasileiro.

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

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

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

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

Art. 30. Os acordos bilaterais de serviços de transporte aéreo a serem firmados entre o Brasil e outros Estados conterão cláusulas referentes à segurança e à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Art. 31. Os acordos bilaterais de serviços de transporte aéreo firmados entre o Brasil e outros Estados que incorporem cláusulas relativas à segurança e proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita atenderão ao disposto no PNAVSEC.

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

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

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

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

IV - o tipo e o critério adotados no controle e inspeção de pessoas, veículos e objetos.

## **Seção V**

### **Da comunicação com a Organização da Aviação Civil Internacional**

Art. 33. A ANAC encaminhará à OACI os relatórios sobre atos de interferência ilícita na aviação civil e outras informações correlatas que julgar convenientes.

§ 1º Para o cumprimento do disposto no **caput**, a ANAC definirá seu POC com a OACI.

§ 2º A ANAC notificará à OACI os casos em que compartilhar com outro Estado informações dos resultados de auditorias realizadas pela OACI que digam respeito à segurança da aviação civil.

## **Seção VI**

### **Da comunicação e das informações em âmbito nacional**

Art. 34. Cada entidade com responsabilidades no PNAVSEC estabelecerá e implementará procedimentos para compartilhar, quando apropriado, de forma prática e ágil, informações relevantes que impactem as demais entidades, permitindo a realização de avaliações de risco efetivas de suas operações.

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

Art. 36. Na ocorrência de ato ou tentativa de interferência ilícita ou de situações que indiquem vulnerabilidades no sistema de segurança, os operadores aéreos e os operadores de aeródromos deverão:

I - encaminhar o DSAC à ANAC relatando o fato; e

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

## **CAPÍTULO V**

### **DA PROTEÇÃO DE AEROPORTOS, AERONAVES E AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA**

#### **Seção I**

##### **Da designação de Áreas Restritas de Segurança**

Art. 37. O operador de aeródromo, em conjunto com outros órgãos e empresas com atividades operacionais no aeroporto, identificará áreas controladas ou ARS que serão sujeitas ao controle de acesso para garantir a segurança da aviação civil, conforme regulamentação da ANAC.

Art. 38. A aprovação dos limites e das barreiras de proteção física das ARS designadas será feita pela CSA, com participação obrigatória da Polícia Federal nas hipóteses previstas em atos normativos da ANAC.

Parágrafo único. Nos aeroportos onde não houver obrigatoriedade de constituição de CSA, o operador do aeródromo estabelecerá os limites e as barreiras de proteção física das ARS, e a instalação e manutenção de sistema de segurança compatível, conforme os atos normativos da ANAC.

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

#### **Seção II**

## **Da proteção de Áreas Restritas de Segurança**

Art. 40. As ARS serão protegidas por meio da combinação de medidas de segurança de natureza física e do emprego de pessoal qualificado.

### **Subseção I**

#### **Das barreiras de segurança**

Art. 41. Os aeródromos possuirão barreiras de segurança, constituídas basicamente por cercas patrimoniais e operacionais ou outros dispositivos que impeçam o acesso indevido ao lado ar ou a outras ARS, meios para a vigilância de seus perímetros e procedimentos de pronta resposta.

### **Subseção II**

#### **Do controle do perímetro da área operacional**

Art. 42. O operador do aeródromo manterá permanente vigilância do perímetro da área operacional, conforme os atos normativos da ANAC.

Art. 43. Nas áreas adjacentes ao aeroporto, o patrulhamento será realizado por órgão de segurança pública, em coordenação com o operador do aeródromo.

### **Subseção III**

#### **Da identificação e proteção de pontos sensíveis**

Art. 44. Os operadores do aeródromo e os provedores de serviços de navegação aérea identificarão os pontos sensíveis e as áreas adjacentes e proverão controles de segurança condizentes com o risco de cada instalação.

Art. 45. Serão considerados pontos sensíveis, dentre outros, os seguintes locais:

- I - instalações de órgão de controle de tráfego aéreo;
- II - áreas de equipamento de auxílio à navegação aérea ou de comunicação aeronáutica;
- III - transformadores de energia elétrica;
- IV - sistema de abastecimento de água;
- V - linhas de suprimento de energia elétrica primária e secundária; e
- VI - parque de abastecimento de combustíveis.

Art. 46. Os pontos sensíveis que se encontrarem fora do perímetro aeroportuário serão protegidos pela organização encarregada de sua operação.

Art. 47. Pistas de pouso e decolagem ou de táxi que passam sobre via pública terão sua proteção intensificada.

Art. 48. Em situação de ameaça, as áreas abaixo das trajetórias das aeronaves em procedimento de pouso ou decolagem fora do sítio aeroportuário terão sua proteção intensificada.

## **Seção III**

### **Do controle de acesso**

Art. 49. O operador do aeródromo estabelecerá o menor número de pontos de acesso às ARS e AC, objetivando maior controle da segurança e redução dos custos associados, e garantir que apenas o pessoal autorizado tenha acesso ao lado ar, conforme atos normativos da ANAC.

§ 1º Na definição do acesso de pessoas às ARS e ACs do aeroporto, a regulação da ANAC observará os aspectos relativos à necessidade do acesso, à facilitação do transporte aéreo e à segurança da aviação civil.

§ 2º A supervisão do controle de acesso realizado pelo operador de aeródromo será estabelecida em coordenação com a Polícia Federal e a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia.

§ 3º O acesso aos recintos alfandegados obedecerá também ao regramento de controle de acesso estabelecido pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia para a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias desses locais.

### **Subseção I**

#### **Do credenciamento e autorização - emissão e controle**

Art. 50. O credenciamento aeroportuário de pessoas e a autorização de veículos e equipamentos, desde a solicitação até o cancelamento, são instrumentos imprescindíveis para os controles de segurança do sistema aeroportuário, sob a supervisão da Polícia Federal, e serão gerenciados por setor específico do operador do aeródromo, dotado de pessoal por ele designado.

Art. 51. A concessão e o controle de credenciais serão realizados de acordo com os atos normativos da ANAC.

§ 1º Serão indeferidas as solicitações de credenciamento de requerentes com antecedentes criminais e sociais que possam colocar em risco a segurança da aviação civil, conforme avaliação da Polícia Federal.

§ 2º Ao servidor público somente será concedida credencial permanente quando em exercício no aeroporto e no desempenho de atividade relacionada à operação aeroportuária.

§ 3º O acesso às ARS de servidores da autoridade da aviação civil e de inspetores e investigadores da autoridade aeronáutica, no exercício de suas obrigações funcionais, será permitido mediante o porte de credenciais oficiais e somente após a inspeção de segurança.

§ 4º Os funcionários do Ministério das Relações Exteriores, de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de organismos internacionais poderão receber credencial para acesso a áreas de embarque e desembarque de passageiros em aeroportos, em razão de serviço, desde que o credenciamento seja coordenado pelo Ministério das Relações Exteriores, conforme regulamentação da ANAC.

### **Subseção II**

#### **Do controle de acesso de pessoas**

Art. 52. O acesso às ARS somente será permitido após autorização, realizada por meio de identificação e inspeção de segurança, conforme os atos normativos da ANAC, sem prejuízo do disposto no art. 109.

Art. 53. O acesso às ACs somente será permitido após a autorização, realizada por meio de identificação, conforme os atos normativos da ANAC.

### **Subseção III**

#### **Do controle de acesso de veículos e equipamentos**

Art. 54. O operador de aeródromo terá como objetivo de segurança a redução da quantidade de pontos de acesso e do número de autorizações de veículos e equipamentos.

Art. 55. O acesso de veículos, equipamentos e seus ocupantes às ARS somente será permitido após identificação e inspeção de segurança, conforme previsto em atos normativos da ANAC.

Art. 56. A ATIV de veículo ou equipamento será portada em local visível e sem obstrução.

Art. 57. O operador de aeródromo inspecionará veículos e equipamentos suspeitos no lado ar.

Parágrafo único. Quando necessário, o operador do aeródromo solicitará apoio policial, inclusive para inspeção de veículos suspeitos nas proximidades das instalações aeroportuárias.

Art. 58. O acesso de veículos oficiais de órgãos públicos e de seus ocupantes às ARS somente será permitido após identificação e inspeção de segurança, conforme os atos normativos da ANAC, sem prejuízo do disposto no art. 109.

Art. 59. Portões de emergência localizados no perímetro operacional permanecerão fechados e monitorados.

#### **Subseção IV**

##### **Do controle de acesso ao terminal de carga**

Art. 60. Os exploradores de áreas, órgãos públicos e demais organizações que operem terminais de carga, mala postal e de serviço de **courier** e carga expressa, localizados em sítio aeroportuário, estabelecerão os pontos de controle de acesso aos respectivos terminais onde operam, em coordenação com o operador do aeródromo.

#### **Subseção V**

##### **Do controle de acesso à aeronave**

Art. 61. A segurança da aeronave é responsabilidade do operador aéreo, cujos procedimentos de proteção constarão no PSOA, quando aplicável, em coordenação com o operador do aeródromo.

Art. 62. O operador de aeródromo garantirá a segurança das áreas operacionais do aeroporto, incluídas as áreas de estacionamento e circulação de aeronaves.

Art. 63. Na hipótese de dúvida ou de suspeita na identificação de pessoas que se aproximem ou embarquem na aeronave, o operador aéreo acionará o setor de segurança do aeroporto ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública, conforme os atos normativos da ANAC.

Art. 64. Os operadores aéreos estabelecerão procedimentos para a inspeção e verificação de segurança das aeronaves em situações de rotina e de ameaça, conforme previsto no PSOA e em regulamentação da ANAC.

Art. 65. O operador do aeródromo controlará e dotará de iluminação as áreas destinadas ao estacionamento e à pernoite de aeronaves destinadas à operação de voos regulares.

Art. 66. O operador aéreo estabelecerá medidas de segurança para voos em situação normal de operação e em situação de ameaça, conforme previsto no PSOA e em regulamentação da ANAC.

#### **Subseção VI**

##### **Das medidas de segurança para voos em situação normal**

Art. 67. Antes de a aeronave entrar em serviço, o operador aéreo tomará medidas preventivas de segurança, conforme os atos normativos da ANAC.

#### **Subseção VII**

##### **Das medidas de segurança para voos em situação de ameaça**

Art. 68. Para voos em situação de ameaça, medidas adicionais de segurança serão implementadas de acordo com o PSA e o PSOA, conforme os atos normativos da ANAC.

Art. 69. Quando houver suspeita de que uma aeronave seja objeto de ato de interferência ilícita, o operador do aeródromo e o operador aéreo envolvidos serão notificados pela autoridade competente, com vistas à adoção de medidas apropriadas, em especial a inspeção de segurança da aeronave e de áreas adjacentes, conforme especificado no PSA e no PSOA.

Art. 70. As notificações de ameaça à aeronave, no solo ou em voo, seguirão procedimentos de comunicação previamente estabelecidos e serão seguras e rápidas, para garantir a imediata recepção pelo operador aéreo e por outros órgãos envolvidos na resposta e na aplicação das medidas adicionais de segurança.

Art. 71. Quando forem encontradas substâncias ou objetos suspeitos de conter artefatos explosivos, artefatos QBRN ou outro material perigoso, o fato deverá ser comunicado à Polícia Federal ou, na sua ausência, ao órgão de

segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, conforme os respectivos planos de contingência.

### **Subseção VIII**

#### **Da segregação das áreas de estacionamento de aeronaves**

Art. 72. Será realizada a segregação de estacionamento de aeronaves de características de operação distintas, considerados a complexidade e o risco dessas operações, conforme os atos normativos da ANAC.

Art. 73. Para fins do disposto no art. 72, o operador de aeródromo estabelecerá sistema de controle específico de segurança, com vistas à prevenção de atos de interferência ilícita na segurança da aviação civil, conforme regulamentação da ANAC.

Art. 74. Nos aeroportos onde a segregação de área de estacionamento prevista no art. 72 não seja viável, serão estabelecidos procedimentos e pontos de controle nas pistas de táxi ou pátios, que garantam o acesso de aeronaves isentas de ameaças à aviação civil às áreas restritas de segurança, conforme regulamentação da ANAC.

Parágrafo único. O estabelecimento de pontos de controle e a separação de áreas de estacionamento a que se referem o art. 72 e o **caput** não isentam os funcionários, passageiros, tripulantes de empresas de táxi aéreo, serviços aéreos especializados públicos e operadores de serviços aéreos privados da inspeção de segurança da aviação civil para acesso às áreas restritas de segurança.

### **Subseção IX**

#### **Dos auxílios à navegação aérea**

Art. 75. Os PSAs contemplarão medidas de segurança para os auxílios à navegação aérea contra atos de interferência ilícita.

Art. 76. O operador de aeródromo, em coordenação com os órgãos do COMAER ou concessionários dos serviços de tráfego aéreo, deverá:

I - listar os equipamentos e as instalações relacionados com a navegação aérea, dentro e fora do aeródromo, considerados essenciais para a continuidade da operação da aviação civil;

II - indicar no PSA a localização e as medidas de segurança aplicadas aos equipamentos e às instalações por ele operados relacionados com a navegação aérea;

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

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

### **Seção IV**

#### **Do lado terra**

Art. 77. Os operadores de aeródromo identificarão o lado terra dos aeroportos, conforme regulamentação da ANAC.

§ 1º Os operadores de aeródromo formalizarão, por meio do PSA, os órgãos policiais responsáveis pelas áreas identificadas como lado terra, conforme previsto nos art. 11 e art. 12.

§ 2º Os órgãos de segurança pública responsáveis por áreas do lado terra farão parte da Comissão de Segurança Aeroportuária.

Art. 78. O lado terra dos aeródromos será objeto de avaliação de risco, realizada pelo operador do aeródromo em coordenação com o órgão de segurança pública, para definir a implementação de medidas de segurança que previnam atos de interferência ilícita, conforme regulamentação da ANAC.

## Subseção I

### Da proteção das aeronaves em aproximação de pouso e aterrissagem

Art. 79. De acordo com a avaliação de risco, os órgãos de segurança pública e os operadores de aeródromo deverão prever medidas para mitigar possíveis ataques contra aeronaves por meio de **MANPADs** e outras armas que representem ameaças similares para as aeronaves nos aeroportos ou em suas cercanias.

## Seção V

### Das ameaças cibernéticas

Art. 80. Cada entidade com responsabilidades no PNAVSEC identificará suas informações críticas para fins da proteção da aviação civil, assim como seus sistemas de tecnologia de dados e comunicação que, se afetados, possam comprometer a AVSEC, e desenvolverá e implementará medidas de proteção contra atos de interferência ilícita.

§ 1º As entidades mencionadas no **caput** realizarão avaliação de risco para decidir pelas medidas de proteção compatíveis com cada ameaça.

§ 2º As medidas de proteção resguardarão a confidencialidade, a integridade e a disponibilidade das informações, dos dados e das comunicações a que se refere o **caput**.

## CAPÍTULO VI

### DO CONTROLE DE SEGURANÇA DE PESSOAS E DE OBJETOS EMBARCADOS

## Seção I

### Da inspeção de passageiros e suas bagagens de mão

Art. 81. A realização da inspeção de segurança da aviação civil, nos passageiros e em suas bagagens de mão, é de responsabilidade do operador de aeródromo, sob supervisão da Polícia Federal.

Art. 82. O propósito da inspeção de passageiros e suas bagagens de mão é prevenir que armas, explosivos, artefatos QBRN ou substâncias e materiais proibidos sejam introduzidos a bordo de aeronave.

Art. 83. Os passageiros e suas bagagens de mão serão inspecionados antes do acesso à aeronave ou à ARS, conforme os atos normativos da ANAC.

## Subseção I

### Da utilização de equipamentos de segurança

Art. 84. Os passageiros e suas bagagens de mão serão inspecionados de forma manual ou com o uso de equipamentos de segurança (detector de metais, RX, **ETD** e outros), ou por meio da combinação de ambas as técnicas.

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

Art. 85. Na impossibilidade da utilização do equipamento de segurança, o operador do aeródromo proverá meios para que a inspeção seja realizada nos passageiros, em suas bagagens de mão e em outros pertences.

## Subseção II

### Da busca pessoal (revista) e da inspeção manual de bagagem

Art. 86. Na hipótese de indisponibilidade de equipamento de segurança, nenhum passageiro acessará a ARS ou a aeronave sem ser submetido à inspeção de segurança e será aplicada a substituição do equipamento ou realizada a busca pessoal dos passageiros e a inspeção manual de suas respectivas bagagens e pertences.

Art. 87. A busca pessoal será realizada com o propósito de identificar qualquer item de natureza suspeita em passageiros sobre os quais, após os procedimentos de inspeção de segurança, permaneça a suspeição.

Art. 88. A inspeção manual de bagagem será realizada para identificar qualquer item de natureza suspeita detectado durante a inspeção de bagagem de mão, por equipamento de RX ou **ETD**.

Art. 89. O PSA incluirá informações específicas sobre os procedimentos apropriados e as responsabilidades pela busca pessoal de passageiros e pela inspeção de suas respectivas bagagens de mão.

Art. 90. O APAC conduzirá a inspeção manual de bagagem e a busca pessoal, com o consentimento do passageiro e a observância dos seguintes procedimentos:

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

II - na hipótese de busca pessoal, o APAC de mesmo sexo inspecionará o passageiro; e

III - na hipótese de o passageiro solicitar, a inspeção manual de bagagem de mão e a busca pessoal serão realizadas em sala reservada, com discricção, conforme os atos normativos da ANAC.

Art. 91. A Polícia Federal, ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, realizará a inspeção manual de bagagem e a busca pessoal quando o passageiro não consentir ou oferecer resistência à inspeção de segurança da aviação civil ou apresentar indícios de portar objetos, materiais e substâncias cuja posse, em tese, constitua crime.

### **Subseção III**

#### **Da inspeção de segurança aleatória ou baseada em análise comportamental**

Art. 92. Como medida dissuasória adicional de segurança, em razão do nível de ameaça e de fatores de risco, e em frequência compatível com os riscos envolvidos, poderá ser aplicada inspeção de segurança aleatória, incluídas a busca pessoal e a inspeção manual de bagagens, mesmo após a realização de inspeção de segurança da aviação civil por meio de equipamentos.

Parágrafo único. A análise comportamental poderá servir de base para a aplicação de procedimentos de inspeção adicionais, conforme regulamentação da ANAC.

### **Subseção IV**

#### **Dos itens proibidos**

Art. 93. A ANAC estabelecerá a lista de itens proibidos para embarque em bagagens de mão e despachadas (registradas) e para acesso às ARS, e os controles que serão aplicados quando necessário ao acesso desses itens em ARS, e nas hipóteses de investigação de acidente ou incidente aeronáutico.

Art. 94. A Polícia Federal, ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, será acionada conforme os atos normativos da ANAC, nas seguintes hipóteses:

I - de detecção de arma de fogo;

II - de artefatos explosivos;

III - de artefatos QBRN;

IV - de outros materiais perigosos ou proibidos; ou

V - de artigos suspeitos.

Art. 95. Quando da inspeção de segurança, os itens que constituírem materiais proibidos serão descartados ou despachados para transporte no porão da aeronave, ou será dada outra destinação a eles no lado terra do aeródromo, desde que não coloquem em risco a segurança da aviação civil.

Art. 96. O operador do aeródromo gerenciará a destinação final dos itens descartados por constituírem materiais proibidos.

### **Subseção V**

#### **Da recusa à submissão à inspeção de aviação civil**

Art. 97. A qualquer pessoa que recuse a inspeção de si próprio ou de sua bagagem de mão, de acordo com o PNAVSEC e os atos normativos da ANAC, serão negados o acesso às ARS, pelo operador aeródromo, e o embarque, pelo operador aéreo.

Art. 98. A Polícia Federal, ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, será acionada quando o passageiro tiver seu acesso às ARS ou seu embarque negados, de acordo com o disposto no art. 97, ou por qualquer outra razão de segurança.

### **Subseção VI**

#### **Da separação entre pessoas inspecionadas e não inspecionadas**

Art. 99. Medidas de segurança serão aplicadas para garantir a separação, no tempo ou no espaço, dos fluxos de embarque e de desembarque de pessoas inspecionadas e não inspecionadas.

Art. 100. O passageiro, sua bagagem de mão e seus pertences anteriormente inspecionados, quando em contato com outras pessoas que não tenham sido submetidas ao controle de segurança, serão inspecionados novamente antes de seu embarque na aeronave.

Art. 101. A aeronave será submetida à inspeção de segurança quando da ocorrência de embarque de pessoa que tenha estabelecido contato com outra não inspecionada ou que tenha embarcado indevidamente.

### **Subseção VII**

#### **Da falha no controle de segurança**

Art. 102. O aeródromo de destino será notificado ao ser detectada falha no controle de segurança relacionada com o voo de aeronave que já tenha decolado.

## **Seção II**

### **Dos passageiros em trânsito ou em conexão**

Art. 103. O operador do aeródromo, em coordenação com o operador aéreo, estabelecerá as medidas para o controle dos passageiros em trânsito ou em conexão e suas respectivas bagagens, conforme regulamentação da ANAC

Art. 104. Os passageiros e bagagens que tenham sido submetidos ao controle de segurança equivalente no aeroporto de origem dos seus voos poderão ter dispensa de nova inspeção no aeroporto de trânsito ou conexão, conforme regulamentação da ANAC.

Art. 105. O passageiro em trânsito ou conexão que sair de áreas restritas ou tiver acesso à sua bagagem despachada será inspecionado novamente, antes de ser reembarcado.

Art. 106. O operador aéreo garantirá a retirada da bagagem e dos pertences do passageiro que desembarcar da aeronave, a não ser que outros controles de segurança sejam implementados, conforme regulamentação da ANAC.

Art. 107. Quando for necessário fornecer transporte para o deslocamento de passageiros do terminal até a aeronave, o operador aéreo adotará medidas especiais para garantir que somente pessoas autorizadas e passageiros inspecionados entrem no veículo.

Art. 108. Os passageiros e a tripulação de aeronave sob ameaça serão submetidos a procedimentos específicos de proteção estabelecidos pela Polícia Federal, em coordenação com a ANAC, com o operador do aeródromo e com o operador aéreo.

### Seção III

#### Da tripulação, dos servidores públicos, dos militares, dos funcionários, do pessoal de serviço e das outras pessoas

Art. 109. Antes de ingressarem em ARS, todas as pessoas serão submetidas à inspeção de segurança, conforme o PNAVSEC.

§ 1º A inspeção de segurança poderá ser substituída por outras medidas de segurança, com base na avaliação de risco, regulamentadas em atos normativos da ANAC.

§ 2º É dispensada a inspeção de segurança dos agentes públicos que possuam a prerrogativa legal para portar arma de fogo em razão de ofício, que portem ostensivamente a credencial aeroportuária e que necessitem circular nas ARS no exercício de suas atribuições.

### Seção IV

#### Dos procedimentos diferenciados de inspeção

Art. 110. Os dignitários estrangeiros, assim reconhecidos pelas autoridades diplomáticas nacionais, poderão ser submetidos a procedimentos diferenciados de inspeção, condicionados à avaliação de risco da Polícia Federal, em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores.

§ 1º As medidas previstas no **caput** poderão ser aplicadas também a pessoas que, por sua notoriedade ou qualquer outra circunstância relevante, possam colocar em risco a integridade dos demais passageiros, dos tripulantes, do pessoal de terra, do público em geral, das aeronaves e das instalações aeroportuárias, conforme avaliação da Polícia Federal e em coordenação com o operador do aeródromo.

§ 2º Nas hipóteses de operações internacionais, o operador do aeródromo realizará a coordenação prévia com os órgãos públicos que efetuam os controles de segurança, migratório, aduaneiro, de vigilância sanitária e agropecuário para passageiros e cargas nos aeroportos e, quando for o caso, com o Ministério das Relações Exteriores.

§ 3º As pessoas submetidas a procedimentos diferenciados não estarão isentas da inspeção de segurança.

Art. 111. Na falta de coordenação prévia, as pessoas a que se refere o art. 110 serão submetidas aos procedimentos normais de inspeção.

### Subseção I

#### Dos diplomatas e das malas diplomáticas e consulares

Art. 112. Os diplomatas estrangeiros e suas bagagens estão sujeitos à inspeção de segurança, como os demais passageiros.

Parágrafo único. Verificada a necessidade de inspeção manual de bagagens de diplomatas estrangeiros acreditados junto ao Governo brasileiro ou em viagens oficiais, esta somente poderá ser realizada na sua presença ou na presença de representante autorizado.

Art. 113. As malas diplomáticas e consulares, desde que contenham identificação externa e estejam lacradas, não podem ser inspecionadas.

§ 1º Na hipótese fundada de suspeita de que a mala diplomática ou consular possa apresentar alguma ameaça à segurança da aviação civil, seu embarque será negado e o fato será comunicado ao Ministério das Relações Exteriores.

§ 2º O correio diplomático ou consular deverá estar munido de documento oficial que indique sua condição e o número de volumes que constituem a mala.

### Subseção II

#### Do material sigiloso

Art. 114. O material classificado como sigiloso por órgão ou entidade federal competente, nos termos da legislação específica, terá procedimento diferenciado de inspeção, em coordenação prévia com os órgãos responsáveis pela fiscalização.

### **Subseção III**

#### **Da dispensa de inspeção de segurança da aviação civil**

Art. 115. Isenções específicas de inspeção poderão ser concedidas a chefes e vice-chefes de Estado ou de Governo e a ministros de relações exteriores e diretores-gerais de organismos internacionais em visita oficial, e a seus respectivos cônjuges, mediante coordenação entre a Polícia Federal e o Ministério das Relações Exteriores.

§ 1º Tratamento equivalente poderá ser concedido a outras autoridades estrangeiras de nível protocolar semelhante àquelas a que se refere o **caput**, mediante coordenação entre a Polícia Federal e o Ministério das Relações Exteriores.

§ 2º Na hipótese prevista no **caput**, haverá coordenação antecipada entre a missão diplomática interessada, a Polícia Federal, o Ministério das Relações Exteriores, o operador do aeródromo e o operador aéreo para o estabelecimento dos procedimentos de segurança especiais a serem aplicados.

### **Subseção IV**

#### **Da inspeção de passageiro que necessite de assistência especial**

Art. 116. Os passageiros com necessidade de assistência especial serão inspecionados por método de inspeção mais adequado às suas condições, conforme procedimento estabelecidos em norma da ANAC.

### **Seção V**

#### **Do despacho de arma de fogo e de munição e do embarque de passageiro armado**

Art. 117. O embarque de passageiro com arma de fogo se restringirá às pessoas autorizadas, considerados os aspectos relativos à necessidade, à segurança de voo e à segurança da aviação civil, observado o disposto nos atos normativos da ANAC, em coordenação com a Polícia Federal.

Parágrafo único. O controle de embarque de passageiro armado será realizado pela Polícia Federal ou, na sua ausência, pelo órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto.

Art. 118. O passageiro com arma de fogo que não atenda aos requisitos previstos no **caput** do art. 117 poderá ter o embarque autorizado mediante despacho de sua arma e munição, conforme regulamentação da ANAC.

Art. 119. O despacho de arma de fogo e o embarque de passageiro armado serão autorizados pela Polícia Federal ou, na sua ausência, pelo órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, conforme os atos normativos da ANAC, em conjunto com a Polícia Federal.

§ 1º O operador aeroportuário deverá disponibilizar local apropriado e equipado para o desmuniamento de arma de fogo.

§ 2º Os operadores aéreos devem adotar procedimentos específicos de transporte de armas de fogo despachadas, com o objetivo de assegurar que a restituição seja realizada ao seu portador em local reservado, situado fora das ARS.

Art. 120. O transporte de qualquer tipo de munição no porão da aeronave está sujeito às normas e regulamentações relativas ao transporte de material perigoso, estabelecidas em legislações específicas e no manual geral de operação de cada operador aéreo, com exceção das munições de armas de uso pessoal.

Art. 121. É vedado o embarque de passageiro armado em voos internacionais, ressalvado o disposto em tratados, convenções e acordos, observado o princípio de reciprocidade.

Art. 122. O transporte, em voos domésticos ou internacionais, de armas de agremiações esportivas, de empresas de instrução de tiro, de colecionadores, de atiradores e de caçadores será realizado com o despacho da arma desmontada e armazenada em estojo apropriado para o transporte, mediante apresentação à Polícia Federal de

documentação que comprove sua regularidade, conforme legislação vigente e formalidades estabelecidas pelo Comando do Exército.

## **Subseção I**

### **Do oficial de proteção e do oficial de segurança estrangeiro**

Art. 123. É vedado o embarque armado de oficial de proteção de dignitário que acompanhe autoridades governamentais ou diplomatas estrangeiros com origem ou destino ao Brasil, salvo em condições especiais definidas por ato normativo da ANAC, em conjunto com a Polícia Federal, e previamente coordenadas com o Ministério das Relações Exteriores, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia, o operador aéreo e o operador do aeródromo.

Art. 124. Os IFSOs que desempenhem função de proteção de voo dos operadores aéreos de seus Estados, ao desembarcarem no aeroporto de destino no Brasil, depositarão suas armas em local apropriado, conforme entendimentos ratificados entre os Estados interessados, com a participação do Ministério das Relações Exteriores, da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia, da Polícia Federal e da ANAC.

## **Seção VI**

### **Do passageiro sob custódia**

Art. 125. O transporte aéreo de passageiro sob condição judicial e escoltado será coordenado, com antecedência, entre o órgão policial responsável pela escolta, o operador do aeródromo, o operador aéreo e a Polícia Federal no aeroporto, com vistas a estabelecer, de acordo com as necessidades da escolta, medidas e procedimentos especiais de segurança, de embarque e desembarque e de conduta a bordo.

Parágrafo único. Na ausência da Polícia Federal, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto participará da coordenação.

Art. 126. Até dois presos, com suas respectivas escoltas, poderão ser transportados em uma mesma aeronave privada, de acordo com a regulamentação da ANAC.

Art. 127. O comandante da aeronave poderá negar o embarque da pessoa sob custódia ao considerar que ela representa potencial ameaça à segurança do voo e dos demais passageiros.

Art. 128. O operador do aeródromo e a Polícia Federal, em coordenação com o operador aéreo, providenciarão esquema discreto para o transporte e o acesso do preso à aeronave, de forma a evitar alarde e transtorno para os demais passageiros, de acordo com o previsto no PSA.

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

Art. 129. A pessoa sob custódia deverá:

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

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

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

Art. 130. O serviço de bordo da pessoa sob custódia e da escolta não conterà bebidas alcoólicas nem utensílios de metal ou facas.

Art. 131. Policiais armados, em escolta de preso, deverão se reportar à Polícia Federal no aeroporto ou, na ausência desta, comunicar ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto.

Art. 132. A escolta será de conhecimento do comandante da aeronave e dos tripulantes de cabine, com a indicação dos respectivos assentos.

Art. 133. A escolta será na proporção mínima de dois escoltantes para cada preso.

Art. 134. A escolta possuirá equipamentos de contenção a serem usados, se necessários.

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

Art. 135. A escolta não carregará gás lacrimogêneo ou outro gás similar paralisante a bordo da aeronave.

Art. 136. A pessoa repatriada poderá ser escoltada, a critério da Polícia Federal.

Art. 137. A escolta que obtiver autorização para embarcar armada em voo internacional se submeterá aos procedimentos estabelecidos na Seção V deste Capítulo e aos atos normativos da ANAC.

## **Seção VII**

### **Das medidas de segurança relativas à bagagem despachada**

Art. 138. O PSOA contemplará procedimentos apropriados para o controle e a inspeção das bagagens despachadas, com o objetivo de prevenir a introdução de armas, explosivos, artefatos QBRN ou outros objetos proibidos e perigosos no compartimento de carga de aeronave.

Parágrafo único. Os procedimentos a que se refere o **caput** incluem a aceitação, a proteção e a inspeção da bagagem despachada e a reconciliação de passageiros com todos os itens que compõem sua bagagem.

Art. 139. As bagagens sem proteção, localizadas na área operacional do aeroporto, serão consideradas abandonadas e estarão sujeitas às ações contempladas no PNAVSEC.

Art. 140. O operador aéreo orientará o passageiro no sentido de recusar o transporte de pacotes ou objetos recebidos de desconhecidos.

Art. 141. A bagagem intencionalmente desacompanhada desde a sua aceitação pelo operador aéreo será transportada como carga e submetida aos controles de segurança.

### **Subseção I**

#### **Da aceitação e proteção**

Art. 142. Os operadores aéreos assegurarão que somente bagagens de passageiros identificados e de posse de contrato de transporte sejam despachadas.

Art. 143. A bagagem de passageiro aceita pelo operador aéreo será protegida e vigiada desde a aceitação no balcão de despacho até o momento em que lhe for devolvida no destino ou transferida para outro operador aéreo.

Art. 144. Procedimentos de despacho de bagagem em local diferente do balcão de despacho do aeroporto, quando autorizados pela ANAC, incluirão o controle de segurança desde o ponto onde a bagagem é aceita para transporte até o momento em que é colocada a bordo da aeronave.

Art. 145. A bagagem não identificada, abandonada ou violada será considerada suspeita e será isolada até o momento em que seja comprovada a inexistência de explosivos, artefatos QBRN ou outros objetos perigosos.

### **Subseção II**

#### **Dos procedimentos de reconciliação do passageiro e bagagem**

Art. 146. Os operadores aéreos adotarão procedimentos para assegurar a reconciliação de bagagens despachadas com os passageiros.

Parágrafo único. O transporte de bagagens despachadas sem o embarque do passageiro poderá ser facultado, quando houver outros controles de segurança que incluam a inspeção de segurança na bagagem e a depender de avaliação de risco, conforme regulamentação da ANAC.

### **Subseção III**

## **Da inspeção da bagagem despachada**

Art. 147. O operador aéreo é responsável pela inspeção da bagagem despachada, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 148. O operador de aeródromo é responsável por prover os equipamentos ou sistemas de inspeção de bagagem para a inspeção de bagagem despachada.

Parágrafo único. Na hipótese de o operador aéreo ter preferência em realizar a inspeção por meios próprios, desde que atenda aos requisitos estabelecidos conforme atos normativos da ANAC, o operador de aeródromo poderá disponibilizar área adequada para este fim.

Art. 149. Em situação de elevação do nível de ameaça, medidas adicionais de segurança serão adotadas.

Art. 150. A Polícia Federal, ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, poderá abrir qualquer bagagem despachada a fim de realizar a inspeção adequada, independentemente do consentimento e da presença do passageiro ou tripulante no local, quando houver dúvida quanto ao seu conteúdo, devendo disponibilizar os registros ao operador aéreo, ressalvado o previsto no parágrafo único do art. 112.

Art. 151. Os procedimentos previstos no art. 150 serão coordenados com a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia nas hipóteses de voos internacionais e de voos partindo da ZFM.

### **Subseção IV**

#### **Da bagagem em trânsito ou conexão**

Art. 152. A bagagem despachada de passageiro em conexão internacional será inspecionada da mesma forma que a bagagem de passageiro embarcado no aeroporto.

Parágrafo único. A bagagem que tenha sido submetida a controle de segurança equivalente no aeroporto de origem não necessita ser novamente inspecionada no aeroporto de trânsito ou conexão, a depender de procedimento de reconhecimento conforme regulamentação da ANAC.

### **Subseção V**

#### **Da bagagem extraviada**

Art. 153. O operador aéreo, em coordenação com o operador do aeródromo, preverá áreas seguras para o armazenamento de bagagem extraviada.

Art. 154. O operador aéreo submeterá a bagagem extraviada à inspeção de segurança antes de armazená-la.

## **Seção VIII**

### **Das medidas de segurança da carga aérea, da mala postal e dos outros itens**

#### **Subseção I**

##### **Da carga aérea**

Art. 155. A carga aérea, antes de ser embarcada, será submetida a controle de segurança no processo de aceitação, armazenamento e carregamento.

Parágrafo único. A Polícia Federal, ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, poderá inspecionar a carga aérea em função da avaliação de risco e deverá coordenar suas ações com a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia, na hipótese de cargas aéreas internacionais ou partindo da ZFM.

Art. 156. O operador do aeródromo e o operador aéreo exigirão, no momento da aceitação da carga, a comprovação documentada de que medidas de controle de segurança foram adotadas desde a sua origem até o seu recebimento, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 157. A responsabilidade pela segurança da carga, incluída sua inspeção, é do operador aéreo, conforme atos normativos da ANAC.

Art. 158. O operador do aeródromo, quando fiel depositário, será responsável pela segurança da carga até a sua entrega ao operador aéreo.

Art. 159. A aplicabilidade da inspeção de segurança levará em consideração a implementação da cadeia segura da carga, conforme os atos normativos da ANAC.

Art. 160. O processo de inspeção de carga contemplará meios apropriados e de aleatoriedade, conforme os atos normativos da ANAC.

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

Art. 161. Carga expressa, malas postais, encomendas de serviço de mensageiro e de serviço de **courier**, antes de embarcadas em aeronave de passageiros, serão inspecionadas conforme os atos normativos da ANAC.

Art. 162. Carga aérea, encomenda de serviço de mensageiro e de serviço de **courier**, carga expressa e malas postais serão manuseadas e movimentadas em ambiente seguro e terão vigilância permanente.

Art. 163. Malas postais, carga em geral, carga expressa, serviço de **courier** e malotes a serem expedidos serão previamente conferidos quanto à sua segurança pelos agentes credenciados responsáveis pela expedição, antes de serem entregues ao operador aéreo.

Art. 164. O agente de carga aérea acreditado pela ANAC assegurará que controles de segurança tenham sido realizados, desde a origem da carga até a sua armazenagem ou, quando permitido, até o despacho imediato para o voo.

Art. 165. O agente postal estabelecerá controles de segurança, desde a coleta até o embarque de suas remessas postais.

Art. 166. O operador do aeródromo supervisionará a aplicação dos controles de segurança da carga.

Art. 167. As instalações utilizadas para recebimento, armazenagem e despacho de carga aérea, mala postal, malote, bagagens, encomenda de serviço de mensageiro e serviço de **courier** serão protegidas contra o acesso não autorizado.

Art. 168. Qualquer volume abandonado será considerado suspeito e tratado como tal.

## **Subseção II**

### **Da mala postal e do malote**

Art. 169. Os responsáveis pela expedição de mala postal e de malote, antes de embarcá-los em aeronave de passageiros, procederão à inspeção de segurança.

Art. 170. A administração postal supervisionará as operações de embarque e desembarque das malas postais, em coordenação com o serviço aduaneiro, com o operador do aeródromo e com os outros órgãos de controle.

## **Subseção III**

### **Dos artigos perigosos e produtos controlados**

Art. 171. O transporte em aeronave civil de artigos perigosos e de produtos controlados observará a regulamentação prevista no Anexo 18 à Convenção de Chicago (1944) e nos atos normativos da ANAC.

## **Subseção IV**

### **Do transporte aéreo de valores**

Art. 172. O operador de aeródromo, em coordenação com os órgãos de segurança pública, com o operador aéreo e com a empresa de transporte de valores, estabelecerá plano de segurança específico para o transporte aéreo

de valores no aeroporto, de acordo com os atos normativos da ANAC.

## **Seção IX**

### **Das medidas de segurança das provisões de bordo e de serviço de bordo**

Art. 173. As medidas de segurança aplicadas à provisão de serviço de bordo têm por objetivo evitar o embarque de material que possa ser utilizado em ato de interferência ilícita.

Art. 174. O operador aéreo assegurará que os responsáveis pelas provisões e pelo serviço de bordo empreguem medidas de segurança nas instalações onde são preparados e armazenados, no transporte, no embarque e no desembarque da aeronave, conforme os atos normativos da ANAC.

Art. 175. O operador aéreo assegurará que as provisões e o serviço de bordo a serem embarcados estejam corretamente destinados à aeronave e que não tenham sido violados, conforme os atos normativos da ANAC.

Art. 176. O operador aéreo assegurará que os responsáveis pelas provisões de bordo e de serviço de bordo possuam e cumpram seus planos de segurança contra atos de interferência ilícita, conforme os atos normativos da ANAC.

## **Seção X**

### **Do passageiro indisciplinado**

Art. 177. Cabe à ANAC, em coordenação com a Polícia Federal e os operadores aéreos e de aeródromo, definir critérios e medidas para mitigar os riscos causados por passageiros indisciplinados.

## **CAPÍTULO VII**

### **DOS EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA**

Art. 178. O operador do aeródromo manterá controle dos equipamentos de segurança utilizados no aeroporto, conforme os atos normativos da ANAC.

## **Seção I**

### **Da aquisição**

Art. 179. Os operadores do aeródromo e aéreo adquirirão equipamentos de forma a atender aos requisitos mínimos de segurança e garantir o nível de serviço adequado.

Art. 180. A seleção de equipamentos de segurança a serem adquiridos pelos operadores de aeródromos e aéreos atenderá à especificação técnica mínima dos parâmetros de detecção, calibração e manutenção a serem utilizados nos equipamentos de controle de segurança.

Art. 181. Atos normativos da ANAC estabelecerão os padrões mínimos de detecção dos equipamentos empregados nos controles de segurança, com vistas à adequada prevenção contra atos de interferência ilícita.

## **Seção II**

### **Da calibração**

Art. 182. Os operadores do aeródromo e aéreo manterão os equipamentos calibrados de forma a atender aos padrões e requisitos de segurança em função do nível de ameaça, conforme os atos normativos da ANAC.

Art. 183. Os operadores de aeródromo e aéreo manterão programação de testes e de ensaios de aferição e de calibração de equipamentos e sistemas de suporte às medidas de segurança.

## **Seção III**

### **Da operação e da manutenção**

Art. 184. Os equipamentos de segurança serão operados e mantidos de acordo com as recomendações dos fabricantes e em conformidade com os padrões de procedimento estabelecidos no PSA e no PSOA.

Art. 185. Os operadores do aeródromo e aéreo estabelecerão programa de manutenção preventiva para os equipamentos de segurança, incluídos procedimentos alternativos para as hipóteses de falhas.

Art. 186. Os operadores do aeródromo e aéreo disponibilizarão técnicos qualificados para realizar a manutenção dos equipamentos de segurança.

Art. 187. Os operadores do aeródromo e aéreo realizarão testes periódicos que assegurem a eficácia dos equipamentos de segurança, conforme os atos normativos da ANAC.

Art. 188. Na hipótese de indisponibilidade emergencial de equipamentos de segurança, o setor responsável pela manutenção acionará a equipe capacitada e os meios necessários à realização das operações de manutenção corretiva dos equipamentos e dispositivos de segurança, mantidos em condição de prontidão operacional permanente, para atuar sob a coordenação do COE.

## CAPÍTULO VIII

### DO PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUÇÃO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

#### Seção I

##### **Dos critérios de seleção**

Art. 189. Os padrões de seleção a serem seguidos pelo operador de aeródromo, pelo operador aéreo e pelas demais organizações e entidades que tenham responsabilidades com pessoal nas funções de segurança da aviação civil serão estabelecidos de acordo com os atos normativos da ANAC.

#### Seção II

##### **Das competências e responsabilidades na regulamentação, elaboração e aplicação do Programa Nacional de Instrução de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita**

Art. 190. Cabe à ANAC elaborar e manter atualizada regulamentação que apresente os objetivos, a política e as responsabilidades por elaborar, atualizar e aplicar programa de instrução quanto à AVSEC aos entes regulados pela Agência.

Parágrafo único. A ANAC manterá um programa de instrução para membros do seu corpo técnico que desempenhem atividades de AVSEC.

Art. 191. O COMAER e a Polícia Federal estabelecerão programas de instrução específicos voltados aos profissionais e às organizações envolvidas com atividades de AVSEC, dentro de suas competências.

## CAPÍTULO IX

### DAS AÇÕES DE RESPOSTA - PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

Art. 192. O operador de aeródromo, o operador aéreo e os órgãos de controle e gerenciamento de tráfego aéreo do SISCEAB são responsáveis pela elaboração de seus respectivos planos de contingência, com a participação de representantes da autoridade de aviação civil, da autoridade aeronáutica, dos órgãos de segurança pública e de outras entidades envolvidas com a segurança da aviação civil.

#### Seção I

##### **Das ações iniciais**

Art. 193. A AAR, em nível local, é ativada pelo operador do aeródromo, com a participação dos responsáveis AVSEC do aeródromo e do operador aéreo envolvido, e coordenada pela Polícia Federal ou, na sua ausência, pelo órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto.

Art. 194. Os órgãos públicos, o operador do aeródromo e os operadores aéreos, quando receberem informação a respeito de ato de interferência ilícita, agirão de acordo com as ações estabelecidas nos respectivos planos de contingência.

Art. 195. A organização ou entidade que receber informação de ocorrência de ato de interferência ilícita é responsável pela coleta do maior número de dados para subsidiar a AAR.

Art. 196. É de responsabilidade da Polícia Federal coordenar a AAR local e supervisionar, orientar e definir as ações de proteção e medidas específicas de segurança a serem adotadas, com base nas informações recebidas.

Art. 197. Na avaliação da assessoria de risco, deverá ser utilizada a IPA para classificar a ameaça como específica (vermelha), não específica (âmbar) ou falsa (verde).

Art. 198. A IPA, pela notificação de incidente, exige que as informações contenham referências específicas relativas ao alvo envolvido, tal como uma aeronave pelo número do voo, hora de decolagem ou posição real e outras informações que garantam a credibilidade dessa notificação.

Art. 199. A IPA é de caráter reservado e seus detalhes serão do conhecimento exclusivo das partes envolvidas diretamente e da ANAC.

Art. 200. A avaliação da assessoria de risco será divulgada aos órgãos públicos, aos operadores aéreos envolvidos e ao operador do aeródromo.

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

## **Seção II**

### **Do comando das ações de resposta**

Art. 201. As ações de resposta terão como princípio básico garantir a segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal de solo e do público em geral e manter, em função do risco, a normalidade das operações aeroportuárias.

Art. 202. As ações de resposta a ato de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil são da responsabilidade das autoridades competentes, de acordo com as atribuições definidas no PNAVSEC, em coordenação com o COE.

Art. 203. A estrutura formal para o gerenciamento de crise com aeronave no solo será composta pelos seguintes grupos:

I - de Decisão;

II - de Gerenciamento de Crises;

III - de Negociadores;

IV - Tático; e

V - de Apoio.

§ 1º O Grupo de Decisão é um órgão colegiado, composto por representantes da ANAC, do COMAER, do operador do aeródromo, do operador aéreo envolvido, de outros órgãos ou instituições julgados necessários e da Polícia Federal, sob coordenação desta, e tem como objetivo a direção, a coordenação e a supervisão das ações desencadeadas para o gerenciamento da crise.

§ 2º O Grupo de Gerenciamento de Crises, composto por representantes do operador aéreo envolvido, do operador do aeródromo, da ANAC, do COMAER, da Polícia Civil, da Polícia Militar, da ABIN, de outros órgãos ou instituições julgados necessários e da Polícia Federal, sob coordenação desta, tem como objetivo fornecer os subsídios básicos para as decisões e para as ações táticas operacionais.

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

direta com o Grupo de Gerenciamento de Crises.

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

§ 5º O Grupo de Negociadores e o Grupo Tático são de responsabilidade da Polícia Federal e podem, subsidiariamente, ser auxiliados por outras forças de segurança.

§ 6º O Grupo de Apoio, composto por profissionais do operador do aeródromo, tem como objetivo dar suporte logístico às atividades gerenciadas pelo COE.

§ 7º Na hipótese de pouso de aeronave civil sob ato de interferência ilícita em aeródromos sujeitos à administração militar, o planejamento e a execução do plano de contingência é de competência da respectiva autoridade militar e deve prever a formação dos Grupos de Decisão, de Apoio e de Gerenciamento de Crises, além de observar as responsabilidades exclusivas da Polícia Federal na composição do Grupo Tático e do Grupo de Negociadores.

Art. 204. O comando das ações de resposta em interferência ilícita contra aeronaves deve ser assumido:

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

II - pelo operador de aeródromo, a partir do pouso da aeronave, até que seja formado o Grupo de Decisão;

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

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

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

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

§ 3º Os responsáveis pelas ações de resposta fornecerão informações à ANAC, ao Ministério da Defesa, ao COMAER e à Polícia Federal.

### **Seção III**

#### **Do controle**

Art. 205. Ao receber notificação de ato de interferência ilícita que esteja ocorrendo em aeroporto ou que afete aeronave em voo que a ele se dirija, o operador desse aeródromo e os demais relacionados como alternativas ativarão os seus COEs e adotarão as ações previstas nos seus respectivos planos de contingência de AVSEC.

Art. 206. O operador do aeródromo, responsável pela ativação do COE, assegurará que esse centro seja regularmente mantido e testado e que todos os equipamentos de comunicação neles contidos estejam em condições de funcionamento.

Art. 207. A aeronave sob ato de interferência ilícita, após o pouso, será fisicamente isolada mediante o estabelecimento de perímetros de segurança determinados e dimensionados pela Polícia Federal ou, na sua ausência, por outras forças de segurança, por meio de convênio celebrado com o Ministério da Justiça e Segurança Pública, ratificado no plano de contingência do aeroporto.

Art. 208. A proteção das áreas públicas do aeroporto, na hipótese de elevação do nível de ameaça, tumultos ou outras anormalidades relacionadas a atos de interferência ilícita, será intensificada pelos órgãos de segurança pública locais, em coordenação com a Polícia Federal e o operador do aeródromo.

### **Seção IV**

#### **Das ações de resposta nos serviços de navegação aérea**

Art. 209. Na hipótese de aeronave em situação de ameaça ou de emergência decorrente de ato de interferência ilícita entrar no espaço aéreo brasileiro com intenção de pouso em qualquer aeroporto em território

nacional, o ATC competente prestará toda a assistência para garantir a segurança do voo, considerada a possibilidade de pouso de emergência, e tomará as decisões apropriadas para agilizar as fases do voo, inclusive o pouso.

Art. 210. Após o pouso, a aeronave será orientada para se deslocar para o ponto remoto do aeroporto e serão adotadas as demais ações pertinentes, de acordo com o plano de contingência daquele aeroporto.

Art. 211. Na hipótese de aeronave em situação de crise ou de emergência decorrente de ato de interferência ilícita sobrevoar o espaço aéreo do Brasil sem a intenção de pouso, o ATC competente prestará toda a assistência para garantir a segurança do voo, enquanto a aeronave estiver no espaço aéreo brasileiro.

Art. 212. O ATC transmitirá todas as informações pertinentes aos responsáveis pelos serviços de tráfego aéreo dos outros países envolvidos, incluídos aqueles do aeroporto de destino conhecido ou presumido, de forma a permitir que as ações apropriadas sejam tomadas a tempo na rota e no destino conhecido, provável ou possível.

## **Seção V**

### **Do apoio de especialistas**

Art. 213. O operador do aeródromo, como responsável pelo plano de contingência de AVSEC do aeroporto, preverá a necessidade de especialistas dos diversos órgãos, conforme suas atribuições legais, inclusive negociadores, especialistas em explosivos, intérpretes e grupos de intervenção armada, que possam ser engajados na resposta a ato de interferência ilícita.

## **Seção VI**

### **Da comunicação social**

Art. 214. A ANAC e as demais entidades envolvidas no gerenciamento da resposta aos atos de interferência ilícita restringirão ao mínimo possível o fornecimento de informações a respeito do planejamento e dos métodos utilizados pelos agressores e das medidas de segurança aplicadas para prevenir atos de interferência ilícita.

Art. 215. O operador do aeródromo disponibilizará local com sistema de telecomunicações para ser utilizado pelo operador aéreo envolvido para apoio ao atendimento de famílias das vítimas de ato de interferência ilícita.

Art. 216. O COMAER será previamente consultado quando quaisquer comunicações sobre atos de interferência ilícita relacionados à atividade de competência da Aeronáutica forem necessárias.

Art. 217. É essencial a coordenação entre as autoridades dos órgãos públicos envolvidos, o operador aéreo e o operador do aeródromo, de forma a impedir o fornecimento indevido de informações contraditórias e conflitantes para a imprensa.

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

Art. 218. O operador do aeródromo disponibilizará instalações fora da área do COE para o porta-voz comunicar-se com a imprensa.

## **Subseção I**

### **Da notificação de atos de interferência ilícita para outros países**

Art. 219. Durante a ocorrência de ato de interferência ilícita que envolva aeronaves de outro Estado em território brasileiro ou cujo destino informado seja um país específico, a autoridade de aviação civil brasileira usará os canais disponíveis de comunicação para informar diretamente aos Estados envolvidos.

Art. 220. Verificada a ocorrência do ato de interferência ilícita no Brasil, todas as informações relevantes serão transmitidas, pelo meio mais rápido possível, para:

I - o país de registro da aeronave envolvida;

II - o país do operador da aeronave;

III - os países cujos cidadãos tenham morrido, sido feridos ou sido detidos como consequência da ocorrência;

IV - os países cujos cidadãos estejam, com certeza, a bordo da aeronave; e

V - a OACI.

## **Subseção II**

### **Da notificação de atos de interferência ilícita para a Organização de Aviação Civil Internacional**

Art. 221. Após a solução de ato de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, a ANAC encaminhará à OACI, com a maior brevidade possível, relatório com as informações pertinentes aos aspectos de segurança observados na ocorrência.

Art. 222. A ANAC é responsável pela elaboração dos relatórios de medidas corretivas após a ocorrência e a investigação de ato de interferência ilícita.

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

## **CAPÍTULO X**

### **DO PROGRAMA NACIONAL DE CONTROLE DE QUALIDADE DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA-**

Art. 223. A ANAC elabora e mantém atualizada regulamentação sobre controle de qualidade AVSEC, que define as atividades a serem realizadas pela própria Agência no âmbito de sua competência de fiscalização e estabelece parâmetros para o controle interno de qualidade a ser desempenhado pelos próprios entes regulados.

Art. 224. O COMAER estabelecerá programas de controle de qualidade AVSEC das atividades sob sua responsabilidade.

Art. 225. Os Programas de Controle de Qualidade das entidades considerarão a realização das atividades de inspeções, auditorias, testes e exercícios de segurança como meios para monitorar e verificar a aplicação do PNAVSEC, quando aplicáveis à esfera de atuação da entidade.

## **Seção I**

### **Das inspeções e auditorias**

Art. 226. Os Programas de Controle de Qualidade estabelecerão as atribuições pelas inspeções e auditorias de segurança da aviação civil e a periodicidade em que serão realizadas, para verificar a correta aplicação dos requisitos dos programas de segurança.

Art. 227. A ANAC realizará inspeções e auditorias no operador de aeródromo, nos operadores aéreos e nas demais organizações envolvidas nas atividades de AVSEC, exceto nas áreas militares e atividades da competência do COMAER.

Parágrafo único. O COMAER realizará inspeções e auditorias AVSEC nas áreas militares dos aeroportos compartilhados e das atividades específicas do SISCEAB.

Art. 228. O operador de aeródromo e os operadores aéreos realizarão inspeções e auditorias internas e em suas contratadas, de acordo com seus programas de controle de qualidade de segurança da aviação civil.

## **Seção II**

### **Dos testes**

Art. 229. A ANAC, a Polícia Federal e o COMAER, dentro de suas competências, estabelecerão as responsabilidades, a frequência e as normas e procedimentos para a realização dos testes e os elementos do sistema de segurança que devem ser testados.

Art. 230. As pessoas engajadas nos testes possuirão autorização específica do responsável pela segurança da organização que promove a atividade e a apresentarão quando solicitada pelo pessoal de segurança no aeroporto em teste.

Art. 231. Os testes serão realizados em coordenação com o operador do aeródromo e a Polícia Federal.

### **Seção III**

#### **Dos exercícios**

Art. 232. O desenvolvimento e a realização dos exercícios de segurança são de responsabilidade do operador de aeródromo, em coordenação com a Polícia Federal e os demais envolvidos no plano de contingência de AVSEC do aeródromo.

Art. 233. A ANAC estabelecerá a frequência para a realização dos exercícios em regulamentação específica.

## **CAPÍTULO XI**

### **DO AJUSTE DO PROGRAMA E DOS PLANOS DE CONTINGÊNCIA**

Art. 234. A coleta e a avaliação prontas e contínuas das informações sobre ameaça e a sua disseminação para as autoridades apropriadas são essenciais para a manutenção de efetivo programa de segurança da aviação civil.

Art. 235. A informação sobre ameaça, o seu processo de coleta e a sua consolidação serão mantidos sob sigilo.

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

Art. 236. Após a ocorrência de ato de interferência ilícita, a ANAC tem a responsabilidade de analisar a eficácia das medidas de segurança e dos procedimentos contidos no PNAVSEC, em coordenação com os demais integrantes do sistema de segurança da aviação civil.

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

### **Seção I**

#### **Da coleta, avaliação e consolidação de informações de ameaça**

Art. 237. A Polícia Federal realizará atividades de inteligência voltadas para a segurança da aviação civil e buscará os conhecimentos necessários à repressão aos atos de interferência ilícita contra a aviação civil, no âmbito nacional e internacional.

Art. 238. A Polícia Federal avaliará a informação de ameaça contra os interesses da aviação civil brasileira e internacional, a fim de estabelecer os níveis de ameaça e de alerta correspondentes.

Art. 239. As informações envolvendo a segurança da aviação civil serão coletadas e tratadas conforme previsto nos atos normativos da ANAC.

Parágrafo único. Os atos normativos a que se refere o **caput** serão elaborados em coordenação com a Polícia Federal.

### **Seção II**

#### **Da difusão da informação de ameaça e resposta**

Art. 240. A Polícia Federal é responsável pela imediata disseminação da ameaça avaliada para os sistemas e organizações envolvidas com a AVSEC (ANAC, COMAER, Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia, órgãos de segurança pública, ANVISA, VIGIAGRO, operadores de aeródromos e operadores aéreos), observado o previsto nos planos de contingência.

Art. 241. Na hipótese de ameaça contra a segurança da aviação civil em nível nacional, as ações iniciais de coordenação e divulgação das informações serão realizadas pelo Diretor-Geral da Polícia Federal, pelo Diretor-Presidente da ANAC e pelo Comandante da Aeronáutica.

Art. 242. A ativação do PNCAVSEC será coordenada pela Polícia Federal, pelo COMAER e pela ANAC.

Art. 243. A ativação dos planos de contingência de AVSEC, em nível local, será realizada pelo operador do aeródromo e coordenada pela Polícia Federal.

Art. 244. Em resposta a informação específica recebida, com respeito a possível ameaça contra a segurança da aviação civil, a Polícia Federal, em coordenação com a ANAC, após avaliá-la, estabelecerá os níveis de ameaça e de alerta para as ações decorrentes.

Art. 245. O aumento do nível de ameaça contra a aviação civil determina a elevação proporcional das medidas de segurança, conforme especificado nos planos de contingência.

## CAPÍTULO XII

### DO FINANCIAMENTO DO PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

Art. 246. Cada órgão e entidade participante do PNAVSEC garantirá que haja previsão orçamentária para sua aplicação dentro das respectivas competências.

#### Seção I

##### Da avaliação dos custos

Art. 247. A criteriosa avaliação do nível de ameaça, a correta identificação das medidas de segurança e a sua implementação mediante consistente utilização dos recursos disponíveis permitirão aos atores envolvidos na aplicação do PNAVSEC tomar decisões de investimento em suas áreas de responsabilidade.

Art. 248. A regulamentação da ANAC não estabelecerá discriminação entre as categorias de operadores aéreos, seus passageiros e cargas ao prever diferentes níveis para as medidas de segurança aplicáveis aos aeroportos brasileiros.

Art. 249. Os custos suplementares incorridos por medidas adicionais de segurança por solicitação de Estado Contratante da OACI, em particular, serão cobertos diretamente pelos operadores aéreos e, em consequência, por passageiros e cargas que se destinam a esse Estado.

## CAPÍTULO XIII

### DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 250. A guarda e a divulgação de documentos que possam comprometer a segurança da aviação civil obedecerão a procedimentos de guarda, controle e distribuição, conforme o grau de sigilo atribuído.

Parágrafo único. Informações sobre as contramedidas de segurança que possam vulnerabilizar a AVSEC serão de acesso restrito aos profissionais e instituições que precisem do acesso à informação para fins da segurança da aviação civil.

Art. 251. Até que os convênios previstos no § 4º do art. 12 sejam celebrados, fica autorizada a atuação supletiva de órgãos de segurança pública mediante a anuência da Polícia Federal e a previsão no respectivo PSA.

Art. 252. Os órgãos com responsabilidades previstas no PNAVSEC atualizarão seus atos normativos, de forma a compatibilizá-los com as diretrizes estabelecidas no PNAVSEC.

Art. 253. Os órgãos e entidades envolvidos na aplicação do PNAVSEC adotarão as providências necessárias à efetivação das atividades e ações correspondentes às suas áreas de atuação, de forma a absorver os requisitos nele estabelecidos.

Art. 254. Os casos omissos no PNAVSEC serão dirimidos pela ANAC.

