



<b>Título:</b>	Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador Aéreo
<b>Aprovação:</b>	<a href="#">Resolução nº 254, de 06.11.2012</a> - <a href="#">Emenda nº 00</a> <a href="#">Resolução nº 410, de 21.02.2017</a> - <a href="#">Emenda nº 01</a> <a href="#">Resolução nº 500, de 12.12.2018</a> - <a href="#">Emenda nº 02</a> <a href="#">Resolução nº 604, de 29.01.2021</a> - <a href="#">Emenda nº 03</a> <a href="#">Resolução nº 626, de 14.06.2021</a> - <a href="#">Emenda nº 04</a> <a href="#">Resolução nº 677, de 04.05.2022</a> - <a href="#">Emenda nº 05</a> <a href="#">Resolução nº 702, de 26.01.2023</a> - <a href="#">Emenda nº 06</a> Resolução nº __, de __.__.__. - Emenda nº __
<b>Origem:</b>	Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA
<b>Data de Emissão:</b>	__./__./__
<b>Data de vigência</b>	__./__./__

## SUMÁRIO

### SUBPARTE A – GENERALIDADES

- 108.1 Termos e definições
- 108.3 Siglas e abreviaturas
- 108.5 Fundamentação
- 108.7 Aplicabilidade
- 108.9 Objetivo
- 108.11 Classificação dos operadores aéreos
- 108.13 Atividades e profissionais
- 108.15 Avaliação de Risco
- 108.17 Segurança Cibernética
- 108.19 a 108.23 [Reservado]

### SUBPARTE B – MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS AO PASSAGEIRO E À BAGAGEM DE MÃO

- 108.25 Processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão
- 108.27 Passageiro em trânsito ou em conexão
- 108.29 Passageiro armado
- 108.31 Passageiro sob custódia
- 108.33 Passageiro indisciplinado
- 108.35 a 108.53 [Reservado]

### SUBPARTE C – MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À BAGAGEM DESPACHADA

- 108.55 Identificação (conciliação) e aceitação da bagagem despachada
- 108.57 Proteção da bagagem despachada
- 108.59 Inspeção da bagagem despachada
- 108.61 Reconciliação do passageiro e da bagagem acompanhada
- 108.63 Bagagem desacompanhada
- 108.65 Bagagem extraviada
- 108.67 Bagagem suspeita
- 108.69 Transporte de arma de fogo ou munições
- 108.71 a 108.93 [Reservado]

### SUBPARTE D – MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS ÀS PROVISÕES DE BORDO E DE SERVIÇO DE BORDO

108.95 Medidas de proteção de provisões de bordo e de serviço de bordo em Áreas Restritas de Segurança (ARS)

108.97 Identificação e aceitação de provisões

108.99 Inspeção de segurança e cadeia segura de provisões de bordo e de serviço de bordo

108.101 a 108.121 [Reservado]

#### SUBPARTE E – MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À CARGA, MALA POSTAL E A OUTROS ITENS

108.123 Proteção do terminal de carga

108.125 Aceitação da carga e mala postal

108.127 Inspeção da carga e mala postal

108.129 Proteção da carga e mala postal

108.131 Transporte e carregamento da carga e mala postal

108.133 Carga e mala postal suspeitas

108.135 Artigos perigosos e produtos controlados

108.137 Materiais e correspondências do operador aéreo (COMAT e COMAIL)

108.139 Transporte aéreo de valores

108.141 a 108.163 [Reservado]

#### SUBPARTE F – MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À AERONAVE NO SOLO

108.165 Controle de acesso à aeronave

108.167 Verificação de segurança da aeronave

108.169 Inspeção de segurança da aeronave

108.171 Despacho AVSEC do voo

108.173 a 108.193 [Reservado]

#### SUBPARTE G – MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À AERONAVE EM VOO

108.195 Reunião inicial AVSEC da tripulação

108.197 Acesso à cabine de comando

108.199 Passageiro armado ou sob custódia

108.201 a 108.223 [Reservado]

#### SUBPARTE H – AÇÕES DE CONTINGÊNCIA E COMUNICAÇÃO

108.225 Plano de contingência

108.227 Medidas adicionais de segurança

108.229 Comunicação

108.231 a 108.235 [Reservado]

#### SUBPARTE H-I – SISTEMA DE CONTROLE DE QUALIDADE AVSEC

#### SUBPARTE I – PROGRAMA DE SEGURANÇA DO OPERADOR AÉREO

108.255 Implementação do Programa de Segurança do Operador Aéreo

108.257 Conteúdo do Programa de Segurança do Operador Aéreo

108.259 Programa de Controle de Qualidade AVSEC do Operador Aéreo

108.261 a 108.273 [Reservado]

#### SUBPARTE J – DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

108.275 Disposições finais e transitórias

#### APÊNDICE A DO RBAC 108 – REQUISITOS APLICÁVEIS EM CADA CLASSE

#### APÊNDICE B DO RBAC 108 – DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO

### **SUBPARTE A GENERALIDADES**

#### **108.1 Termos e definições**

(a) Para efeito deste Regulamento aplicam-se os termos e definições estabelecidos a seguir, bem como aqueles disponíveis no RBAC nº 01, denominado “Definições, regras de redação e unidades de medida”; no Anexo ao Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita; e na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro da Aeronáutica.

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

- (2) Bagagem acompanhada significa a bagagem despachada com a intenção de ser transportada na mesma aeronave em que viajar o passageiro ou tripulante a quem pertença, não sendo, portanto, coberta por conhecimento aéreo.
- (3) Bagagem desacompanhada significa a bagagem despachada sem a intenção de ser transportada na mesma aeronave que a pessoa à qual pertença.
- (4) Carga ou mala postal de alto risco significa o volume de carga ou mala postal que:
- (i) contenha informações de inteligência que indiquem que pode representar uma ameaça;
  - (ii) apresente sinais de adulteração com anomalia que apresente suspeita; ou
  - (iii) seja entregue por entidade desconhecida e possua natureza tal que apenas as medidas de segurança habituais não são suficientes para detectar itens proibidos que possam colocar em risco a aviação civil.
- (5) Carga ou mala postal em transferência significa a carga ou mala postal transferida de aeronave de um operador para a aeronave do mesmo ou de outro operador, durante o transporte entre sua origem e seu destino.
- (6) Carga ou mala postal conhecida significa a carga ou mala postal que é submetida a controles de segurança desde sua inspeção de segurança ou desde sua origem, tratando-se, neste último caso, de carga manuseada por (ou sob responsabilidade de) expedidor reconhecido, expedidor acreditado ou agente de carga aérea acreditado.
- (7) Carga ou mala postal desconhecida significa qualquer carga ou mala postal que não se enquadre na definição de carga ou mala postal conhecida.
- (8) Declaração de Segurança significa o documento que reconhece as responsabilidades pela execução de medidas de segurança aplicadas à carga aérea desde o momento que a carga é designada como conhecida e sob custódia de seu declarante até o momento de transferência de sua custódia.
- (9) Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita significa o documento emitido pela ANAC que contém medidas adicionais de segurança e/ou restrições operacionais com o objetivo de garantir o nível aceitável de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.
- (10) Expedidor Acreditado significa a pessoa jurídica que expede carga ou outras remessas e proporciona controle de segurança aprovado pelo agente de carga aérea acreditado, com relação à carga, às encomendas por mensageiros e expressos ou por mala postal.
- (11) Explorador de Área Aeroportuária significa a pessoa, física ou jurídica que, mediante contrato com o operador de aeródromo, explora instalações ou áreas aeroportuárias (correspondente ao termo “concessionário”, descrito no art. 4º, inciso LV, do Anexo ao Decreto nº 7.168, de 2010).
- (12) Inclusão de Medida de Segurança significa a medida de segurança não prevista em regulação, e que, por uma necessidade justificada de implementação de forma contínua pelo operador aéreo, é formalizada por meio de aprovação de Listagem de Inclusão de Medida de Segurança e Procedimentos Alternativos, no âmbito do Programa de Segurança de Operador Aéreo (PSOA).
- (13) Listagem de Inclusão de Medidas de Segurança e Procedimentos Alternativos significa o documento em que consta(m) a(s) Inclusões de Medida(s) de Segurança e/ou Procedimento(s) Alternativo(s) de Segurança, aprovado(s) pela ANAC, e que compõe(m) o programa de segurança do operador aéreo.
- (14) Medida Adicional de Segurança significa a medida de segurança não implementada em cenários de ameaça ordinários, que possui como objetivo atender uma situação especial de ameaça ou contingência.
- (15) Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária (PSESCA) significa o plano desenvolvido pelas empresas de serviços auxiliares ou exploradores de área aeroportuária, em coordenação com as administrações aeroportuárias, no qual são consolidadas as medidas e práticas de segurança, visando a proteger a aviação civil contra os atos de interferência ilícita.
- (16) Procedimento Alternativo de Segurança significa uma forma de cumprimento de um requisito previsto em RBAC diferente daquele(s) presente(s) em Instrução Suplementar (IS), formalizado por meio de aprovação de Listagem de Inclusão de Medida de Segurança e Procedimentos Alternativos, no âmbito do Programa de Segurança pela ANAC.
- (17) Programa de Segurança de Operador Aéreo (PSOA) significa o programa que apresenta as diretrizes, instruções gerais, procedimentos, atribuições e responsabilidades relacionadas à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita do operador aéreo.
- (18) Programa de Segurança do Expedidor Reconhecido (PSER) significa o programa desenvolvido pelo Expedidor Reconhecido, no qual são consolidadas as medidas e práticas de segurança por ele adotadas, aplicada a áreas e instalações, pessoas e carga aérea;
- (19) Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (ou apenas segurança) significa a combinação de medidas, de recursos humanos e de materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita.

[\(Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021\)](#)

### 108.3 Siglas e abreviaturas

(a) Para efeito deste Regulamento, aplicam-se as siglas estabelecidas a seguir, bem como as siglas e abreviaturas disponíveis no RBAC nº 01 e no artigo 3º do Anexo do Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010:

- (1) ARS: Área Restrita de Segurança;
- (2) AVSEC: Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;
- (3) DAVSEC: Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;
- (4) OEA: Operador Econômico Autorizado; [\(Incluído pela Resolução nº \\_\\_, de \\_\\_ de \\_\\_ de 202 \\_\\_\)](#).
- (5) PSER: Programa de Segurança do Expedidor Reconhecido; [\(Redação dada pela Resolução nº \\_\\_, de \\_\\_ de \\_\\_ de 202 \\_\\_\)](#).
- (6) PSESCA: Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária; [\(Redação dada pela Resolução nº \\_\\_, de \\_\\_ de \\_\\_ de 202 \\_\\_\)](#).
- (7) PSOA: Programa de Segurança de Operador Aéreo. [\(Redação dada pela Resolução nº \\_\\_, de \\_\\_ de \\_\\_ de 202 \\_\\_\)](#).

### 108.5 Fundamentação

- (a) Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – art. 2º; art. 8º, incisos IV, X e XXI.
- (b) Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010 – art. 7º do Anexo, incisos I e XI.

### 108.7 Aplicabilidade

- (a) Este Regulamento aplica-se ao operador aéreo cujas responsabilidades relacionadas à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita estão atribuídas nos artigos 10 e 11 do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, aprovado pelo Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010.
- (b) O operador aéreo submetido a este Regulamento deve cumprir os requisitos de acordo com a classificação do parágrafo 108.11(b).
- (c) Os requisitos deste Regulamento aplicáveis a cada classe de operador aéreo estão dispostos no Apêndice A.
- (d) O não cumprimento dos requisitos estabelecidos neste Regulamento é passível de penalidades administrativas, conforme o disposto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA), bem como na Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, sem prejuízo de responsabilização de outra natureza.

### 108.9 Objetivo

(a) Estabelecer os requisitos a serem aplicados pelos operadores aéreos para garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeródromos, de forma a proteger as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

### 108.11 Classificação dos operadores aéreos

(a) O universo de operadores aéreos abrangido pelo parágrafo 108.7(a) é classificado, para efeitos de aplicação deste Regulamento, segundo o tipo de serviço aéreo realizado, conforme disposto no parágrafo 108.11(b) deste Regulamento.

(b) As classes definidas para os operadores aéreos são:

(1) Classe I, abrangendo aqueles que realizam serviço aéreo privado, incluídas as operações especiais de aviação pública realizadas por órgão e entes públicos, conforme o RBAC nº 90; ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#)).

(2) Classe II, abrangendo aqueles que exploram serviço aéreo especializado público ou serviço de transporte aéreo público não regular com aeronave de até 30 assentos, sendo: ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#)).

(i) Classe II-A aqueles que exploram serviço aéreo especializado público.

(ii) Classe II-B aqueles que exploram serviço de transporte aéreo público não regular com aeronave de até 30 assentos. ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#)).

(3) Classe III, abrangendo aqueles que exploram serviço de transporte aéreo público em voos domésticos, exclusivamente de carga ou mala postal (excluindo a modalidade de transporte aéreo público não regular com aeronave de até 30 assentos); ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#)).

(4) Classe IV, abrangendo aqueles que exploram serviço de transporte aéreo público de passageiros (excluindo a modalidade de transporte aéreo público não regular com aeronave de até 30 assentos) em voos domésticos, sendo: ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#)).

(i) Classe IV-A aqueles que operam aeronave com capacidade inferior a 30 passageiros;

(ii) Classe IV-B aqueles que operam aeronave com capacidade igual ou superior a 30 passageiros.

(5) Classe V, abrangendo aqueles que exploram serviço de transporte aéreo público internacional de carga, exclusivamente (excluindo a modalidade de transporte aéreo público não regular com aeronave de até 30 assentos); ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#)).

(6) Classe VI, abrangendo aqueles que exploram serviço de transporte aéreo público internacional de passageiros (excluindo a modalidade de transporte aéreo público não regular com aeronave de até 30 assentos). ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#)).

(c) A ANAC pode enquadrar qualquer operador aéreo em classe diferente da qual lhe seria aplicável nos termos do parágrafo 108.11(b), desde que previamente justificado, com base em avaliação de risco efetuada pela ANAC.

(d) Independentemente da classe, a ANAC pode estabelecer requisitos específicos para qualquer operador aéreo, desde que previamente justificado, com base em avaliação de risco efetuada pela ANAC.

(e) Caso o operador aéreo explore mais de um tipo de serviço aéreo e esteja enquadrado em duas ou mais classes, deve cumprir, separadamente, os requisitos aplicáveis a cada classe, de acordo com o tipo de operação realizada.

(1) Nesta situação, o operador aéreo deve manter apenas um programa de segurança, que apresente a descrição dos seus recursos e procedimentos de segurança aplicados em todas as suas operações. ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#)).

### 108.13 Atividades e profissionais

(a) O operador aéreo deve estabelecer procedimentos, em coordenação com o operador do aeródromo, para garantir a aplicação de controles de segurança, conforme disposto nas subpartes seguintes deste Regulamento, e impedir que sejam introduzidas armas, explosivos, artefatos QBRN ou substâncias e materiais proibidos em ARS ou a bordo de aeronave que possam colocar em risco a segurança.

(b) O operador aéreo deve designar profissional(is) capacitado(s), de acordo com requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, responsável(is) por executar os procedimentos dos controles de segurança referidos neste Regulamento. ([Redação dada pela Resolução nº 500, de 12.12.2018](#)).

(c) O operador aéreo deve garantir que as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo e outros exploradores de áreas aeroportuárias contratados possuam PSESCA aprovados pelo operador de aeródromo, quando o PSESCA for obrigatório por regulamentação específica, mantendo cópia do PSESCA de cada contratada.

(d) O operador aéreo deve designar, em âmbito local, profissional(is) capacitado(s) de acordo com requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, responsável(is) por supervisionar a execução dos controles de segurança referidos neste Regulamento, garantir a implementação das atribuições do operador aéreo nas ações de contingência e participar das atividades pertinentes a AVSEC, quando for necessário, a critério do operador de aeródromo.

(1) O operador aéreo deve garantir que ao menos um profissional conforme referido no parágrafo 108.13(d), devidamente capacitado, esteja atuando no aeródromo nos horários em que a empresa estiver operando, e participe das reuniões da Comissão de Segurança Aeroportuária (CSA) e dos exercícios de segurança. ([Redação dada pela Resolução nº 500, de 12.12.2018](#)).

(2) O operador aéreo deve formalizar junto ao operador do aeródromo a designação do(s) referido(s) profissional(is) devidamente capacitado(s).

(3) Os profissionais responsáveis pela AVSEC em âmbito local nas bases de operação do operador aéreo são responsáveis pela aplicação do PCQ/AVSEC nas respectivas bases. ([Incluído pela Resolução nº 500, de 12.12.2018](#)).

(e) O operador aéreo deve designar, em âmbito nacional, profissional capacitado e suplente(s), de acordo com requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria, responsável pelo gerenciamento da aplicação dos controles de segurança referidos neste Regulamento no conjunto de aeródromos em que o operador atue.

(1) Não há impedimento para que o responsável do operador aéreo em âmbito nacional também seja designado como responsável em âmbito local em um determinado aeródromo. ([Redação dada pela Resolução nº 500, de 12.12.2018](#)).

(f) O operador aéreo deve designar profissionais - titular e suplente(s) - em âmbito nacional, que serão responsáveis pela gestão dos processos relacionados ao controle de qualidade AVSEC. ([Redação dada pela Resolução nº 500, de 12.12.2018](#)).

(1) O profissional designado não poderá atuar em atividades operacionais AVSEC do operador, de forma a garantir sua independência. ([Incluído pela Resolução nº 500, de 12.12.2018](#)).

(g) O operador aéreo deve manter a ANAC atualizada sobre os profissionais designados exigidos segundo itens 108.13(d); 108.13(e) e 108.13(f), pelos meios que a Agência disponibilizar, no prazo de até 30 dias após qualquer alteração.

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

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

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

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

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

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

[\(Incluído pela Resolução nº 500, de 12.12.2018\)](#)

(i) O operador aéreo deve garantir que os profissionais que executam os procedimentos dos controles de segurança previstos neste regulamento como de responsabilidade do operador aéreo, atuem dentro de suas atribuições e capacitações. [\(Incluído pela Resolução nº 500, de 12.12.2018\)](#)

(j) Para atendimento dos parágrafos 108.13 (h), os operadores aéreos estrangeiros podem utilizar Auditores AVSEC de sua matriz, observando critério de capacitação e seleção do seu Estado de origem para atuação como Auditor AVSEC. [\(Incluído pela Resolução nº 500, de 12.12.2018\)](#)

#### 108.15 Avaliação de Risco

(a) O operador aéreo deve elaborar e implementar um processo contínuo de avaliação de risco, com o objetivo de orientar o planejamento da segurança em suas operações e complementar as medidas de segurança previstas em norma.

[\(Incluído pela Resolução nº 604, de 29.01.2021\)](#)

#### 108.17 Segurança Cibernética

(a) O operador aéreo deve identificar as informações, dados e sistemas de tecnologia da comunicação julgados como críticos para sua operação e implementar medidas para protegê-los, por meio de uma avaliação de risco conforme 108.15(a).

[\(Incluído pela Resolução nº 604, de 29.01.2021\)](#)

#### 108.19 a 108.23 [Reservado]

### SUBPARTE B

#### MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS AO PASSAGEIRO e À BAGAGEM DE MÃO

#### 108.25 Processo de despacho do passageiro e da bagagem de mão

(a) O operador aéreo deve informar ao passageiro, no ato da venda do bilhete aéreo, a documentação que poderá ser aceita como válida para o processo de despacho do passageiro.

(b) O operador aéreo deve no momento do processo de despacho do passageiro:

- (1) informar ao passageiro sobre os materiais considerados proibidos na bagagem de mão e na bagagem despachada para embarque na aeronave; e
- (2) orientar o passageiro a recusar o transporte de pacotes ou objetos recebidos de desconhecidos na bagagem de mão e na bagagem despachada.

(c) O operador aéreo deve fazer constar no contrato de transporte aéreo:

(1) as informações e orientações estabelecidas no parágrafo 108.25(b); e

(2) a informação de que será negado o acesso do passageiro à ARS, bem como o embarque na aeronave, no caso de recusa em submeter-se à inspeção de segurança da aviação civil sob responsabilidade do operador de aeródromo, ou caso esteja em posse de material considerado proibido.

(d) O operador aéreo, durante os procedimentos de embarque, deve realizar a identificação do passageiro de forma a assegurar que, ao embarcar na aeronave, o passageiro seja o detentor do bilhete aéreo e esteja de posse de documento válido de identificação, nos termos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria. [\(Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021\)](#)

(e) O operador aéreo deve assegurar que o percurso dos passageiros entre a área de embarque e a aeronave seja realizado sem que ocorra contato com pessoas não inspecionadas para o voo e obedecendo ao percurso estabelecido pelo operador do aeródromo.

(1) Caso algum passageiro inspecionado entre em contato com pessoa não inspecionada, o operador aéreo, em coordenação com o operador do aeródromo, deve garantir que seja realizada outra inspeção antes do embarque na aeronave.

(f) O operador aéreo deve disponibilizar representantes nas áreas de embarque e desembarque para orientar e prestar assistência aos seus passageiros, de forma a evitar atos ou situações que possam afetar a segurança, observando aqueles que possam afetar a facilitação do transporte aéreo.

(1) O operador aéreo deve garantir a proteção da(s) área(s) de embarque sob sua responsabilidade, impedindo o acesso indevido às áreas operacionais do aeródromo.

(g) Os dados de reservas, passagens, cargas, bagagens, identificação, procedência e destino de passageiros e tripulantes, registrados pelos operadores aéreos, devem ser disponibilizados aos órgãos públicos e seus representantes autorizados, em conformidade com os requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

(h) O operador aéreo deve garantir a proteção dos bilhetes, dos cartões de embarque, das etiquetas de bagagem e de quaisquer outros documentos relacionados ao embarque que estejam em sua posse, com o objetivo de evitar que sejam extraviados ou furtados, impossibilitando o seu uso por terceiros em atos de interferência ilícita.

(i) O operador aéreo pode implementar medidas de segurança relacionadas aos passageiros e suas bagagens nas operações não realizadas em Áreas Restritas de Segurança, baseadas na avaliação de risco realizada para suas operações, conforme disposto no parágrafo 108.15(a). [\(Incluído pela Resolução nº 604, de 29.01.2021\)](#)

(1) As exigências de treinamento e certificação previstas pelo RBAC 110 não são aplicáveis no cumprimento do parágrafo 108.25 (i). [\(Incluído pela Resolução nº 604, de 29.01.2021\)](#)

(j) O operador aéreo pode conceder, após identificação, autorização de acesso às salas de embarque e desembarque de pessoa para acompanhar passageiro menor em voos domésticos, observadas a legislação e as regulamentações dos órgãos competentes.”

(1) O operador aéreo deve informar à pessoa autorizada que se aplicam a ela as regras previstas para os passageiros, quanto aos procedimentos de inspeção de segurança.

(2) O operador aéreo, em conjunto com o operador de aeródromo, define os meios e características da autorização do acompanhante com o objetivo de garantir a sua devida leitura e evitar sua utilização indevida.

[\(Incluído pela Resolução nº 702, de 26.01.2023\)](#)

#### 108.27 Passageiro em trânsito ou em conexão

(a) O operador aéreo, em coordenação com o operador de aeródromo, deve garantir que os passageiros em trânsito ou em conexão e suas respectivas bagagens de mão não entrem em contato com pessoas não inspecionadas para o voo, realizando a supervisão das áreas de circulação e dos corredores de chegada e de partida.

(1) Caso algum passageiro em trânsito ou em conexão entre em contato com pessoa não inspecionada, o operador aéreo, em coordenação com o operador do aeródromo, deve garantir que seja realizada outra inspeção antes do embarque na aeronave.

(b) O operador aéreo deve garantir a retirada da bagagem de mão e pertences abandonados por passageiro no interior da aeronave e submetê-los aos controles de segurança.

(c) O operador aéreo deve garantir que o passageiro em conexão, proveniente de aeródromo cuja inspeção de segurança não é equivalente àquela do aeródromo intermediário, seja direcionado ao ponto de inspeção de segurança do aeródromo antes de acessar a área de embarque para conexão. ([Redação dada pela Resolução nº 626, de 14.06.2021](#))

(1) Os aeródromos que possuem controles de segurança equivalentes serão determinados pela ANAC e informados aos operadores aéreos e operadores de aeródromos por meio de DAVSEC.

(d) No caso de passageiro em trânsito, o operador aéreo deverá realizar seu direcionamento ao ponto de inspeção de segurança do aeródromo nos casos previstos na DAVSEC citada no parágrafo 108.27(c)(1). ([Incluído pela Resolução nº 626, de 14.06.2021](#))

#### 108.29 Passageiro armado

(a) O operador aéreo deve fazer constar no contrato de transporte aéreo os procedimentos a serem adotados para o transporte de arma de fogo em aeronaves.

(b) O operador aéreo deve realizar o embarque do passageiro armado seguindo os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

#### 108.31 Passageiro sob custódia

(a) O operador aéreo deve fazer constar no contrato de transporte aéreo os procedimentos a serem adotados para embarque de passageiro sob custódia de autoridade policial.

(b) O operador aéreo deve realizar o embarque do passageiro sob custódia seguindo os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

#### 108.33 Passageiro indisciplinado

(a) O operador aéreo deve garantir o controle de passageiro indisciplinado por meio das seguintes ações:

(1) fazer constar no contrato de transporte aéreo a informação das medidas que serão tomadas pelo operador aéreo para coibir condutas típicas de passageiros indisciplinados;

(2) impedir o embarque de passageiro indisciplinado, registrando tal ocorrência em relatório que deve ser anexado ao Despacho AVSEC do respectivo voo; e ([Redação dada pela Resolução nº 500, de 12.12.2018](#))

(3) desembarcar o passageiro indisciplinado no aeródromo mais apropriado, em função da avaliação realizada pelo comandante, levando-se em consideração o risco à segurança do voo.

(b) Se necessário, a fim de garantir o cumprimento das ações, o operador aéreo deve acionar o setor de segurança do aeródromo e a Polícia Federal ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.

#### 108.35 a 108.53 [Reservado]

### SUBPARTE C MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À BAGAGEM DESPACHADA

#### 108.55 Identificação (conciliação) e aceitação da bagagem despachada

(a) O operador aéreo deve garantir que somente bagagens de tripulantes designados para voo e de passageiros identificados e de posse de contrato de transporte (bilhete aéreo) serão aceitas para despacho. ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#))

(b) O operador aéreo deve identificar, no ato da aceitação, cada volume da bagagem a ser despachada, contendo dados (informações) que possibilitem o processo de reconciliação, utilizando formulários específicos para o controle de bagagens embarcadas e para a localização de bagagens embarcadas.

(c) A bagagem transferida, proveniente de outro operador aéreo, pode ser aceita caso tenha a identificação com as informações adequadas.

(1) O operador aéreo que transfere a bagagem deve comunicar, previamente, as informações do passageiro e seus volumes transportados ao operador que receberá a bagagem.

(d) O operador aéreo pode estabelecer procedimentos de despacho de bagagem em local diferente do balcão de despacho do aeródromo (despacho remoto), devendo, nesse caso, aplicar controles de segurança desde o ponto onde a bagagem é identificada e aceita para transporte até o momento em que é colocada a bordo da aeronave.

#### 108.57 Proteção da bagagem despachada

(a) O operador aéreo deve garantir a proteção da bagagem despachada desde o momento de sua aceitação até o momento em que é devolvida ao seu proprietário no destino ou transferida para outro operador aéreo. ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#))

(b) O operador aéreo deve assegurar, em coordenação com o operador do aeródromo, que o acesso às bagagens despachadas, às áreas de consolidação das bagagens despachadas e aos pontos de transferência das bagagens despachadas mantenha-se restrito ao pessoal autorizado e credenciado, e impedir que qualquer bagagem seja violada com a intenção de estar sujeita à introdução de materiais passíveis de serem utilizados para atos de interferência ilícita.

#### 108.59 Inspeção da bagagem despachada

(a) O operador aéreo deve realizar inspeção da bagagem despachada que parte de uma área restrita de segurança para seguir em voos internacionais, incluindo as bagagens em conexão e em trânsito, neste último caso somente se vierem a ser retiradas da aeronave durante a parada no aeródromo intermediário.

(1) A bagagem despachada para seguir em voo internacional que tenha sido submetida a controle de segurança equivalente no aeródromo de origem não necessita ser novamente inspecionada no aeródromo de trânsito ou conexão, salvo no caso de suspeita em relação ao seu conteúdo.

(i) Os aeródromos que possuem controles de segurança equivalentes serão determinados pela ANAC e informados aos operadores aéreos e operadores de aeródromos por meio de DAVSEC.

(b) O operador aéreo deve realizar inspeção da bagagem despachada que parte de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos, conforme exigido pela ANAC por meio de DAVSEC.

(1) Na base do operador aéreo em que a inspeção de segurança da bagagem despachada para seguir em voos domésticos passar a ser obrigatória, o operador aéreo deve iniciar a realização das inspeções em prazo máximo definido em DAVSEC.

(c) A inspeção da bagagem despachada deve ser realizada pelo operador aéreo por meios disponibilizados pelo operador de aeródromo ou, se preferível, por meios próprios, desde que atenda aos requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria e, ainda, esteja em constante coordenação com o operador do aeródromo.

(d) No caso de dúvida em relação ao conteúdo da bagagem despachada, após a inspeção de segurança, o proprietário deve ser requisitado para acompanhar, presencialmente ou por meio de imagens, a realização de inspeção manual de sua bagagem, sendo que:

(1) caso o proprietário não compareça para acompanhar a inspeção manual da sua bagagem, esta deve ser considerada bagagem suspeita e processada como estabelecido na seção 108.67; e

(2) caso haja suspeita da existência de materiais explosivos que são proibidos para o transporte aéreo como bagagem despachada, o operador aéreo deve manter a bagagem isolada e, em vez de requisitar a presença do proprietário, acionar o setor de segurança do aeródromo e a Polícia Federal ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.

[\(Redação dada pela Resolução nº 626, de 14.06.2021\)](#)

#### **108.61 Reconciliação do passageiro e da bagagem acompanhada**

(a) O operador aéreo deve garantir que a bagagem acompanhada seja transportada somente com a confirmação de embarque do seu proprietário, inclusive nos casos de trânsito ou conexão.

(1) No caso de o passageiro ou tripulante não embarcar ou desembarcar em uma escala anterior ao seu destino final, sua bagagem deve ser retirada da aeronave e submetida a controles de segurança, incluindo a inspeção de segurança.

[\(Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021\)](#)

#### **108.63 Bagagem desacompanhada**

(a) O operador aéreo deve garantir que a bagagem desacompanhada desde a origem, de forma intencional, seja tratada, mediante a emissão de conhecimento aéreo, como carga desconhecida.

(b) O operador aéreo deve garantir que a bagagem que de maneira não intencional venha a se tornar desacompanhada durante o seu processo de despacho, seja identificada como tal, inspecionada e protegida, antes de ser embarcada para transporte em uma aeronave.

(1) Neste caso, a inspeção de segurança deve ser realizada de forma que garanta um nível de segurança maior que o de bagagem acompanhada.

#### **108.65 Bagagem extraviada**

(a) A bagagem extraviada deve ser identificada como tal e submetida a controles de segurança, incluindo inspeção de segurança, e o operador aéreo deve analisar as circunstâncias que causaram a separação.

(b) O operador aéreo, em coordenação com o operador de aeródromo, deve prever áreas seguras para armazenamento de bagagens extraviadas, quando for necessário.

#### **108.67 Bagagem suspeita**

(a) O operador aéreo deve garantir que a bagagem não identificada, abandonada, violada, que apresente ruído, exale odor forte ou apresente sinais de vazamento de alguma substância líquida, sólida ou gasosa não identificável como substância permitida para transporte seja considerada suspeita.

(b) O operador aéreo deve manter a bagagem suspeita isolada e acionar o seu plano de contingência.

#### **108.69 Transporte de arma de fogo ou munições**

(a) O operador aéreo deve fazer constar no contrato de transporte aéreo os procedimentos a serem adotados para o despacho de arma de fogo ou munições em aeronaves.

(b) O operador aéreo deve realizar o transporte de arma de fogo ou munições seguindo os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

#### **108.71 a 108.93 [Reservado]**

### **SUBPARTE D MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS ÀS PROVISÕES DE BORDO E DE SERVIÇO DE BORDO**

#### **108.95 Medidas de proteção de provisões de bordo e de serviço de bordo em Áreas Restritas de Segurança (ARS)**

(a) O operador aéreo deve garantir que, nas atividades de armazenamento e transporte de provisões de bordo e de serviço de bordo em Áreas Restritas de Segurança (ARS), sejam aplicados controles de segurança que evitem a introdução de armas, explosivos, artefatos QBRN ou substâncias e materiais proibidos em alguma dessas fases.

[\(Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021\)](#)

#### **108.97 Identificação e aceitação de provisões**

(a) O operador aéreo deve garantir que as provisões de bordo e de serviço de bordo a serem embarcadas estejam corretamente destinadas àquela aeronave e que não tenham sido violadas, utilizando formulário específico para controle de provisões embarcadas.

#### **108.99 Inspeção de segurança e cadeia segura de provisões de bordo e de serviço de bordo**

(a) O operador aéreo deve garantir a realização da inspeção das provisões de bordo e de serviço de bordo no acesso às ARS ou implementar uma cadeia segura sobre esses insumos.

(1) A cadeia segura é implementada por medidas que garantam que nas atividades de produção, armazenamento e transporte de provisões de bordo e de serviço de bordo sejam aplicados controles de segurança que evitem a introdução de armas, explosivos, artefatos QBRN ou substâncias e materiais proibidos em alguma dessas fases.

(2) O reconhecimento da cadeia segura é formalizado por meio de auditoria interna inicial do operador aéreo e aprovação de PSESCA pelo operador de aeródromo, que devem abranger as atividades descritas no parágrafo 108.99(a)(1).

[\(Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021\)](#)

**SUBPARTE E**  
**MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À CARGA, MALA POSTAL E A OUTROS ITENS**

**108.123 Proteção do terminal de carga**

(a) Caso o operador aéreo opere terminal de cargas, ele deve observar a exigência de PSESCA conforme regulamentação específica.

**108.125 Aceitação da carga e mala postal**

(a) Na aceitação da carga ou mala postal o operador aéreo deve:

- (1) exigir informações documentadas que permitam a identificação da(s) pessoa(s) que entrega(m) o(s) volume(s) de carga;
- (2) exigir informações documentadas, física ou eletronicamente, suficientes para caracterizar o volume a ser recebido e processado como carga conhecida ou carga desconhecida;
- (3) verificar as condições do volume a ser recebido, de forma a garantir que os volumes com indícios de violação ou adulteração sejam identificados, notificados e negados para embarque;
- (4) classificar o volume como carga conhecida, carga desconhecida ou carga de alto risco;
  - (i) o volume deve ser classificado como carga conhecida, se for proveniente de expedidor reconhecido, expedidor acreditado ou agente de carga aérea acreditado, e estiver acompanhado de Declaração de Segurança.
  - (ii) o volume de carga proveniente do operador do aeródromo também pode ser classificado como carga conhecida, desde que esse operador confirme por meio de informações documentais, em suporte físico ou eletrônico, o recebimento deste por uma das entidades descritas no parágrafo 108.125(a)(4)(i).
  - (iii) o volume aceito como carga desconhecida pode ser reclassificado como carga conhecida após a aplicação de inspeção de segurança.
- (5) processar os volumes recebidos por meio de fluxos segregados, em função da sua caracterização como carga conhecida, carga desconhecida ou carga de alto risco, evitando a contaminação dos volumes de carga; e
- (6) emitir um conhecimento aéreo de acordo com procedimentos específicos estabelecidos pela ANAC.

(b) O operador aéreo pode certificar pessoa jurídica como expedidor reconhecido, por meio de processo de aprovação do Programa de Segurança do Expedidor Reconhecido (PSER), que inclua auditoria interna das seguintes medidas: segurança aplicada às áreas e instalações; segurança aplicada às pessoas; e segurança aplicada à carga. ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#)).

- (1) O expedidor é considerado como reconhecido mediante ratificação da ANAC da realização de sua certificação e registro pelo operador aéreo.
  - (i) O operador aéreo deve manter a ANAC atualizada sobre a certificação e o cumprimento do PSER de cada expedidor reconhecido.
- (2) O operador aéreo deve realizar auditorias e testes no expedidor reconhecido, atendendo à frequência determinada em seu Programa de Controle de Qualidade AVSEC (PCQ) em função de avaliação de risco, que respeitem a frequência mínima de uma auditoria a cada 2 (dois) anos e um teste anual.
- (3) A manutenção da condição do expedidor como reconhecido é vinculada à apresentação à ANAC, quando solicitado, dos relatórios de testes e auditorias nos prazos estipulados no PCQ, e ao cumprimento do seu PSER.
  - (i) Devem constar no PSOA e no PSER os critérios de desqualificação do expedidor como reconhecido, incluindo os casos de descumprimento recorrente do PSER e identificação de grave vulnerabilidade, os quais devem ser comunicados à ANAC pelo operador aéreo quando verificados.

(c) O operador aéreo deve prover as medidas para a facilitação do processamento de cargas e a garantia da segurança da aviação civil necessárias para atender às organizações certificadas no âmbito do Programa OEA-ANAC (RBAC nº 109). ([Incluído pela Resolução nº \\_\\_, de \\_\\_ de \\_\\_ de 202\\_\\_](#)).

**108.127 Inspeção da carga e mala postal**

(a) O operador aéreo deve realizar inspeção da carga ou de mala postal não classificada como carga ou mala postal conhecida, incluindo as cargas em transferência, por meios disponibilizados pelo operador de aeródromo ou, se preferível, por meios próprios, desde que atenda aos requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria e, ainda, em constante coordenação com o operador do aeródromo.

- (1) Em voos internacionais, toda carga e mala postal não classificada como carga conhecida, e a carga e mala postal classificada como carga de alto risco devem ser submetidas à inspeção de segurança.
- (2) Em voos domésticos, a quantidade de carga ou mala postal que deve ser inspecionada será determinada pela ANAC e informada aos operadores aéreos e operadores de aeródromos por meio de DAVSEC.
- (3) A inspeção de segurança da carga e mala postal deve considerar o uso do método adequado à natureza de cada remessa.
- (4) A carga ou mala postal conhecida deve ser submetida, de forma aleatória, ao processo de inspeção de segurança.
- (5) A carga e mala postal que não tenha sido submetida a controle de segurança equivalente no aeródromo de origem necessita ser novamente inspecionada no aeródromo de transferência da carga.
  - (i) O reconhecimento dos controles de segurança equivalentes será determinado pela ANAC e informado aos operadores aéreos e operadores de aeródromos por meio de DAVSEC.

(b) Carga ou mala postal classificados como de alto risco devem ser submetidas a uma inspeção de segurança secundária, através de método adequado à natureza da remessa, suficiente para mitigar a ameaça relacionada, podendo utilizar tecnologias diferentes de inspeção de segurança.

(c) Quando os controles de segurança são aplicados em instalações próprias, o operador aéreo deve adquirir e manter os equipamentos destinados à inspeção, em conformidade com os requisitos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

(d) No caso de dúvida com relação ao conteúdo da carga ou mala postal após a inspeção de segurança, a remessa deve ser submetida a uma inspeção de segurança secundária, que pode utilizar tecnologias diferentes de inspeção de segurança.

- (1) Se após a inspeção de segurança secundária a dúvida com relação ao conteúdo se mantiver, a remessa deve ser considerada suspeita, e tratada conforme seção 108.133.

**108.129 Proteção da carga e mala postal**

(a) O operador aéreo deve garantir que toda carga e mala postal, cuja armazenagem e manuseio estiverem sob sua responsabilidade, sejam protegidas em ambiente seguro e com vigilância constante, protegido contra o acesso não autorizado, devendo, ainda, assegurar a identificação de cada carga com as informações adequadas.

**108.131 Transporte e carregamento da carga e mala postal**



(a) O operador aéreo deve garantir que a carga e a mala postal não sofram interferência indevida desde a sua retirada da área de armazenagem no aeródromo até seu carregamento na aeronave.

#### **108.133 Carga e mala postal suspeitas**

(a) O operador aéreo deve garantir que a carga e a mala postal não identificadas, abandonadas, violadas, que apresentem ruído, exalem odor forte ou apresentem sinais de vazamento de alguma substância líquida, sólida ou gasosa não identificável como substância permitida para transporte, sejam consideradas suspeitas.

(b) O operador aéreo deve recusar o embarque, manter a carga e a mala postal suspeitas isoladas e acionar o seu plano de contingência.

#### **108.135 Artigos perigosos e produtos controlados**

(a) O operador aéreo deve garantir que o transporte de artigos perigosos e de produtos controlados siga a normatização específica sobre a matéria, assegurando a devida identificação e segregação dos demais volumes, a fim de impossibilitar o uso intencional desses objetos em atos de interferência ilícita.

#### **108.137 Materiais e correspondências do operador aéreo (COMAT e COMAIL)**

(a) Materiais e correspondências do próprio operador aéreo (COMAT e COMAIL) devem ser submetidos aos mesmos controles de segurança aplicados à carga e à mala postal.

#### **108.139 Transporte aéreo de valores**

(a) O operador aéreo deve realizar o transporte de valores seguindo procedimentos de segurança previstos em um plano de segurança específico para o transporte aéreo de valores do aeródromo, compatível com os valores a serem transportados e com comunicação prévia com os operadores dos aeródromos envolvidos.

(b) Os valores a serem transportados devem ser descritos, sem utilizar palavras genéricas, no formulário de Declaração de Transporte Aéreo de Valores, documento de caráter sigiloso conforme modelo estabelecido em Instrução Suplementar (IS) da ANAC.

(c) Nas operações com origem em aeródromo brasileiro não é permitido o transporte aéreo de valores sob a forma de moeda nacional ou estrangeira.

(d) Nas operações domésticas, o transporte aéreo de valores, sob a forma de cartões telefônicos, cheque de viagem, título ao portador, vale refeição, vale transporte, gemas coloridas, diamantes, joias, ouro, prata, platina e outros metais preciosos, não deve exceder o equivalente a R\$ 630.000,00 (seiscentos e trinta mil reais).

#### **108.141 a 108.163 [Reservado]**

### **SUBPARTE F MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À AERONAVE NO SOLO**

#### **108.165 Controle de acesso à aeronave**

(a) No caso de aeronaves estacionadas e em operação:

(1) o operador aéreo deve garantir a vigilância constante da aeronave, incluindo:

(i) o controle de acesso, por meio da identificação de cada pessoa que se aproxime ou embarque na aeronave e a verificação da necessidade de sua presença; e

(ii) a verificação de qualquer material de serviço levado a bordo ou suprimentos de aviação que serão transportados pela aeronave; ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#)).

(2) [Reservado] ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#)).

(3) a aproximação e o acesso à aeronave a partir do início do processo de inspeção ou verificação de segurança até o fechamento das portas da aeronave deve ser registrado por meio de formulário de controle de acesso à aeronave;

(4) em caso de dúvida ou suspeita na identificação de pessoas que se aproximem ou embarquem na aeronave, o operador aéreo deve acionar o setor de segurança do aeródromo e a PF ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo; e

(5) o operador aéreo deve supervisionar, sob a ótica da AVSEC, as atividades de limpeza, abastecimento, manutenção e carregamento da aeronave.

(b) No caso de aeronaves estacionadas e fora de operação:

(1) na aeronave que não estiver em serviço, o operador aéreo deve manter a aeronave desacoplada de escadas e/ou pontes de embarque e, ainda, trancada e lacrada ou sob constante vigilância;

(2) no caso de não haver vigilância, os trens de pouso e demais pontos de acesso de aeronave que necessitem permanecer abertos, como, por exemplo, os acessos ao motor e os painéis de inspeção, devem ser protegidos com coberturas especiais ou inspecionados visualmente antes da operação da aeronave;

(3) para a aeronave que estiver em manutenção (mesmo fora de hangar), o operador aéreo deve atribuir responsabilidades ao pessoal de manutenção, com o objetivo de evitar o acesso de pessoa não autorizada na aeronave; e

(4) em caso de dúvida ou suspeita na identificação de pessoas que se aproximem ou embarquem na aeronave, o operador aéreo deve acionar o setor de segurança do aeródromo e a PF ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.

#### **108.167 Verificação de segurança da aeronave**

(a) O operador aéreo deve executar a verificação de segurança da aeronave previamente a todos os voos em que não se realize a inspeção de segurança da aeronave, bem como nos casos previstos em DAVSEC. ([Redação dada pela Resolução nº 626, de 14.06.2021](#)).

(b) O operador aéreo deve desenvolver um formulário de verificação (check-list) para a atividade de verificação da aeronave, de acordo com cada tipo de aeronave em serviço, e a sua utilização deve ser considerada como norma de segurança a ser observada pela tripulação.

#### **108.169 Inspeção de segurança da aeronave**

(a) O operador aéreo deve executar a inspeção de segurança da aeronave quando:

(1) a aeronave passar por atividade de manutenção fora do pátio de aeronaves situado em ARS;

(2) a aeronave ficar fora de operação por um período superior a 6 (seis) horas, considerando o horário de calço e descalço da aeronave;

(3) houver suspeita da ocorrência de acesso indevido à aeronave; ou

(4) for constatada a violação de lacres.

(b) O operador aéreo deve desenvolver um formulário de inspeção (check-list) para a atividade de inspeção da aeronave, de acordo com cada tipo de aeronave em serviço.

#### **108.171 Despacho AVSEC do voo**

- (a) O operador aéreo deve produzir o Despacho AVSEC do voo, por meio de profissional(is) designado(s) e capacitado(s) conforme parágrafo 108.13(b), que deve ser composto pela documentação que comprove a realização das atividades AVSEC necessárias para o voo. Cada formulário que compõe o Despacho AVSEC deve possuir a identificação do profissional que o elabora.
- (b) O Despacho AVSEC deve conter os seguintes formulários, quando aplicáveis para o voo:
- (1) Formulário de Controle de Acesso à Aeronave, conforme seção 108.165;
  - (2) Formulário de Verificação de Segurança da Aeronave, conforme seção 108.167;
  - (3) Formulário de Inspeção de Segurança da Aeronave, conforme seção 108.169;
  - (4) Formulário de Controle de Bagagens Embarcadas, conforme seção 108.55;
  - (5) Formulário de Localização de Bagagens Embarcadas, conforme seção 108.55; ([Redação dada pela Resolução nº 500, de 12.12.2018](#));
  - (6) Formulário de Controle de Provisões Embarcadas, conforme seção 108.97; e ([Redação dada pela Resolução nº 500, de 12.12.2018](#));
  - (7) Relatório de impedimento de embarque de passageiro indisciplinado, conforme seção 108.33. ([Incluído pela Resolução nº 500, de 12.12.2018](#)).
- (c) Os modelos de formulários do Despacho AVSEC são estabelecidos em Instrução Suplementar (IS) da ANAC, podendo ser adotado pelo operador aéreo um modelo de registro digital que contemple as informações requeridas nos formulários.
- (d) O operador aéreo deve manter armazenado o Despacho AVSEC de cada voo para eventuais verificações, pelo período mínimo de 30 (trinta) dias.

#### **108.173 a 108.193 [Reservado]**

### **SUBPARTE G MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À AERONAVE EM VOO**

#### **108.195 Reunião inicial AVSEC da tripulação**

- (a) O operador aéreo deve garantir que o comandante inclua no briefing da tripulação assuntos relacionados a atos de interferência ilícita, buscando:
- (1) definir tarefas, recomendar ações e posturas a toda a tripulação;
  - (2) dirimir dúvidas individuais da tripulação no que concerne às atitudes a serem tomadas dentro da aeronave para prevenir ou responder a atos de interferência ilícita; e
  - (3) estabelecer códigos de comunicação entre a tripulação, de acordo com a análise da situação e critérios específicos.

#### **108.197 Acesso à cabine de comando**

- (a) O operador aéreo que operar aeronave com cabine segregada deve garantir que apenas pessoas autorizadas conforme regulamento de operação específico acessem a cabine dos pilotos das suas aeronaves em voo.
- (b) O operador aéreo deve manter a porta da cabine trancada durante o voo, abrindo-a somente para entrada e saída de pessoal autorizado.

#### **108.199 Passageiro armado ou sob custódia**

- (a) O operador aéreo deve garantir a aplicação de controles de segurança para passageiros armados ou sob custódia, durante o voo, seguindo os requisitos e procedimentos estabelecidos em normatização específica sobre a matéria.

#### **108.201 a 108.223 [Reservado]**

### **SUBPARTE H AÇÕES DE CONTINGÊNCIA E COMUNICAÇÃO**

#### **108.225 Plano de contingência**

- (a) O operador aéreo deve estabelecer, para cada aeródromo onde opera, um plano de contingência, em coordenação com o operador de aeródromo e demais órgãos públicos e entidades envolvidos, a fim de responder a um ato de interferência ilícita ou ameaça que possa afetar a segurança.
- (1) O operador aéreo deve manter para cada aeródromo onde opera uma lista atualizada dos contatos de emergência necessários para ativação de seu plano de contingência.
- (b) O plano de contingência deve conter:
- (1) atribuições do operador aéreo;
  - (2) uma descrição do sistema de comunicação disponível para as ações de contingência;
  - (3) procedimentos padronizados de recebimento, disseminação e tratamento das informações; e
  - (4) medidas a serem adotadas para mitigar e/ou eliminar as consequências de ameaças e de atos de interferência ilícita.
- (c) São responsabilidades do operador aéreo:
- (1) agir de acordo com as ações estabelecidas no plano de contingência, quando receber informações que motivem sua utilização;
  - (2) aplicar procedimentos padronizados de recebimento, disseminação e tratamento de informação, pré-estabelecidos por meio de fluxos de acionamento;
  - (3) estabelecer sistemas de comunicação que garantam que os procedimentos de difusão de informações sob sua responsabilidade durante as ações de contingência sejam eficazes, de modo que os órgãos e pessoas competentes recebam as informações em tempo hábil, possibilitando a mitigação das consequências ou até mesmo a solução do ato de interferência;
  - (4) compor a Assessoria de Avaliação de Risco (AAR) e implementar as medidas adicionais de segurança necessárias, de acordo com a avaliação de ameaça;
  - (5) participar dos Grupos de Decisão e do Grupo Operacional para o Gerenciamento de Crise, quando solicitado pelo operador de aeródromo;
  - (6) coletar o maior número possível de dados para subsidiar a AAR e demais grupos de gerenciamento de crise;
  - (7) garantir o sigilo das informações acerca dos fatos geradores da ação de contingência e seus desdobramentos, tais como táticas empregadas pela pessoa ou grupo responsável pelo ato de interferência ilícita ou pelo grupo responsável por combater o ato;
  - (8) apoiar os grupos de gerenciamento de crise na disponibilidade de suprimentos, equipamentos e recursos humanos necessários, incluindo aqueles que estiverem ao alcance exclusivo do operador aéreo;

- (9) garantir que os funcionários tenham conhecimento de suas responsabilidades nas ações do plano de contingência;
- (10) disponibilizar em cada base de operação um plano de contingência atualizado, contendo os fluxos de acionamento e seus contatos;
- (11) participar dos exercícios de AVSEC promovidos pelos operadores dos aeródromos onde mantiver operações aéreas; e
- (12) manter cópia do plano de contingência do operador do aeródromo onde opera.

#### **108.227 Medidas adicionais de segurança**

(a) [Reservado] ([Redação dada pela Resolução nº 626, de 14.06.2021](#))

- (b) Durante a realização das atividades do operador aéreo, quando forem encontrados substâncias ou objetos suspeitos de conter artefatos explosivos, artefatos QBRN ou outro material perigoso, a área deve ser isolada e o fato deve ser comunicado à Polícia Federal ou, na sua ausência, ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo e, ainda, ao operador do aeródromo.
- (c) Quando o nível nacional de ameaça for classificado como ambar ou vermelho ou quando um determinado aeródromo ou voo estiver sob situação de ameaça, o operador aéreo deve garantir a adoção das medidas adicionais de segurança previstas no seu plano de contingência ou em DAVSEC.
- (d) O operador aéreo deverá cumprir outras medidas adicionais de segurança que possam ser exigidas pela ANAC, em função do surgimento de ameaça pontual em determinado(s) aeródromo(s) ou voo(s) ou, ainda, em função de uma avaliação de risco.
- (e) O operador aéreo deverá cumprir procedimentos específicos de proteção que possam ser exigidas pela Polícia Federal, em coordenação com a ANAC e o operador do aeródromo, nos casos de elevação do nível de ameaça nacional ou surgimento de alguma ameaça pontual.
- (f) No caso de pouso não previsto em aeródromo brasileiro não listado nas especificações operativas do operador aéreo, a menos que o aeródromo disponha de autoridades brasileiras para fazer cumprir as normas de segurança aplicáveis para a operação, o operador aéreo deve ficar responsável pelo cumprimento dessas normas perante o Governo brasileiro.

#### **108.229 Comunicação**

- (a) O operador aéreo deve comunicar à ANAC em um prazo máximo de 30 (trinta) dias da sua constatação, evidências de vulnerabilidades no sistema de proteção da aviação civil ou atos de interferência ilícita contra a aviação civil, por meio de DSAC.
  - (1) Quando a vulnerabilidade for identificada em aeródromo, o respectivo operador também deve ser comunicado pelo operador aéreo, em um prazo máximo de 30 (trinta) dias da constatação.
- (b) O operador aéreo deve garantir que suas comunicações sobre matéria AVSEC assumam caráter reservado, e que sejam realizadas por meios adequados à situação.
- (c) O operador aéreo deve garantir a comunicação efetiva entre os membros da tripulação, entre a tripulação e o operador aéreo, entre a tripulação e os órgãos de controle, e entre o operador aéreo e os órgãos de controle, visando a assegurar a perfeita operação da aeronave e cooperação com o comando de ações de resposta.
- (d) O operador aéreo deve manter os registros de comunicação relacionados ao parágrafo 108.229(a) e preservar as evidências, em prazo não inferior a 12 (doze) meses, visando assessorar as investigações.

#### **108.231 a 108.235 [Reservado]**

### **SUBPARTE H-I** **SISTEMA DE CONTROLE DE QUALIDADE AVSEC** ([Subparte incluída pela Resolução nº 500, de 12.12.2018](#))

#### **108.237 Responsabilidades do Operador Aéreo**

- (a) Constituem responsabilidades dos operadores aéreos concernentes ao controle de qualidade AVSEC:
  - (1) submeter-se às atividades de controle de qualidade realizadas pela ANAC, auxiliando os responsáveis pela aplicação das atividades de controle de qualidade nas solicitações que forem realizadas a fim de cumprir seus objetivos;
  - (2) estabelecer, implementar e manter operacional um sistema de controle de qualidade AVSEC de forma a monitorar, rever e aprimorar a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita;
  - (3) atender às solicitações da ANAC e da Polícia Federal no que diz respeito à aplicação de testes AVSEC;
  - (4) assegurar a disponibilidade de recursos humanos e materiais para aplicação do PCQ/AVSEC na esfera de sua responsabilidade, observando as características e dimensões das operações, tais como número de empresas contratadas, processos empregados, número de passageiros atendidos, locais de atuação, dentre outros; e
  - (5) manter um sistema confidencial de relatos.

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

- (a) O Sistema de Controle de Qualidade AVSEC deve atender às seguintes diretrizes:
  - (1) ser um processo contínuo que incorpore procedimentos internos, tais como técnicas de auditoria e inspeções, com o objetivo de garantir a qualidade da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;
  - (2) ser capaz de identificar as deficiências e desenvolver meios padronizados de correção para tratá-las;
  - (3) ser de responsabilidade primária da alta direção do operador aéreo, que deve avaliar o relatório anual das atividades de controle de qualidade e estabelecer diretrizes e metas para as ações futuras relacionadas ao controle de qualidade AVSEC do operador aéreo;
  - (4) prever ações que objetivem a implementação da cultura AVSEC em todos os níveis da empresa, em especial nos seus dirigentes e profissionais que atuam diretamente na aplicação de procedimentos de segurança;
  - (5) ser estruturado de forma a facilitar a obtenção de informações fidedignas em todas as esferas administrativas e operacionais do operador;
  - (6) considerar conceitos de avaliação de risco ao processar as informações obtidas ao longo da execução de suas operações e das atividades de controle de qualidade; e
  - (7) considerar tanto os procedimentos implementados pelo próprio operador aéreo quanto aqueles desenvolvidos por empresas contratadas ou vinculadas ao operador aéreo e que executem diretamente medidas e procedimentos de segurança.

#### **108.241 Atividades de Controle de Qualidade AVSEC**

- (a) O operador aéreo deve realizar as seguintes atividades de controle de qualidade, observando as frequências mínimas estabelecidas no Apêndice A:
  - (1) auditorias internas;

- (2) inspeções internas; e
- (3) testes.

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

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

- (1) o escopo da auditoria interna deve englobar todos os requisitos AVSEC aplicáveis ao operador aéreo nos termos da regulamentação vigente e do PSOA;
- (2) a auditoria deve ser realizada em cada base do operador aéreo e abranger tanto as medidas e procedimentos operacionalizados pelo próprio operador aéreo quanto os operacionalizados por terceiros vinculados; ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#));
- (3) a auditoria deve ser conduzida por Auditor(es) AVSEC que não realize(m) atividade operacional AVSEC sob responsabilidade do operador aéreo na base auditada; e
- (4) a auditoria deve incluir, no mínimo, entrevistas com os profissionais responsáveis por AVSEC, profissionais envolvidos diretamente na execução dos procedimentos de segurança, além das verificações de documentos e procedimentos descritos no PSOA e na regulamentação vigente.

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

- (1) o escopo da inspeção deve ser definido pelo responsável AVSEC local da base onde ocorrerá a atividade, de forma justificada no relatório de inspeção, buscando o foco nas medidas de segurança e procedimentos que se relacionem às vulnerabilidades e ameaças mais significativas, às eventuais ações corretivas anteriores e àqueles que sofreram alterações recentes;
- (2) a inspeção deve ser realizada em cada base do operador aéreo e ser conduzida pelo responsável local pela AVSEC da base, pelo responsável nacional pela AVSEC ou por profissional capacitado, nos termos do PNIAVSEC; e
- (3) a inspeção deve utilizar técnicas similares à auditoria, tais como revisão de documentos, entrevistas e observações diretas.

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

- (1) os testes AVSEC operacionalizados pelo operador aéreo somente poderão ser realizados com autorização formal do profissional responsável pela AVSEC em âmbito nacional;
- (2) a realização dos testes AVSEC deve ser coordenada com o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo onde será a atividade, com antecedência mínima de 10 (dez) dias;
- (3) o operador aéreo deve elaborar e seguir manual de procedimento interno, instrução de trabalho ou documento similar, descrevendo a forma de realização dos testes AVSEC, com objetivo de padronizar a atividade e extrair resultados fidedignos e comparáveis entre si, além de garantir a segurança dos seus executores;
- (4) a equipe responsável pela programação, coordenação e execução dos testes AVSEC deve assegurar que a data de realização não seja de conhecimento das equipes que atuam nos procedimentos que serão testados;
- (5) os simulacros de itens proibidos utilizados nos testes não poderão trazer risco a segurança das pessoas envolvidas na realização da atividade e ao público em geral;

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

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

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

(i) teste nos procedimentos de controle de acesso de pessoas às aeronaves;

(ii) teste nos procedimentos de verificação e inspeção de segurança das aeronaves, em cada base que opere voo internacional;

(iii) teste nos procedimentos de segurança relativos às provisões de bordo e de serviço de bordo, quando utilizado o conceito de cadeia segura de segurança; ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#));

(iv) teste nos sistemas de inspeção de bagagens despachadas, carga e mala postal, em cada base onde a inspeção é obrigatória nos termos das Seções 108.59 e 108.127; e

(A) no caso de compartilhamento dos mesmos recursos humanos e materiais para inspeção de bagagem despachada, carga e mala postal em determinada base, os operadores aéreos envolvidos poderão se organizar para realizar uma única bateria de testes.

(v) teste nas instalações dos expedidores reconhecidos registrados pelo operador aéreo.

(A) no caso de o expedidor reconhecido ser registrado por mais de um operador aéreo, os operadores poderão se organizar para realizar uma única bateria de testes.

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

(f) O operador aéreo deverá participar dos exercícios de segurança realizados pelos operadores de aeródromos em cada base em que tiver operações de voos regulares, observado o disposto no item 108.13(d)(1).

#### 108.243 Registro das Atividades de Controle de Qualidade

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

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

(2) Em relação aos exercícios de segurança, o operador aéreo deverá manter cópia das listas de presença dessas atividades, como forma de comprovar sua participação.

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

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

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

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

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

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

#### 108.245 Tratamento de Não Conformidades

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

- (b) O operador aéreo deve aplicar procedimentos internos para identificar, documentar e tratar não conformidades relacionadas à regulamentação AVSEC vigente.
- (1) Devem ser tratadas tanto as não conformidades detectadas em atividades de controle de qualidade AVSEC realizadas pelo operador aéreo quanto em atividades conduzidas pela ANAC.
- (c) O operador aéreo deve elaborar e manter atualizado um plano para tratar ações corretivas detectadas ao longo de atividades de controle de qualidade, incluindo o seguinte conteúdo mínimo:
- (1) não conformidades detectadas e respectivas causas;
  - (2) ações necessárias para correção de cada não conformidade;
  - (3) prazo para solução definitiva de cada não conformidade;
  - (4) medidas mitigadoras até a solução definitiva, quando necessário para garantia da segurança; e
  - (5) fotos e documentações capazes de comprovar que as não conformidades foram solucionadas.
- (d) O plano de ações corretivas, no caso de atividade de controle de qualidade AVSEC realizada pela ANAC, deve ser encaminhado à Agência em prazo não superior à 30 (trinta) dias.
- (1) O prazo acima determinado vale também para as atualizações do plano e pode ser reduzido ou prolongado pela ANAC, de forma justificada.
- (e) Os planos de ações corretivas resultantes de atividades de controle de qualidade internas devem ser arquivados pelo operador aéreo por no mínimo 5 (cinco) anos, em formato físico ou digital.
- (f) Os padrões mínimos de desempenho para os testes AVSEC e os procedimentos para monitoramento de tais padrões serão estabelecidos pela ANAC, por meio de ato de caráter reservado da Superintendência responsável pela AVSEC. ([Redação dada pela Resolução nº 677, de 04.05.2022](#))
- (g) Em caso de obtenção de resultado abaixo do padrão mínimo de desempenho estabelecido pela Agência para os testes AVSEC em determinado ciclo, o operador aéreo deverá adotar ações corretivas e outras ações previstas em ato de caráter reservado da Superintendência responsável pela AVSEC. ([Redação dada pela Resolução nº 677, de 04.05.2022](#))

#### 108.247 Sistema Confidencial de Relatos

- (a) O operador aéreo deve manter um canal de comunicação para recebimento de relatos e informações AVSEC fornecidas por fontes diversas, tais como tripulantes, equipe de apoio de solo e agentes de proteção.
- (b) O canal de comunicação implantado pelo operador aéreo deve observar as seguintes disposições:
- (1) ser de fácil acesso, permitindo que os relatos e informações sejam encaminhadas de forma ágil ao operador aéreo;
  - (2) possibilitar o recebimento de informações sem identificação do remetente; e
  - (3) ser divulgado aos profissionais vinculados ao operador aéreo.
- (c) O operador aéreo deve analisar as informações recebidas e mitigar vulnerabilidades ou ameaças que tragam risco a segurança da aviação.
- (1) Os relatos e informações recebidos pelo operador aéreo por meio do sistema confidencial de relatos, bem como as ações decorrentes implementadas pelo operador aéreo, devem ser documentados e arquivados por prazo mínimo de 2 (dois) anos, em formato físico ou digital.

#### 108.249 a 108.253 [RESERVADO]

### SUBPARTE I PROGRAMA DE SEGURANÇA DO OPERADOR AÉREO

#### 108.255 Implementação do Programa de Segurança do Operador Aéreo

- (a) O operador aéreo deve adotar os meios e procedimentos previstos no seu Programa de Segurança de Operador Aéreo (PSOA), o qual é definido pela ANAC por meio de Instrução Suplementar (IS).
- (1) Caso o operador aéreo pretenda implementar inclusão de medida de segurança ou procedimento alternativo de segurança em relação ao disposto na IS, deverá informar previamente à ANAC as alterações pretendidas para fins de aprovação.
  - (2) Na hipótese do parágrafo 108.255(a)(1), o operador aéreo deverá apresentar somente as alterações pretendidas à ANAC, acompanhadas de justificativa.
  - (3) O meio ou procedimento alternativo apresentado deve garantir nível de segurança igual ou superior ao estabelecido ao requisito aplicável ou concretizar o objetivo do procedimento normalizado na IS.
  - (4) Previamente à exploração de serviço de transporte aéreo público, o operador aéreo deve comprovar ter acesso ao conteúdo da IS que define seu PSOA.
- (b) Os registros e documentos exigidos por este Regulamento podem ser mantidos arquivados em meios físico ou digital.
- (c) Além do cumprimento dos requisitos deste Regulamento, conforme descrição no PSOA, segundo aplicabilidade presente na seção 108.7, o operador aéreo deve, também, conhecer e cumprir as medidas de AVSEC estabelecidas pelo operador do aeródromo onde opera.
- (d) O operador aéreo deve manter ao menos uma cópia do seu PSOA em cada base operacional, em formato físico ou digital.
- (1) A última versão da Listagem de Inclusão de Medidas de Segurança e Procedimentos Alternativos, aprovada pela ANAC, é parte integrante do PSOA. ([Redação dada pela Resolução nº 604, de 29.01.2021](#))

#### 108.257 Conteúdo do Programa de Segurança do Operador Aéreo

- (a) Do PSOA devem constar as medidas e os procedimentos de segurança a serem empregados pelo operador aéreo, de forma a assegurar que:
- (1) os requisitos deste Regulamento sejam cumpridos; e
  - (2) na leitura dos procedimentos seja possível esclarecer, no mínimo, os seguintes questionamentos:
    - (i) “quem realiza o procedimento?”;
    - (ii) “quando é realizado o procedimento?”;
    - (iii) “onde é realizado o procedimento?”; e
    - (iv) “como é realizado o procedimento?”.
- (b) O PSOA deve possuir como parte integrante os seguintes planos e programas:
- (1) Plano de contingência AVSEC do Operador Aéreo;
  - (2) Programa de Instrução AVSEC do Operador Aéreo; e
  - (3) Programa de Controle de Qualidade AVSEC do Operador Aéreo.





Seção	Descrição	Operadores Aéreos							
		Classe I	Classe II		Classe III	Classe IV		Classe V	Classe VI
			Classe II-A	Classe II-B		Classe IV-A	Classe IV-B		
108.69	<b>Transporte de Arma de Fogo ou Munições</b>	Aplicável parágrafo 108.69(b) quando operar em aeródromo público.	Aplicável parágrafo 108.69(b) quando operar em aeródromo público.	Aplicável	Aplicável somente parágrafo 108.69(b).	Aplicável	Aplicável	Aplicável somente parágrafo 108.69(b).	Aplicável
<b>SUBPARTE D - MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS ÀS PROVISÕES DE BORDO E DE SERVIÇO DE BORDO</b>									
108.95	<b>Medidas de Proteção de Provisões de Bordo e de Serviço de Bordo em ARS</b>	Não aplicável	Não aplicável	Recomendado	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável
108.97	<b>Identificação e Aceitação de Provisões</b>	Não aplicável	Não aplicável	Recomendado	Aplicável	Aplicável quando operar em ARS.	Aplicável	Aplicável	Aplicável
108.99	<b>Inspeção de Segurança e Cadeia Segura de Provisões de Bordo e de Serviço de Bordo</b>	Não aplicável	Não aplicável	Aplicável quando operar em ARS.	Aplicável	Aplicável quando operar em ARS.	Aplicável	Aplicável	Aplicável
<b>SUBPARTE E - MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À CARGA AÉREA, MALA POSTAL E A OUTROS ITENS</b>									
108.123	<b>Proteção do terminal de carga</b>	Não aplicável	Não aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável
108.125	<b>Aceitação da Carga e Mala Postal</b>	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Aplicável	Aplicável quando operar em ARS.	Aplicável	Aplicável	Aplicável
108.127	<b>Inspeção da Carga e Mala Postal</b>	Não aplicável	Não aplicável	Aplicável quando operar em ARS.	Aplicável	Aplicável quando operar em ARS.	Aplicável	Aplicável	Aplicável
108.129	<b>Proteção da Carga e Mala Postal</b>	Não aplicável	Não aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável
108.131	<b>Transporte e Carregamento da Carga e Mala Postal</b>	Não aplicável	Não aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável
108.133	<b>Carga e Mala Postal Suspeitas</b>	Não aplicável	Não aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável
108.135	<b>Artigos Perigosos e Produtos Controlados</b>	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável
108.137	<b>Materiais e Correspondências do Operador Aéreo (COMAT e COMAIL)</b>	Não aplicável	Não aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável
108.139	<b>Transporte Aéreo de Valores</b>	Não aplicável	Não aplicável	Aplicável. Quando não há transporte de passageiros aplicam-se somente parágrafos 108.139(a) e (b).	Aplicáveis somente parágrafos 108.139(a) e (b).	Aplicável	Aplicável	Aplicáveis somente parágrafos 108.139(a) e (b)	Aplicável, exceto parágrafo 108.139(d).
<b>SUBPARTE F - MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À AERONAVE NO SOLO</b>									
108.165	<b>Controle de Acesso à Aeronave</b>	Aplicável, exceto parágrafo 108.165 (a)(3) e com a seguinte diferença: não é necessário o uso de lacre na aplicação do parágrafo 108.165(b)(1).	Aplicável, exceto parágrafo 108.165 (a)(3) e com a seguinte diferença: não é necessário o uso de lacre na aplicação do parágrafo 108.165(b)(1).	Aplicável. Exceto parágrafo 108.165 (a)(3) quando realizar operações domésticas.	Aplicável. Exceto parágrafo 108.165(a)(3).	Aplicável. Exceto parágrafo 108.165 (a)(3).	Aplicável. Exceto parágrafo 108.165 (a)(3).	Aplicável	Aplicável
108.167	<b>Verificação de Segurança da Aeronave</b>	Recomendado	Recomendado	Aplicável em situação de ameaça âmbar ou vermelha, e na realização de voos internacionais.	Aplicável em situação de ameaça âmbar ou vermelha.	Aplicável em situação de ameaça âmbar ou vermelha.	Aplicável em situação de ameaça âmbar ou vermelha.	Aplicável	Aplicável
108.169	<b>Inspeção de Segurança da Aeronave</b>	Aplicáveis somente parágrafos 108.169(a)(3), (a)(4) e (b).	Aplicáveis somente parágrafos 108.169(a)(3), (a)(4) e (b).	Aplicáveis somente parágrafos 108.169(a)(1), (a)(3), (a)(4) e (b).	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável
108.171	<b>Despacho AVSEC do Voo</b>	Não aplicável	Não aplicável	Recomendado	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável





Seção	Descrição	Operadores Aéreos							
		Classe I	Classe II		Classe III	Classe IV		Classe V	Classe VI
			Classe II-A	Classe II-B		Classe IV-A	Classe IV-B		
<b>SUBPARTE J - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</b>									
108.275	Disposições	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável	Aplicável

**APÊNDICE B DO RBAC 108**  
**DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO**  
**(VALORES EXPRESSOS EM REAIS)**

(Apêndice com redação dada pela Resolução nº \_\_, de \_\_ de \_\_\_\_ de 2023)

Seção	Descrição	Requisito	Valor			Incidência da sanção
			Mínimo	Intermediário	Máximo	
<b>SUBPARTE A - GENERALIDADES</b>						
108.1	Termos e Definições	Não aplicável				
108.3	Siglas e Abreviaturas					
108.5	Fundamentação					
108.7	Aplicabilidade					
108.9	Objetivo					
108.11	Classificação dos Operadores Aéreos					
108.13	Atividades e Profissionais	108.13(a)	Não aplicável			
		108.13(b)	10.000	17.500	25.000	1 por profissional (caso não exista profissional designado ou designado sem capacitação)
		108.13(b)	8.000	14.000	20.000	1 por profissional (caso o profissional designado esteja com a capacitação vencida)
		108.13(c)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.13(d)	10.000	17.500	25.000	1 por base (caso não exista profissional designado ou designado sem capacitação)
		108.13(d)	8.000	14.000	20.000	1 por base (caso o profissional designado esteja com a capacitação vencida)
		108.13(d)(1)	10.000	17.500	25.000	1 por profissional (caso o profissional não esteja atuando nos horários de operação)
		108.13(d)(1)	8.000	14.000	20.000	1 por profissional (caso o profissional não compareça à reuniões da CSA ou exercício)
		108.13(d)(2)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.13(e)	10.000	17.500	25.000	1 por profissional (caso não exista profissional designado ou designado sem capacitação)
		108.13(e)	8.000	14.000	20.000	1 por profissional (caso o profissional designado esteja com a capacitação vencida)

Seção	Descrição	Requisito	Valor			Incidência da sanção
			Mínimo	Intermediário	Máximo	
		108.13 (e) (1)	Não aplicável			
		108.13 (f)	40.000	70.000	100.000	1 por profissional (caso não exista profissional designado)
		108.13 (f)	8.000	14.000	20.000	1 por profissional (caso não exista profissional suplente designado)
		108.13 (f) (1)	4.000	7.000	10.000	1 por constatação
		108.13(g)	4.000	7.000	10.000	1 por constatação
		108.13(h)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação (não designação de Auditor AVSEC para realização de auditoria interna)
		108.13(h)	8.000	14.000	20.000	1 por profissional (não atendimento aos critérios para atuação de profissional como Auditor AVSEC)
		108.13(i)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.13(j)	Não aplicável			
108.15	Avaliação de Risco	108.15(a)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
108.17	Segurança Cibernética	108.17(1)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
<b>SUBPARTE B - MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS AO PASSAGEIRO E À BAGAGEM DE MÃO</b>						
108.25	Processo de Despacho do Passageiro e da Bagagem de Mão	108.25(a)	4.000	7.000	10.000	1 Por constatação
		108.25(b)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.25(b) (1)	8.000	14.000	20.000	1 Por constatação
		108.25(b) (2)	8.000	14.000	20.000	1 Por constatação
		108.25(c)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.25(c) (1)	8.000	14.000	20.000	1 Por constatação
		108.25(c) (2)	8.000	14.000	20.000	1 Por constatação
		108.25(d)	10.000	17.500	25.000	1 Por passageiro
		108.25(e)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.25(e) (1))	40.000	70.000	100.000	1 por passageiro
		108.25(f)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.25(f) (1)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.25(g)	8.000	14.000	20.000	1 por voo (caso os dados não sejam disponibilizados)
		108.25(g)	4.000	7.000	10.000	1 por voo (caso os dados sejam disponibilizados incompletos ou fora do prazo)
108.25(h)	10.000	17.500	25.000	1 por voo		

Seção	Descrição	Requisito	Valor			Incidência da sanção
			Mínimo	Intermediário	Máximo	
		108.25(i)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.25(j)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
108.27	Passageiro em Trânsito ou Conexão	108.27(a)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.27(a)(1)	40.000	70.000	100.000	1 por passageiro
		108.27(b)	10.000	17.500	25.000	1 Por passageiro
		108.27(c)	10.000	17.500	25.000	1 Por passageiro
		108.27(c)(1)	Não aplicável			
		108.27(d)	10.000	17.500	25.000	1 Por passageiro
108.29	Passageiro Armado	108.29(a)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.29(b)	40.000	70.000	100.000	1 por passageiro
108.31	Passageiro sob Custódia	108.31(a)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.31(b)	40.000	70.000	100.000	1 por passageiro
108.33	Passageiro Indisciplinado	108.33(a)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.33(a)(1)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.33(a)(2)	10.000	17.500	25.000	1 por passageiro
		108.33(a)(3)	10.000	17.500	25.000	1 Por passageiro
		108.33(b)	Não aplicável			
<b>SUBPARTE C - MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À BAGAGEM DESPACHADA</b>						
108.55	Identificação (Conciliação) e Aceitação da Bagagem Despachada	108.55(a)	10.000	17.500	25.000	1 por bagagem
		108.55(b)	10.000	17.500	25.000	1 por bagagem
		108.55(c)	10.000	17.500	25.000	1 por bagagem
		108.55(c)(1)	10.000	17.500	25.000	1 por passageiro
		108.55(d)	40.000	70.000	100.000	1 por constatação
108.57	Proteção da Bagagem Despachada	108.57(a)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.57(b)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
108.59	Inspeção da Bagagem Despachada	108.59(a)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
		108.59(a)(1)	10.000	17.500	25.000	1 por bagagem
		108.59(a)(1)(i)	Não aplicável			
		108.59(b)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
		108.59(b)	840*N Onde N é o número de dias corridos de atraso no prazo estabelecido na DAVSEC. Limitado ao valor máximo de: 151.200	1.470*N Onde N é o número de dias corridos de atraso no prazo estabelecido na DAVSEC. Limitado ao valor máximo de: 264.600	2.100*N Onde N é o número de dias corridos de atraso no prazo estabelecido na DAVSEC. Limitado ao valor máximo de: 378.000	1 por constatação e para cada base do operador aéreo (não atendimento ao prazo definido por DAVSEC)
		108.59(c)	10.000	17.500	25.000	1 por bagagem
		108.59(d)	10.000	17.500	25.000	1 por passageiro
108.59(d)(1)	10.000	17.500	25.000	1 por bagagem		

Seção	Descrição	Requisito	Valor			Incidência da sanção
			Mínimo	Intermediário	Máximo	
		108.59(d) (2)	40.000	70.000	100.000	1 por bagagem
108.61	Reconciliação do Passageiro e da Bagagem Acompanhada	108.61(a)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.61(a) (1)	40.000	70.000	100.000	1 Por passageiro
108.63	Bagagem Desacompanhada	108.63(a)	10.000	17.500	25.000	1 por bagagem
		108.63(b)	40.000	70.000	100.000	1 por bagagem
		108.63(b) (1)	10.000	17.500	25.000	1 por bagagem
108.65	Bagagem Extraviada	108.65(a)	10.000	17.500	25.000	1 por bagagem
		108.65(b)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
108.67	Bagagem Suspeita	108.67(a)	10.000	17.500	25.000	1 por bagagem
		108.67(b)	10.000	17.500	25.000	1 por bagagem
108.69	Transporte de Arma de Fogo ou Munições	108.69(a)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.69(b)	40.000	70.000	100.000	1 Por passageiro
<b>SUBPARTE D - MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS ÀS PROVISÕES DE BORDO E DE SERVIÇO DE BORDO</b>						
108.95	Medidas de Proteção de Provisões de Bordo e de Serviço de Bordo em Áreas Restritas de Segurança (ARS)	108.95(a)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
108.97	Identificação e Aceitação de Provisões	108.97(a)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
108.99	Inspeção de Segurança e Cadeia Segura de Provisões de Bordo e de Serviço de Bordo	108.99(a)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
<b>SUBPARTE E - MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À CARGA AÉREA, MALA POSTAL E A OUTROS ITENS</b>						
108.123	Proteção do terminal de carga	108.123(a)	10.000	17.500	25.000	1 por base
108.125	Aceitação da Carga e Mala Postal	108.125(a)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.125(a) (1)	10.000	17.500	25.000	1 por volume
		108.125(a) (2)	10.000	17.500	25.000	1 por volume
		108.125(a) (3)	10.000	17.500	25.000	1 por volume
		108.125(a) (4)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.125(a) (4)(i)	10.000	17.500	25.000	1 por volume
		108.125(a) (4)(ii)	10.000	17.500	25.000	1 por volume
		108.125(a) (4)(iii)	10.000	17.500	25.000	1 por volume
		108.125(a) (5)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.125(a) (6)	10.000	17.500	25.000	1 por volume
		108.125(b)	10.000	17.500	25.000	1 por expedidor
		108.125(b) (1)	10.000	17.500	25.000	1 por expedidor
		108.125(b) (1)(i)	10.000	17.500	25.000	1 por expedidor

Seção	Descrição	Requisito	Valor			Incidência da sanção
			Mínimo	Intermediário	Máximo	
		108.125(b) (2)	10.000	17.500	25.000	1 por atividade
		108.125(b) (3)	8.000	14.000	20.000	1 por expedidor
		108.125(b) (3)(i)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.125(c)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
108.127	Inspeção da Carga e Mala Postal	108.127(a)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.127(a) (1)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
		108.127(a) (2)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
		108.127(a) (3)	10.000	17.500	25.000	1 por volume
		108.127(a) (4)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.127(a) (5)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
		108.127(a) (5)(i)	Não aplicável			
		108.127(b)	40.000	70.000	100.000	1 por volume
		108.127(c)	40.000	70.000	100.000	1 por base (caso não possua equipamentos necessários para a inspeção)
		108.127(c)	20.000	35.000	50.000	1 por constatação (caso não mantenha o equipamento conforme norma específica)
		108.127(d)	10.000	17.500	25.000	1 por volume
		108.127(d) (1)	10.000	17.500	25.000	1 por volume
108.129	Proteção da Carga e Mala Postal	108.129(a)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
108.131	Transporte e Carregamento da Carga e de Mala Postal	108.131(a)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
108.133	Carga e Mala Postal Suspeitos	108.133(a)	10.000	17.500	25.000	1 por volume
		108.133(b)	10.000	17.500	25.000	1 por volume
108.135	Artigos Perigosos e Produtos Controlados	108.135(a)	10.000	17.500	25.000	1 por volume
108.137	Materiais Correspondências do Operador Aéreo	108.137(a)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
108.139	Transporte Aéreo de Valores	108.139(a)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.139(b)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.139(c)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.139(d)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
<b>SUBPARTE F - MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À AERONAVE NO SOLO</b>						
108.165	Controle de Acesso à Aeronave	108.165(a)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.165(a) (1)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.165(a) (1)(i)	10.000	17.500	25.000	1 por voo

Seção	Descrição	Requisito	Valor			Incidência da sanção
			Mínimo	Intermediário	Máximo	
		108.165(a)(1)(ii)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
		108.165(a)(2)	[Revogado]			
		108.165(a)(3)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.165(a)(4)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.165(a)(5)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.165(b)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.165(b)(1)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.165(b)(2)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.165(b)(3)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.165(b)(4)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.167	Verificação de Segurança da Aeronave	108.167(a)	40.000	70.000
108.167(b)	10.000			17.500	25.000	1 por constatação
108.169	Inspeção de Segurança da Aeronave	108.169(a)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.169(a)(1)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
		108.169(a)(2)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
		108.169(a)(3)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
		108.169(a)(4)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
		108.169(b)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
108.171	Despacho AVSEC do Voo	108.171(a)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
		108.171(b)	20.000	35.000	50.000	1 por voo
		108.171(c)	Não aplicável			
		108.171(d)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
<b>SUBPARTE G - MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À AERONAVE EM VOO</b>						
108.195	Reunião Inicial AVSEC da Tripulação	108.195(a)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
108.197	Acesso à Cabine de Comando	108.197(a)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
		108.197(b)	40.000	70.000	100.000	1 por voo
108.199	Passageiro Armado ou sob Custódia	108.199(a)	40.000	70.000	100.000	1 por passageiro
<b>SUBPARTE H - MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS A AÇÕES DE CONTINGÊNCIA E COMUNICAÇÃO</b>						
108.225	Plano de Contingência	108.225(a)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.225(a)(1)	20.000	35.000	50.000	1 por base
		108.225(b)	Não aplicável (requisitos verificados no processo de aprovação do PSO A)			
		108.225(c)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.225(c)(1)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação

Seção	Descrição	Requisito	Valor			Incidência da sanção
			Mínimo	Intermediário	Máximo	
		108.225(c) (2)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.225(c) (3)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.225(c) (4)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.225(c) (5)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.225(c) (6)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.225(c) (7)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.225(c) (8)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.225(c) (9)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.225(c) (10)	10.000	17.500	25.000	1 por base
		108.225(c) (11)	20.000	35.000	50.000	1 por atividade
		108.225(c) (12)	10.000	17.500	25.000	1 por base
		108.227	Medidas Adicionais de Segurança	108.227(a)	[Revogado]	
108.227(b)	40.000			70.000	100.000	1 por volume
108.227(c)	40.000			70.000	100.000	1 por constatação
108.227(d)	40.000			70.000	100.000	1 por constatação
108.227(e)	40.000			70.000	100.000	1 por constatação
108.227(f)	40.000			70.000	100.000	1 por constatação
108.229	Comunicação	108.229(a)	40.000	70.000	100.000	1 por constatação (caso o operador não apresente DSAC)
		108.229(a)	20.000	35.000	50.000	1 por constatação (caso o operador apresente DSAC fora do prazo)
		108.229(a) (1)	20.000	35.000	50.000	1 por constatação (caso o operador não apresente DSAC)
		108.229(a) (1)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação (caso o operador apresente DSAC fora do prazo)
		108.229(b)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.229(c)	10.000	17.500	25.000	1 por voo
		108.229(d)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
<b>SUBPARTE H-I – SISTEMA DE CONTROLE DE QUALIDADE AVSEC</b>						
108.237	Responsabilidades do operador aéreo	108.237(a) (1)	20.000	35.000	50.000	1 por constatação
		108.237(a) (2)	40.000	70.000	100.000	1 por constatação
		108.237(a) (3)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.237(a) (4)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.237(a) (5)	Não aplicável [observar parágrafo 108.247(a)]			



Seção	Descrição	Requisito	Valor			Incidência da sanção
			Mínimo	Intermediário	Máximo	
108.239	Diretrizes e estrutura do sistema de controle de qualidade AVSEC	108.239(a)	Não aplicável			
108.241	Atividades de controle de qualidade AVSEC	108.241(a)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.241(a)(1)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.241(a)(2)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.241(a)(3)	Não aplicável [observar parágrafo 108.241(e)(6)]			
		108.241(b)	20.000	35.000	50.000	1 por constatação
		108.241(c)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.241(c)(1)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.241(c)(2)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.241(c)(3)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.241(c)(4)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.241(d)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.241(d)(1)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.241(d)(2)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.241(d)(3)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.241(e)	Aplicabilidade nos subitens			
		108.241(e)(1)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.241(e)(2)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.241(e)(3)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.241(e)(4)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.241(e)(5)	20.000	35.000	50.000	1 por constatação
		108.241(e)(5)(i)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.241(e)(5)(ii)	4.000	7.000	10.000	1 por constatação
		108.241(e)(6)	20.000	35.000	50.000	1 por constatação (deixar de realizar todos os protocolos de teste que lhe são aplicáveis dentro da frequência mínima)
		108.241(e)(6)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação (deixar de realizar mais da metade dos protocolos de testes que lhe são aplicáveis dentro da frequência mínima)
		108.241(e)(6)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação (deixar de realizar protocolo de teste que lhe é aplicável dentro da frequência mínima)

Seção	Descrição	Requisito	Valor			Incidência da sanção
			Mínimo	Intermediário	Máximo	
		108.241(e) (7)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.241(f)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
108.243	Registro das Atividades de Controle de Qualidade	108.243(a)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação (não elaboração do relatório)
		108.243(a) (1)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação (elaboração do relatório sem conteúdo mínimo)
		108.243(a) (2)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.243(b)	20.000	35.000	50.000	1 por constatação
		108.243(b)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação (elaboração do relatório sem conteúdo mínimo)
		108.243(b)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação (não apresentação à alta direção)
		108.243(c)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.243(d)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.243(e)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.243(e) (1)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação (envio na forma inadequada ou fora do prazo)
108.245	Tratamento de não conformidades	108.245(a)	Não aplicável			
		108.245(b)	Aplicabilidade no subitem			
		108.245(b) (1)	20.000	35.000	50.000	1 por constatação
		108.245(c)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação (não elaboração do plano)
		108.245(c)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação (elaboração do plano sem conteúdo mínimo)
		108.245(d)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação (não envio do plano à ANAC)
		108.245(d)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação (envio do plano fora do prazo)
		108.245(e)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.245(f)	Não aplicável			
		108.245(g)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação (não adotar ações corretivas)
108.245(g)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação (não realizar ações conforme norma específica, além da adoção de ações corretivas)		
108.247	Sistema confidencial de relatos	108.247(a)	20.000	35.000	50.000	1 por constatação
		108.247(b)	Não aplicável			
		108.247(b) (1)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.247(b) (2)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.247(b) (3)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
		108.247(c)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação

Seção	Descrição	Requisito	Valor			Incidência da sanção
			Mínimo	Intermediário	Máximo	
		108.247(c) (1)	4.000	7.000	10.000	1 por constatação
<b>SUBPARTE I - PROGRAMA DE SEGURANÇA DO OPERADOR AÉREO</b>						
108.255	Implementação do Programa de Segurança do Operador Aéreo	108.255(a)	Não aplicável			
		108.255(a) (1)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.255(a) (2)	Não aplicável			
		108.255(a) (3)	Não aplicável			
		108.255(a) (4)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.255(b)	Não aplicável			
		108.255(c)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
		108.255(d)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
108.257	Conteúdo do Programa de Segurança do Operador Aéreo	108.257 (a) e (b)	Não aplicável			
		108.257 (c)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação
108.259	Programa de Controle de Qualidade AVSEC do Operador Aéreo	108.259(a)	Não aplicável			
		108.259(b)	Não aplicável			
<b>SUBPARTE J - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</b>						
108.275	Disposições finais e transitórias	108.275(a)	Não aplicável			
		108.275(b)	Não aplicável			
		108.275(c) (1)	40.000	70.000	100.000	1 por constatação (caso deixe de realizar a inspeção)
		108.275(c) (1)	20.000	35.500	50.000	1 por constatação (caso realize sem observar procedimentos e recursos conforme norma específica)
		108.275(c) (2)	10.000	17.500	25.000	1 por constatação (caso opere sem aprovação prévia da ANAC)
		108.275(d)	Não aplicável			
<b>Parâmetro de incidência</b>	<b>Forma de aplicação</b>					
Não aplicável	O requisito não contém obrigação dirigida ao regulado.					
Aplicabilidade nos subitens	A obrigação contida no requisito será disciplinada em outros itens, para os quais será prevista a sanção.					
1 por atividade	Será aplicada uma multa por cada atividade que o operador aéreo deixar de realizar em consonância com o requisito que indica este parâmetro de incidência.					
1 por bagagem	Será aplicada uma multa por cada bagagem envolvida na violação ao requisito que indica esse parâmetro de incidência.					
1 por base	Será aplicada uma multa por cada base de operações do regulado em que for identificada violação ao requisito que indica esse parâmetro de incidência.					
1 Por constatação	Será aplicada uma multa por cada conjunto de irregularidades identificadas que decorram de violação ao requisito que indica esse parâmetro de incidência.					
1 por expedidor	Será aplicada uma multa por cada expedidor certificado pelo operador aéreo em descumprimento a cada requisito que indica esse parâmetro de incidência.					
1 Por passageiro	Será aplicada uma multa por cada passageiro envolvido na ocorrência que decorre de violação a requisito que indica esse parâmetro de incidência.					
1 por profissional	Será aplicada uma multa por cada profissional envolvido na ocorrência que decorre de violação a requisito que indica esse parâmetro de incidência.					

Seção	Descrição	Requisito	Valor			Incidência da sanção
			Mínimo	Intermediário	Máximo	
1 por volume	Será aplicada uma multa por cada volume envolvido na ocorrência que decorre de violação a requisito que indica esse parâmetro de incidência.					
1 por voo	Será aplicada uma multa por cada voo envolvido na ocorrência que decorre de violação a requisito que indica esse parâmetro de incidência.					



Documento assinado eletronicamente por **Vagner de Menezes Neto, Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas, Substituto**, em 22/01/2024, às 17:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **9510133** e o código CRC **0038BA6D**.

MINUTA