

Ministério de Portos e Aeroportos

GABINETE DO MINISTRO

PORTARIA GM-MPOR Nº 48, DE 17 DE AGOSTO DE 2026

Institui a Política Nacional Setorial de Identificação Biométrica em aeroportos, portos, instalações portuárias e hidrovias.

O MINISTRO DE ESTADO DE PORTOS E AEROPORTOS, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 87, parágrafo único, incisos I e II, da Constituição Federal, e o disposto no art. 1º, incisos VIII e IX, do Anexo I do Decreto nº 11.354, de 1º de janeiro de 2023; e, considerando o que consta no Processo nº 50020.007041/2025-23, resolve:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional Setorial de Identificação Biométrica, com a finalidade de ampliar a segurança e promover a facilitação nos processos de embarque de passageiros nos aeroportos, portos, instalações portuárias e hidrovias, incluindo membros de tripulação, em trajetos domésticos e internacionais, mediante o uso de tecnologias de identificação biométrica de identidade.

§ 1º No que se refere aos setores portuário e hidroviário, a Política Nacional Setorial de Identificação Biométrica aplica-se, exclusivamente, aos terminais destinados à movimentação de passageiros, não se estendendo às instalações voltadas, exclusivamente, à movimentação e armazenagem de carga.

§ 2º Ato normativo complementar poderá estabelecer, observada esta portaria, critérios de identificação daqueles que, não sendo passageiro ou tripulante, utilizem, acessem ou operem infraestruturas aeroportuárias, portuárias ou hidroviárias, inclusive trabalhadores, prestadores de serviço, autoridades públicas, operadores logísticos, visitantes autorizados e demais agentes que demandem identificação segura para fins de controle de acesso, fiscalização ou facilitação operacional.

Art. 2º A Política Nacional Setorial de Identificação Biométrica observará, dentre outros, os instrumentos de facilitação e segurança dos transportes da OACI (Organização de Aviação Civil Internacional) e a OMI (Organização Marítima Internacional), internalizados no Brasil, especialmente no que se refere à proteção de dados pessoais, à segurança da informação, à proteção de infraestruturas, à soberania nacional e à governança da identidade digital.

CAPÍTULO II

DIRETRIZES DA POLÍTICA

Art. 3º São diretrizes da Política Nacional Setorial de Identificação Biométrica:

I - a promoção da inovação tecnológica e da desburocratização nos transportes aéreo, aquaviário, hidroviário e suas respectivas infraestruturas;

II - alinhamento aos objetivos do Planejamento Estratégico Institucional do Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR;

III - a padronização de procedimentos de identificação e autenticação por meio de características biométricas, respeitadas as especificidades de cada modo de transporte;

IV - a coordenação e a integração entre órgãos e entidades públicas, autoridades reguladoras, operadores de infraestrutura, concessionários, arrendatários, autorizados e demais agentes públicos ou privados com atuação nos aeroportos, portos, instalações portuárias e hidrovias;

V - a promoção da interoperabilidade entre sistemas da informação, observado o princípio da neutralidade tecnológica, devendo as obrigações e sua integração serem detalhadas em normativos de cada modo de transporte ou em termos de cooperação;

VI - a melhoria da experiência e do conforto dos passageiros e tripulantes, de forma segura e eficiente, seguindo o conceito de:

Seamless Travel (viagem integrada): conceito de gestão da jornada do passageiro baseado na integração digital de processos, sistemas e informações entre os diversos atores do transporte, de forma a proporcionar uma experiência contínua, segura e eficiente.

Touchless Travel (viagem sem contato físico): modelo operacional que utiliza tecnologias digitais, biometria e automação para reduzir ou eliminar a necessidade de contato físico do passageiro com documentos, equipamentos ou atendentes durante as etapas da viagem.

VII - a observância e adoção dos princípios da acessibilidade, inclusão e não discriminação, garantindo alternativas aos usuários que não possam utilizar métodos de identificação biométrica de identidade; e

VIII - a observância da sustentabilidade econômico-financeira dos contratos que tenham que ser adequados para os investimentos necessários à implementação da Política, inclusive despesas de capital (capex) e despesas operacionais (opex), considerados o modelo de exploração da infraestrutura, o regime jurídico do respectivo contrato, as especificidades do modo de transporte, e a abordagem baseada em risco, desde que devidamente comprovados em procedimento próprio do órgão regulador.

Parágrafo único. Considera-se como princípio da neutralidade tecnológica aquele segundo o qual, o Estado, a lei ou o regulador não devem privilegiar, impor ou discriminar uma tecnologia específica sem justificativa técnica, de segurança ou interesse público, devendo sempre focar no resultado, na função ou no objetivo regulatório, e não no meio tecnológico específico utilizado.

CAPÍTULO III

DOS OBJETIVOS DA POLÍTICA

Art. 4º A Política Nacional Setorial de Identificação Biométrica tem por objetivos:

I - aprimorar a experiência do passageiro nas etapas de identificação de identidade e outras informações exigidas nas áreas de acessos controlados em aeroportos, portos, instalações portuárias e hidrovias;

II - aumentar a eficiência operacional dos terminais aeroportuários, portuários e hidroviários;

III - reforçar a segurança das pessoas, das instituições e das infraestruturas críticas do País, contribuindo para a prevenção e mitigação de riscos e ilícitos;

IV - assegurar o equilíbrio entre facilitação, segurança e proteção de dados pessoais, em conformidade com a legislação nacional e os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, devidamente internalizados; e

V - possibilitar a execução de processos e procedimentos baseados em avaliação individual de risco, agregando confiabilidade, segurança e facilitação para os usuários, e de modo a direcionar recursos de forma estratégica.

CAPÍTULO IV

INSTRUMENTOS DA POLÍTICA

Art. 5º São instrumentos da Política Nacional Setorial de Identificação Biométrica:

I - os projetos estruturantes de segurança aeroportuária (Aeroportos + Seguros) e identificação biométrica (Embarque + Seguros) no setor de aviação, ou outras soluções tecnológicas equivalentes que venham a ser aceitas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;

II - soluções tecnológicas que possam ser integradas ao Sistema Concentrador de Dados Portuários - Porto Sem Papel - no âmbito dos processos de identificação e facilitação no ambiente portuário e hidroviário;

III - os mecanismos de identificação e autenticação por tecnologias biométricas;

IV - os instrumentos de planejamento de segurança e de gestão de riscos sobre aeroportos, portos, instalações portuárias e hidrovias;

V - as bases de dados biométricas governamentais constituídas a partir dos processos de identificação e autenticação por tecnologias biométricas; e

VI - as soluções para integração de sistemas da informação necessárias à implementação da identificação e autenticação por tecnologias biométricas.

§ 3º Além dos fatos geradores da obrigação de indenizar a que se refere o caput, a seguradora poderá incluir a decisão administrativa do Poder Público que obrigue os segurados a indenizar os terceiros prejudicados.

§ 4º A garantia a que se refere o caput poderá abranger os custos de defesa e os honorários dos advogados dos segurados, bem como as multas e penalidades cíveis e administrativas impostas ao segurado.

§ 5º Caso seja oferecida a garantia do parágrafo anterior, as partes deverão definir expressamente nas condições contratuais, se os segurados terão direito a livre escolha dos seus advogados.

Seção V

Seguros Marítimos

Art. 38. A cobertura de casco nos seguros marítimos compreende a perda ou avaria da embarcação, em viagem ou não, em quaisquer serviços e tráfegos no mar ou em rios, canais ou outra via navegável, em portos ou ancoradouros, ou em diques, estaleiros, carreiras ou rampas, incluindo seu casco, suas máquinas e todos os equipamentos e acessórios enquanto a bordo.

Art. 39. Para fins deste seguro, considera-se como operador portuário a pessoa jurídica:

I - pré-qualificada para a execução de operações portuárias em área de porto organizado; ou

II - que movimentação ou armazenagem mercadorias destinadas ao proveniência de transporte aquaviário em instalações portuárias de uso privativo, situadas dentro ou fora de área de porto organizado.

Parágrafo único. Entende-se por área de porto organizado aquela compreendida pelas instalações portuárias terrestres, pela infraestrutura de proteção e acesso de diferentes modais ao porto, e outras exigidas pela legislação.

Art. 40. As operações portuárias incluem:

I - o manuseio de carga e equipamentos;

II - os serviços de entrega local relacionados ao inciso I;

III - o fornecimento e a manutenção das atividades de apoio à navegação;

IV - as instalações terrestres relacionadas ao fornecimento e à manutenção de docas, cais, diques, carreiras, atracadouros, terminais de passageiros, prédios, estruturas, equipamentos, sistemas rodoviários e ferroviários dentro da área portuária; e serviços de segurança;

V - o fornecimento de serviços portuários de emergência; e

VI - o arrendamento ou permissão de uso por terceiros de qualquer instalação ou equipamento.

Parágrafo único. Mediante acordo entre segurado e seguradora, poderão ser definidas outras operações além das descritas nos incisos de I a VI.

Seção VI

Seguros de Riscos Nucleares

Art. 41. O seguro de riscos nucleares tem por objetivo garantir o interesse do segurado relacionado a coberturas de danos patrimoniais e de responsabilidade civil, decorrentes dos riscos cobertos pela apólice e referentes à atividade de energia nuclear, cujas instalações possuam licença de operação conforme legislação específica do setor.

Art. 42. Nos seguros de riscos nucleares, a cobertura de responsabilidade civil tem por objetivo garantir o interesse do segurado, quando este for responsabilizado por perdas e danos causados a terceiros e obrigado a pagar indenização, a título de reparação, por decisão judicial, decisão em juízo arbitral ou por acordo com os terceiros prejudicados, com a anuência da seguradora, em função do exercício de sua atividade de energia nuclear e resultantes de riscos cobertos pela respectiva apólice, desde que atendidas as demais disposições do contrato.

§ 1º O contrato de seguro deverá definir, claramente, as formas de indenização e se esta será feita ao segurado ou diretamente ao terceiro prejudicado, de forma objetiva.

§ 2º O seguro de que trata o caput cobre, ainda, as despesas emergenciais efetuadas pelo segurado ao tentar evitar ou minorar os danos causados a terceiros, conforme disposto no contrato.

§ 3º Além dos fatos geradores da obrigação de indenizar a que se refere o caput, a seguradora poderá incluir a decisão administrativa do Poder Público que obrigue os segurados a indenizar os terceiros prejudicados.

§ 4º A garantia a que se refere o caput poderá abranger os custos de defesa e os honorários dos advogados dos segurados, bem como as multas e penalidades cíveis e administrativas impostas ao segurado.

§ 5º Caso seja oferecida a garantia do parágrafo anterior, as partes deverão definir expressamente nas condições contratuais, se os segurados terão direito a livre escolha dos seus advogados.

Seção VII

Seguros de crédito interno e crédito à exportação quando segurado for pessoa

jurídica

Art. 43. O seguro de crédito, doméstico ou exportação, é destinado a garantir perdas geradas por recebíveis segurados e não pagos, decorrentes da venda de produtos, prestação de serviços ou concessão de crédito, nos termos pactuados, sempre que houver pessoa jurídica como segurado.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 44. As seguradoras são responsáveis direta ou indiretamente pelos atos e omissões dos seus representantes e prepostos no exercício das atividades relacionadas aos contratos de seguros de danos.

Art. 45. O corretor de seguros e o representante do segurado, do estipulante ou do beneficiário poderão atuar no âmbito do contrato de seguro, observados os limites de suas atribuições legais e dos poderes de representação que lhes tenham sido conferidos.

Art. 46. Os planos de seguros de danos registrados na Susep antes do início de vigência desta Resolução deverão ser adaptados à presente norma até 4 de janeiro de 2027.

Parágrafo único. Os planos de seguros de danos que não forem adaptados no prazo definido no caput estarão sujeitos à suspensão definitiva.

Art. 47. Os novos planos de seguro de danos registrados na Susep a partir do início de vigência desta Resolução deverão obedecer aos critérios nela definidos.

Art. 48. As condições contratuais relativas aos contratos de seguros de danos que não estavam sujeitos ao registro eletrônico de produtos junto à Susep, nos termos do art. 7º da Resolução CNSP nº 407, de 29 de março de 2021, e não enquadradas no art. 11, § 1º, deverão ser registradas eletronicamente na Susep, adaptadas à presente norma, previamente às emissões ou renovações realizadas a partir de 5 de janeiro de 2027.

Art. 49. As condições contratuais que tenham sido elaboradas e negociadas de forma personalizada, após o início de vigência desta Resolução, nos termos do art. 11, § 1º, deverão ser registradas eletronicamente na Susep, adaptadas à presente norma, após a entrada em vigor da regulamentação específica da Susep.

Art. 50. As disposições desta Resolução aplicam-se obrigatoriamente aos contratos de seguros de danos formados ou renovados a partir de 5 de janeiro de 2027.

Parágrafo único. Os contratos de seguros de danos emitidos ou renovados antes da data prevista no caput observarão os termos desta Resolução quando vinculados a planos de seguros de danos adaptados à presente norma, nos termos dos arts. 46 e 47.

Art. 51. A Susep expedirá normas complementares para regulamentar as operações e os contratos de seguros de danos, podendo dispor inclusive sobre regras e critérios específicos para a sua elaboração, estruturação, comercialização e execução.

Art. 52. No exercício de suas competências legais, compete à Susep supervisionar os documentos relacionados aos contratos de seguros de danos, podendo inclusive determinar, se necessário e de forma fundamentada, alterações e suspensão de comercialização dos planos de seguro.

Art. 53. Fica revogada a Resolução CNSP nº 407, de 29 de março de 2021.

Art. 54. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

ALESSANDRO SERAFIN OCTAVIANI LUIS

