
Aprovação: Portaria nº xxxx/SIA, de xx de xxxxxxxx de 2019, publicada no Diário Oficial da União nº xxx, Seção 1, p. xx, de xx de xxxxxxxx de 2019 (em vigor a partir de xx/xx/2019)

Assunto: Segurança da aviação contra atos de interferência ilícita – operador aéreo **Origem:** SIA/GSAC

1. OBJETIVO

- 1.1. Esta Instrução Suplementar estabelece o Programa de Segurança de Operador Aéreo (PSOA) em conformidade com os requisitos contidos nas seções 108.255 a 108.259 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 108 e descreve, em seus Apêndices, a combinação de recursos organizacionais, materiais, humanos e procedimentais aceitos pela ANAC para fins de cumprimento dos requisitos do RBAC nº 108 por parte dos operadores aéreos.
- 1.2. Os recursos de prevenção e de resposta descritos nesta Instrução Suplementar podem ser utilizados como referência pelos operadores aéreos que não sejam obrigados a cumprir os requisitos constantes nas seções 108.255 e 108.259 do RBAC nº 108.

2. REVOGAÇÃO

- 2.1. Esta Instrução Suplementar revoga a Instrução Suplementar nº 108-001 Revisão B.

3. FUNDAMENTOS

3.1. Leis

- 3.1.1. Lei nº 7.565, de 12 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.
- 3.1.2. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil.

3.2. Decretos

- 3.2.1. Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita.

3.3. DAVSEC

- 3.3.1. Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (DAVSEC) nº 01-2015, que traz a relação de aeródromos que possuem procedimentos equivalentes de inspeção de segurança de passageiros e bagagens de mão e de verificação de segurança de aeronaves.
- 3.3.2. Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (DAVSEC) nº 02-2016, que traz os parâmetros quantitativos para realização dos procedimentos de

inspeção de segurança aleatória nos aeródromos civis públicos brasileiros.

3.4. Resoluções

- 3.4.1. Resolução ANAC nº 30, de 21 de maio de 2008, alterada pela Resolução nº 162, de 20 de julho de 2010, que institui o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) e a Instrução Suplementar (IS), estabelece critérios para elaboração e dá outras providências.
- 3.4.2. Resolução ANAC nº 167, de 17 de agosto de 2010, que estabelece diretrizes para o gerenciamento de risco à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) pela ANAC.
- 3.4.3. Resolução ANAC nº 207, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeródromos e dá outras providências.
- 3.4.4. Resolução ANAC nº 254, de 6 de novembro de 2012, que aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 108, intitulado Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – Operador Aéreo.
- 3.4.5. Resolução ANAC nº 255, de 13 de novembro de 2012, que estabelece regras sobre a disponibilização de Informações Antecipadas sobre Passageiros (**Advance Passenger Information** - API) e do Registro de Identificação de Passageiros (**Passenger Name Record** - PNR).
- 3.4.6. Resolução ANAC nº 361, de 16 de julho de 2015, que aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 110, intitulado Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNIAVSEC.
- 3.4.7. Resolução ANAC nº 362, de 16 de julho de 2015, que aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 107, intitulado Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo.
- 3.4.8. Resolução ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016, que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo.
- 3.4.9. Resolução ANAC nº 461, de 25 de janeiro de 2018, que dispõe sobre os procedimentos de embarque e desembarque de passageiros armados, despacho de armas de fogo e de munição e transporte de passageiros sob custódia a bordo de aeronaves civis.
- 3.4.10. Resolução ANAC nº 499, de 12 de dezembro de 2018, que aprova o Programa de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita da Agência Nacional de Aviação Civil (PAVSEC-ANAC).

3.5. Instruções Normativas

- 3.5.1. Instrução Normativa ANAC nº 15, de 20 de novembro de 2008, alterada pela Resolução nº 162, de 20 de julho de 2010, que estabelece normas e critérios para a elaboração e alteração de Regulamento Brasileiro da Aviação Civil e de Instrução Suplementar.

4. DEFINIÇÕES

- 4.1. **Carga consolidada:** compreende a consolidação de múltiplas remessas de carga ou volumes de carga, de um ou mais expedidor ou agente de carga em um ou mais **pallets** ou dispositivos similares.
- 4.2. **Carga em trânsito:** carga que permanece a bordo da aeronave ou que desembarca em aeródromo intermediário para reembarcar na mesma aeronave.
- 4.3. **Funcionário:** quando não especificado, entende-se como qualquer pessoa contratada pelo operador aéreo, de forma direta ou indireta, ou preposto que esteja, sob autorização formal do operador aéreo, prestando serviço para este.
- 4.4. **Item proibido em bagagem despachada ou em carga e mala postal:** item que compromete a segurança da aviação civil, incluindo armas de fogo e artigos perigosos não declarados, bem como substância explosiva, incendiária ou destrutiva.
- 4.5. **Listagem de Medidas Adicionais de Segurança e Procedimentos Alternativos:** documento em que consta(m) a(s) medida(s) adicional(is) de segurança e/ou procedimento(s) alternativo(s), aprovado(s) pela ANAC, e que compõe(m) o programa de segurança do operador aéreo.
- 4.6. **Objeto(s) suspeito(s):** qualquer substância, objeto ou volume, incluindo bagagem de mão, bagagem despachada, carga e correio, suspeito de conter artefatos explosivos, artefatos QBRN ou outro artigo perigoso com potencial de causar dano iminente.
- 4.7. **Remessa de carga ou mala postal:** Conjunto de volumes de carga ou mala postal encaminhados ao operador aéreo por um expedidor ou agente de carga. Cada remessa possui um único destino.
- 4.8. **Volume de carga ou mala postal:** Caixa, envelope ou qualquer item individual similar dentro de uma remessa de carga. O número de volumes dentro da remessa é determinado pelo número de itens descritos no AWB ou documento que o substitua. Uma remessa ou parte de uma remessa contida em um **pallet** (ou similar), quando é evidente que é composta por vários itens não é considerada um único volume, mesmo que assim esteja descrito na documentação da carga.

5. DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO

- 5.1. **Estrutura e conteúdo do PSOA**
- 5.1.1. Conforme previsto na seção 108.257 do RBAC nº 108, no PSOA devem constar as medidas e os procedimentos de segurança a serem empregados pelo operador aéreo.
- 5.1.2. Os meios e procedimentos de segurança (Apêndice B), bem como os Planos e Programas (Apêndices C, D e E) previstos nesta Instrução Suplementar são considerados o PSOA do operador aéreo e não necessitam ser apresentados à ANAC para avaliação e aprovação.
- 5.1.3. Tópicos desta IS relacionados a requisito que não seja aplicável a determinado operador aéreo, nos termos do Apêndice A do RBAC nº 108, devem ser desconsiderados, não sendo necessária a apresentação de qualquer documentação a ANAC.

- 5.1.4. Nos casos em que o operador aéreo pretenda implementar meio ou procedimento previsto na IS nº 108, mas que esteja relacionado a requisito que não lhe é aplicável, nos termos do Apêndice A do RBAC nº 108, deverá seguir o trâmite previsto para implementação de medida adicional de segurança, conforme item 5.2.
- 5.2. Implementação de medidas adicionais de segurança ou procedimentos alternativos ao disposto nesta Instrução Suplementar**
- 5.2.1. Caso o operador aéreo pretenda implementar medida adicional de segurança ou procedimento alternativo em relação ao disposto nesta IS, deverá obter aprovação prévia da ANAC.
- 5.2.2. A proposta de medida adicional de segurança ou procedimento alternativo deverá ser encaminhada à ANAC com a apresentação dos seguintes documentos:
- a) Formulário de Apresentação de Medida Adicional de Segurança ou Procedimento Alternativo, que contém a descrição da proposta do operador aéreo e respectivas justificativas; e
 - b) No caso de proposta de medida adicional de segurança decorrente de exigências de Estado estrangeiro, o operador aéreo também deverá encaminhar documentação do respectivo Estado contendo a descrição da medida de segurança e sua justificativa.
- 5.2.3. Os documentos deverão ser encaminhados à ANAC por meio do protocolo eletrônico, conforme instruções constantes na página eletrônica da Agência na rede mundial de computadores.
- 5.2.4. Após aprovação da ANAC, as medidas adicionais de segurança ou procedimentos alternativos implementados pelo operador aéreo serão determinados pela Listagem de Medidas Adicionais de Segurança e Procedimentos Alternativos, que passará a ser parte integrante do PSOA do operador aéreo.
- 5.2.4.1. A Listagem de Medidas Adicionais de Segurança e Procedimentos Alternativos será enviada pela ANAC ao operador aéreo, acrescentando à proposta de conteúdo contida no Formulário de Apresentação de Medida Adicional de Segurança e Procedimento Alternativo, a versão da listagem, o número da portaria de aprovação e a data da publicação.
- 5.3. Análise e aprovação de medida adicional de segurança ou procedimento alternativo**
- 5.3.1. A análise de medida adicional de segurança ou procedimento alternativo ao disposto nessa IS é uma atividade realizada pela ANAC, com o objetivo de avaliar se o conteúdo que efetivamente seja adicional ou alternativo ao disposto nesta IS está de acordo com o previsto no RBAC 108 ou com o objetivo do procedimento descrito nesta IS.
- 5.3.2. Somente serão analisadas as propostas que estiverem devidamente justificadas no Formulário de Apresentação de Medida Adicional de Segurança ou Procedimento Alternativo.
- 5.3.3. A justificativa da proposta do operador aéreo deve conter elementos suficientes para demonstrar que:

- a) A medida adicional de segurança ou procedimento alternativo é exequível por parte do operador aéreo; e
 - b) A medida adicional de segurança ou procedimento alternativo assegura um nível de segurança equivalente ou maior ao estabelecido no RBAC nº 108 ou no procedimento descrito nesta IS.
- 5.3.4. A aprovação de medida adicional de segurança ou procedimento alternativo ao disposto nesta IS ocorrerá por meio de Portaria da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.
- 5.3.5. Somente após a publicação da Portaria de aprovação, a medida adicional de segurança ou procedimento alternativo passa a ser considerado como parte integrante do PSOA do operador aéreo, em complementação ao disposto nessa IS.
- 5.4. **Alterações de medida adicional de segurança ou procedimento alternativo já aprovado pela ANAC**
- 5.4.1. A Alteração de medida adicional de segurança ou procedimento alternativo já aprovado pela ANAC segue o disposto nos itens 5.2 e 5.3.
- 5.5. **Processo de Ratificação da Certificação de Expedidor Reconhecido**
- 5.5.1. A ratificação pela ANAC da certificação de expedidor reconhecido ocorre através de solicitação do operador aéreo contendo os seguintes documentos:
- a) Formulário de Solicitação de Ratificação de Certificação de Expedidor Reconhecido, contendo os dados do operador aéreo e do expedidor.
 - b) Declaração de Conformidade do Expedidor Reconhecido, assinada pelo Responsável Nacional pela AVSEC do operador aéreo, afirmando que as medidas de segurança do expedidor aplicadas às áreas e instalações foram presencialmente avaliadas em auditoria pelo operador aéreo e consideradas suficientes para impedir o acesso de objetos que possam comprometer a segurança da aviação civil nos envios de carga e mala postal direcionados ao transporte aéreo.
- 5.5.2. Os documentos deverão ser encaminhados à ANAC por meio do protocolo eletrônico, conforme instruções constantes na página eletrônica da Agência na rede mundial de computadores.
- 5.5.3. O registro do expedidor reconhecido pelo operador aéreo ocorre após a ratificação da ANAC, através da inserção do expedidor na lista de expedidores reconhecidos do operador aéreo.
- 5.6. **Informações cadastrais de envio obrigatório à ANAC**
- 5.6.1. O operador aéreo que esteja obrigado a implementar um PSOA, nos termos do parágrafo 108.255 (a) do RBAC nº 108, deverá encaminhar as informações contidas na Ficha de Cadastro AVSEC do Operador Aéreo à ANAC, por meio do protocolo eletrônico ou outro meio disponibilizado pela ANAC.

- 5.6.2. A Ficha de Cadastro AVSEC do Operador Aéreo e as orientações para envio dos dados podem ser encontradas na página eletrônica da ANAC na rede mundial de computadores.
- 5.6.3. As informações da Ficha de Cadastro AVSEC do Operador Aéreo deverão ser mantidas atualizadas pelo operador aéreo, através de comunicação à ANAC em prazo não superior a 30 (trinta) dias a contar da data em que ocorreu a alteração do dado.

6. APÊNDICES

Apêndice A – Lista de Reduções

Apêndice B – Recursos Preventivos de Segurança

Apêndice C – Plano de Contingência de AVSEC do Operador Aéreo

Apêndice D – Programa de Instrução AVSEC (PIAVSEC)

Apêndice E – Programa de Controle de Qualidade AVSEC (PCQ/AVSEC)

7. DISPOSIÇÕES FINAIS

- 7.1. O operador aéreo é responsável pela avaliação do conteúdo padronizado apresentado nesta IS, com o intuito de verificar se os recursos previstos são suficientes para garantia da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, levando em consideração sua própria avaliação de risco e níveis de complexidade e criticidade de suas operações aéreas.
- 7.2. Considerando que o acesso irrestrito ao PSOA (Apêndices B, C, D e E desta IS) compromete a efetividade dos recursos de segurança preventivos, de resposta e de comunicação e, por conseguinte, pode pôr em risco a vida e a segurança da população, a informação contida nesses apêndices deve ser tratada como restrita às instituições que necessitam conhecer o seu conteúdo para a garantia da AVSEC.
- 7.3. A guarda e distribuição do PSOA deve observar procedimentos de controle, definidos pelo operador aéreo, necessários para garantir que o acesso aos documentos seja restrito às pessoas com necessidade de conhecê-los, conforme o grau de sigilo atribuído.
- 7.4. Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC.
- 7.5. Esta IS entra em vigor no dia 17 de maio de 2019.

APÊNDICE A – LISTA DE REDUÇÕES

A.1 SIGLAS

- a) AAR – Assessoria de Avaliação de Risco
- b) AC – Área Controlada
- c) ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
- d) API - **Advance Passenger Information** (Informações Antecipadas sobre Passageiros)
- e) ARS – Área Restrita de Segurança
- f) ATC – **Air Traffic Control** (Serviço de Controle de Tráfego Aéreo)
- g) AVSEC – **Aviation Security** (Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita)
- h) AWB – **Air waybill** (Conhecimento Aéreo)
- i) CFTV – Circuito Fechado de Televisão
- j) CINDACTA – Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
- k) COA – Centro de Operações Aeroportuárias
- l) COE – Centro de Operações de Emergência
- m) COMAER – Comando da Aeronáutica
- n) COMAIL – **Aircraft Operator Company Mail** (Correspondências do operador aéreo, transportados no âmbito da rede de estações do operador aéreo)
- o) COMAT – **Aircraft Operator Company Materials** (Materiais do operador aéreo, transportados no âmbito da rede de estações do operador aéreo)
- p) COMDABRA – Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro
- q) COMGAR – Comando-Geral de Operações Aéreas
- r) CSA – Comissão de Segurança Aeroportuária
- s) DAVSEC – Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita
- t) DSAC – Documento de Segurança da Aviação Civil
- u) EDS – **Explosive Detection System** (Sistema de Detecção de Explosivos)
- v) ESAB – Exercício Simulado de Ameaça de Bomba
- w) ESAIA – Exercício Simulado de Apoderamento Ilícito de Aeronaves
- x) ESATA - Empresa de Serviço Auxiliar ao Transporte Aéreo
- y) ETD – **Explosive Trace Detection** (Detecção de Traços Explosivos)
- z) GABAER – Gabinete do Comandante da Aeronáutica

- aa) IATA – **International Air Transport Association** (Associação Internacional do Transporte Aéreo)
- bb) IS – Instrução Suplementar
- cc) OACI – Organização de Aviação Civil Internacional
- dd) PCQ/AVSEC – Programa de Controle de Qualidade de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita
- ee) PF – Polícia Federal
- ff) PIAVSEC – Programa de Instrução de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita
- gg) PNAVSEC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita
- hh) PNIAVSEC – Programa Nacional de Instrução de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita
- ii) PNR – **Passenger Named Record** (Registro de Identificação de Passageiros)
- jj) PSA – Programa de Segurança Aeroportuária
- kk) PSER – Programa de Segurança do Expedidor Reconhecido
- ll) PSOA – Programa de Segurança do Operador Aéreo
- mm) PSTAV – Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores
- nn) RBAC – Regulamento Brasileiro da Aviação Civil
- oo) SISBIN – Sistema Brasileiro de Inteligência
- pp) TECA - Terminal de Cargas

APÊNDICE B – RECURSOS PREVENTIVOS DE SEGURANÇA

O conteúdo das páginas 09 a 73 foi intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

MANUUTA

APÊNDICE C - PLANO DE CONTINGÊNCIA DE AVSEC DO OPERADOR AÉREO

O conteúdo das páginas 74 a 92 foi intencionalmente suprimido, pois o acesso, a divulgação e o tratamento dessas informações são restritos às pessoas com necessidade de conhecê-la, tendo em vista o disposto no Anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e no art. 36 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

MANUTIDA

APÊNDICE D - PROGRAMA DE INSTRUÇÃO AVSEC (PIAVSEC)

D.1 POLÍTICA E OBJETIVO

D.1.1 Política

D.1.1.1 Promover o treinamento e gestão dos recursos humanos de forma a propiciar sua plena condição na operação da segurança da aviação civil.

D.1.2 Objetivos

D.1.2.1 Garantir a qualificação dos profissionais que desempenham atividades relacionadas à segurança da aviação civil para assegurar a correta aplicação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).

D.1.2.2 Manter meios de avaliação da atuação dos profissionais que desempenham atividade AVSEC de forma a garantir que os procedimentos de segurança sejam executados conforme o previsto.

D.1.3 Este Programa contempla todos os profissionais que realizam atividade AVSEC em benefício do operador aéreo, sejam contratados de forma direta ou indireta.

D.2 CONTEÚDO PROGRAMÁTICO E GRADE CURRICULAR

D.2.1 O operador aéreo controla a certificação de seus profissionais, garantindo que os mesmos façam treinamento em centros de instrução que possuem conteúdo programático de acordo com o Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC) e com os critérios deste operador.

D.2.2 Ressalta-se que este operador pode solicitar alteração do conteúdo programático para melhor alinhamento com os objetivos da gestão de segurança do operador aéreo no momento de direcionar o treinamento dos profissionais.

D.3 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTOS NORMATIVOS OU REGULAMENTARES

D.3.1 Leis

D.3.1.1 Lei nº 7.565, de 12 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

D.3.1.2 Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil.

D.3.2 Decretos

D.3.2.1 Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita.

D.3.3 DAVSEC

D.3.3.1 Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (DAVSEC) nº 01-2015, que traz a relação de aeródromos que possuem procedimentos equivalentes de inspeção de segurança de passageiros e bagagens de mão e de verificação de segurança

de aeronaves.

D.3.3.2 Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (DAVSEC) nº 02-2016, que traz os parâmetros quantitativos para realização dos procedimentos de inspeção de segurança aleatória nos aeródromos civis públicos brasileiros.

D.3.4 **Resoluções**

D.3.4.1 Resolução ANAC nº 30, de 21 de maio de 2008, alterada pela Resolução nº 162, de 20 de julho de 2010, que institui o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) e a Instrução Suplementar (IS), estabelece critérios para elaboração e dá outras providências.

D.3.4.2 Resolução ANAC nº 167, de 17 de agosto de 2010, que estabelece diretrizes para o gerenciamento de risco à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) pela ANAC.

D.3.4.3 Resolução ANAC nº 207, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeródromos e dá outras providências.

D.3.4.4 Resolução ANAC nº 254, de 6 de novembro de 2012, que aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 108, intitulado Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – Operador Aéreo.

D.3.4.5 Resolução ANAC nº 255, de 13 de novembro de 2012, que estabelece regras sobre a disponibilização de Informações Antecipadas sobre Passageiros (*Advance Passenger Information* - API) e do Registro de Identificação de Passageiros (*Passenger Name Record* - PNR).

D.3.4.6 Resolução ANAC nº 361, de 16 de julho de 2015, que aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 110, intitulado Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNIAVSEC.

D.3.4.7 Resolução ANAC nº 362, de 16 de julho de 2015, que aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 107, intitulado Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo.

D.3.4.8 Resolução ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016, que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo.

D.3.4.9 Resolução ANAC nº 461, de 25 de janeiro de 2018, que dispõe sobre os procedimentos de embarque e desembarque de passageiros armados, despacho de armas de fogo e de munição e transporte de passageiros sob custódia a bordo de aeronaves civis.

D.3.4.10 Resolução ANAC nº 499, de 12 de dezembro de 2018, que aprova o Programa de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita da Agência Nacional de Aviação Civil (PAVSEC-ANAC).

D.4 **RESPONSABILIDADES E PROCEDIMENTOS DE SELEÇÃO DOS PROFISSIONAIS PARA DESEMPENHO DE ATIVIDADES AVSEC**

D.4.1 Para a escolha dos profissionais que irão desempenhar as atividades AVSEC o operador aéreo garante a realização de processo de seleção que contempla:

- a) Verificação de perfil e capacidade para o desempenho das atividades AVSEC, de acordo com as atividades elencadas do Apêndice A do PNI/AVSEC.
- b) Verificação da maioridade penal, por meio da apresentação de documento de identificação válido, com fotografia, data de nascimento e que possua fé pública.
- c) Avaliação de antecedentes, que inclui a verificação da identidade, da experiência prévia e dos antecedentes criminais, com o objetivo de avaliar a idoneidade de um indivíduo para implementação de controle de segurança e para acesso desacompanhado às ARS do aeródromo.
- d) Avaliação de saúde física e mental para o desempenho pleno das atividades AVSEC, comprovada por meio de exame médico.

D.4.2 Os exames médicos são atualizados a cada 24 (vinte e quatro) meses.

D.4.3 O operador aéreo arquiva a documentação dos profissionais orgânicos e terceirizados. Os arquivos dos profissionais terceirizados podem ser mantidos nas instalações da empresa terceirizada. O arquivo é mantido de forma física ou digital.

D.5 RESPONSABILIDADES E PROCEDIMENTOS DE RECICLAGEM

D.5.1 O operador aéreo garante a reciclagem de todos os profissionais que desempenham atividade em seu benefício e que não demonstram proficiência durante atividade de fiscalização ou de controle de qualidade realizada pelo próprio operador aéreo ou pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

D.5.2 A reciclagem consiste em uma atividade prática que busca enfatizar os conhecimentos e técnicas que foram identificados como frágeis no desempenho do profissional.

D.5.3 As ações de reciclagem são formalizadas por meio do Relatório de Reciclagem, conforme consta no Anexo 1 deste PIAVSEC, que apresenta um resumo das atividades realizadas e a lista de presença dos participantes.

D.5.4 Após a realização da atividade de reciclagem, o operador realiza novas avaliações no profissional, sem avisar e de forma discreta, em quantidade suficiente para garantir que as fragilidades identificadas foram sanadas.

D.6 RESPONSABILIDADES E PROCEDIMENTOS DE REALIZAÇÃO DO TREINAMENTO EM SERVIÇO

D.6.1 O operador aéreo garante um Treinamento em Serviço, necessário para obtenção da certificação em Inspeção de Segurança da Aviação Civil, a todos os profissionais que desempenham atividade AVSEC em seu benefício.

D.6.2 Um profissional responsável e com certificação válida em Inspeção de Segurança da Aviação Civil, AVSEC para Operador de Aeródromo ou AVSEC para Operador Aéreo é designado para realizar o acompanhamento e a avaliação desta etapa da certificação dos profissionais. Na indicação do profissional responsável é levado em consideração:

- a) Experiência em AVSEC;
 - b) Disponibilidade de horário para acompanhamento; e
 - c) Capacidade de comunicação e disseminação de conhecimento.
- D.6.3 O profissional responsável pode fazer avaliações prévias do desempenho do profissional em treinamento, apresentando **feedback** do trabalho desenvolvido para que o profissional em treinamento tenha a oportunidade de melhorar o seu desempenho.
- D.6.4 Para os profissionais em Formação em Inspeção de Segurança da Aviação Civil, o Treinamento em Serviço somente pode se iniciar após o aluno comprovar, por meio de declaração expedida pelo centro de instrução, que atendeu aos critérios de aprovação 1 e 2 do Curso de Formação em Inspeção de Segurança em Aviação Civil (critério 1: frequência mínima igual ou superior a 80% da carga horária do curso; critério 2: nota na avaliação teórica igual ou superior a 70%).
- D.6.4.1 Após atender os critérios 1 e 2 do Curso de Formação, o profissional possui o prazo máximo de 12 (doze) meses para ser contratado e concluir o Treinamento em Serviço.
- D.6.4.2 A partir da contratação, o Treinamento em Serviço é iniciado e concluído durante os 30 (trinta) primeiros dias de trabalho do profissional (período de um mês).
- D.6.5 Durante o treinamento em serviço de profissionais em Formação em Inspeção de Segurança da Aviação Civil, cada profissional designado para atuar como supervisor ou avaliador só poderá acompanhar um profissional em treinamento por vez.
- D.6.5.1 O profissional em Formação em Inspeção de Segurança da Aviação Civil, durante todo o período do treinamento em serviço, não pode tomar decisão relacionada à resolução de alarmes sem a devida supervisão direta do profissional que o está acompanhando ou avaliando.
- D.6.6 O Treinamento em Serviço para Atualização em Inspeção de Segurança da Aviação Civil ocorre durante a efetiva prestação de serviço de inspeção e dentro do período de validade da certificação vigente.
- D.6.6.1 O Treinamento em Serviço tem duração entre 6 (seis) e 24 (vinte e quatro) meses.
- D.6.6.2 Somente após a conclusão do treinamento em serviço é possível realizar matrícula no centro de instrução para o curso de Atualização em Inspeção de Segurança da Aviação Civil.
- D.6.7 O Treinamento em Serviço é composto pelas seguintes atividades:
- a) Orientação da atuação do profissional para adequar seus procedimentos ao previsto nos regulamentos da ANAC e no Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA);
 - b) Aprimoramento do profissional para identificação de ameaças, utilizando-se de no mínimo 12 (doze) horas-aula de simulações de ameaças; e
 - c) Aprimoramento do profissional para identificação de ameaças, utilizando-se de no mínimo 20 (vinte) testes aleatórios.
- D.6.8 No Treinamento em Serviço, o operador aéreo faz uso da Ficha de Avaliação contida no Anexo 2 deste PIAVSEC.

- D.6.9 A Ficha é composta de duas partes:
- Parte 1, denominada Guia de Verificação, destinada a auxiliar e registrar os resultados parciais da avaliação do profissional em serviço;
 - Parte 2, denominada Guia de Encaminhamento, destinada ao registro do resultado final de avaliação, pelo operador, e envio ao centro de instrução, pelo profissional.
- D.6.10 O Treinamento em Serviço é finalizado com o preenchimento da ficha de avaliação, assinada pelo responsável designado para o acompanhamento e avaliação do Treinamento em Serviço.
- D.6.11 A Ficha formaliza, ao final do período, se o novo profissional está “apto” ou “não-apto” para desempenho de suas funções, com base nos seguintes critérios de avaliação:
- O profissional é capaz de desempenhar as atividades em conformidade com os procedimentos previstos nos regulamentos da ANAC e no PSOA do operador aéreo?
 - O profissional demonstrou capacidade de detecção de ameaças nas horas/aula destinadas às simulações de ameaças?
 - O profissional identificou, no mínimo, 70% (setenta por cento) das ameaças constantes nos testes aleatórios realizados?
- D.6.12 O operador aéreo entrega a parte 2 da ficha de avaliação ao profissional no prazo máximo de 10 (dez) dias após o término do Treinamento em Serviço para prosseguimento da sua certificação no centro de instrução.
- D.7 **RESPONSABILIDADES E PROCEDIMENTOS DO CONTROLE DE CAPACITAÇÃO**
- D.7.1 O operador aéreo garante que todos os profissionais que desempenham atividade AVSEC em seu benefício possuem a proficiência na execução das atividades AVSEC previstas no Apêndice A do PNI/AVSEC.
- D.7.2 O operador aéreo implementa controle para garantir a certificação dos profissionais que desempenhem atividade em seu benefício, conforme seção B.1.31 a B.1.60 do Apêndice B PSOA.
- D.8 **RESPONSABILIDADES E PROCEDIMENTOS RELATIVOS AO NÍVEL DE SIGILO, ARQUIVO E GUARDA DOS REGISTROS**
- D.8.1 O operador aéreo mantém registro em arquivo, por no mínimo 5 (cinco) anos, dos seguintes documentos:
- Registros de frequência e descrição das atividades de reciclagem;
 - Declarações emitidas por centro de instrução que contenham os alunos aprovados em curso de Formação em Inspeção de Segurança da Aviação Civil, habilitando-os para o início do Treinamento em Serviço; e
 - Fichas de avaliação dos Treinamentos em Serviço realizados.
- D.8.2 O operador aéreo garante que haja registros que comprovem o atendimento dos requisitos

para desempenho de atividade AVSEC para cada profissional que realizar atividade AVSEC em seu benefício, enquanto o profissional mantiver relação de trabalho e até um ano após o seu desligamento.

D.8.3. Os registros referentes aos procedimentos de seleção e conferência dos requisitos para desempenho de atividades AVSEC, bem como os documentos relativos aos procedimentos de reciclagem e Treinamento em Serviço de todos os profissionais são mantidos em formato físico ou digital.

D.9 **DETALHAMENTO DOS REQUISITOS DE INSTRUÇÃO A SEREM CUMPRIDOS PELOS PRESTADORES DE SERVIÇO**

D.9.1 Os profissionais dos prestadores de serviço terceirizados seguem os procedimentos definidos nos tópicos anteriores.

ANEXO 1
Relatório de Reciclagem

Período avaliado: ___/___/___ a ___/___/___

Avaliador: _____

Cargo do avaliador: _____

Qualificação do avaliador:

- () Inspeção de Segurança da Aviação Civil
 () AVSEC para Operador Aéreo
 () AVSEC para Operador de Aeródromo

Nome do profissional	Item avaliado (inserir código do comportamento em serviço) *	Descrição dos conhecimentos e técnicas identificados como frágeis	Resumo das atividades práticas	Apto/ Não apto

* Caso os conhecimentos e técnicas identificados como frágeis não estejam listados na Atividade 2 do Formulário de Avaliação do Treinamento em Serviço (comportamento em serviço), descreva-os de forma objetiva e sucinta. (ver Anexo 2)

Declaro que as informações prestadas nesse formulário são verdadeiras e estou ciente de que minha conduta influencia diretamente a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. Declaro ainda estar ciente das medidas cabíveis caso se comprove a ocorrência de irregularidades, tendo em vista a importância dessa atividade para a garantia de realização de procedimentos de segurança de acordo com as normativas vigentes.

Data: ___/___/___

Avaliador

ANEXO 2**Ficha de Avaliação de Treinamento em Serviço****Parte 1 – Guia de Verificação**

Nome do profissional em treinamento: _____

Período avaliado: ___/___/___ a ___/___/___ Local do treinamento: _____

Nome do Avaliador: _____

Qualificação do avaliador:

 Inspeção de Segurança da Aviação Civil AVSEC para Operador Aéreo AVSEC para Operador de Aeródromo

Tempo de experiência do avaliador na função:

 0 a 3 anos 4 a 7 anos 8 a 11 anos acima de 11 anos**Atividade 1: Orientações**

Inicie as atividades do Treinamento em Serviço a partir da orientação da atuação do profissional com o objetivo de adequar sua atuação aos regulamentos da ANAC e ao PSOA do operador aéreo, quanto aos seguintes aspectos:

1. A importância da aplicação dos procedimentos previstos nas normativas AVSEC para a segurança da aviação civil.
2. A realidade operacional do operador aéreo e do aeródromo, incluindo, pelo menos, os aspectos relacionados às ARS, áreas controladas e demais localidades em que são exigidos procedimentos de inspeção AVSEC a serem executados pelo profissional em treinamento.
3. Os objetivos de cada atividade a ser desempenhada, a partir da análise das medidas de segurança que são aplicadas pelo operador aéreo no aeródromo de atuação do profissional em treinamento, observando os parâmetros normativos para desempenho das atividades.

Após as orientações iniciais, prossiga para a atividade 2.

Atividade 2: Aprimoramento do profissional para identificação de ameaças

Inicie sua avaliação quanto ao aprimoramento do profissional para identificação de ameaças. Portanto, com relação à capacidade de detecção de ameaças nas horas/aula destinadas às simulações, considere os seguintes parâmetros comportamentais, de acordo com as medidas de segurança aplicadas pelo operador aéreo no aeródromo:

- Usar corretamente os equipamentos de segurança;
- Operar o equipamento de raios-X;
- Aplicar com destreza os procedimentos de busca pessoal;
- Demonstrar capacidade de controle de fluxo de pessoas;
- Demonstrar habilidade no trato com o público;
- Identificar tentativas de evasão da inspeção ou comportamentos suspeitos;
- Verificar a conformidade das credenciais, da documentação legal do veículo e da carga, quando aplicável; e
- Empregar medidas de supervisão e monitoramento dos procedimentos de segurança.

Observação: Marque um “X” na numeração que melhor indique o seu grau de concordância com os comportamentos apresentados. Caso determinado item não possa ser avaliado em razão das características das medidas de segurança que o operador aéreo implementa, marque um “X” na coluna “N/A”.

Com base nos parâmetros acima listados, analise os seguintes comportamentos em serviço:

A. Capacidade de desempenhar as atividades em conformidade com os procedimentos previstos nos regulamentos da ANAC e no PSOA do operador aéreo.

Formas de avaliação: em situações reais de trabalho ou de ameaças, atribua nota aos comportamentos abaixo descritos.

Código do comportamento em serviço	Item a ser avaliado	Nota												
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	N/A	
A.1	Aplicação dos conhecimentos adquiridos no curso quando executa as funções.													
A.2	Execução de procedimentos de segurança em conformidade com as normas vigentes.													
A.3	Concentração na realização das atividades nos horários de grande demanda.													
A.4	Concentração na realização das atividades no atendimento à autoridades ou autoridades.													
A.5	Atenção na execução dos procedimentos sem interferências de questões pessoais.													
A.6	Demonstração de cortesia e educação com o público mantendo uma postura firme e segura.													
A.7	Não utilização do uso de equipamentos eletrônicos pessoais (celulares) no exercício das funções.													
A.8	Impessoalidade no processo de inspeção de segurança AVSEC.													
A.9	Evita a interação desnecessária entre colegas de trabalho ou outras pessoas que interfira na execução das Funções.													
A.10	Realização dos procedimentos com esmero, sem se deixar levar pela rotina de trabalho ou pela confiança na sua experiência.													
A.11	Verificação de credenciais e autorizações com o objetivo de impedir que pessoas e veículos não autorizadas acessem ou permaneçam em ARS.													

* O profissional em treinamento deverá obter no mínimo, nota 7 (sete) para todos os itens avaliados.

B. Capacidade de detecção de ameaças nas 12 horas/aula, no mínimo, de simulações de ameaças (mediante a utilização de técnicas de inspeção manual, equipamentos de raios-X e outras tecnologias).

Formas de avaliação: em simulações de ameaças, as horas/aulas deverão ser distribuídas com base nas técnicas de inspeção abaixo listadas.

Ferramentas sugeridas: *Computer Based Training (CBT)*; *Threat Image Projection (TIP)*; simulações de situações reais de ameaça em que devam ser utilizados o detector manual de metais (DMM), pórtico detector de metais e Detector de Traços Explosivos (ETD); demais tecnologias.

Código do comportamento em serviço	Item a ser avaliado	Nota											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	N/A
B.1	Classificação como Grupo II dos objetos e artefatos, quando resta dúvidas durante a inspeção do item no equipamento de raios-X.												
B.2	Realização de inspeção manual de maneira correta, em conformidade com as normas vigentes.												
B.3	Adoção dos procedimentos adequados caso detecte a presença de pessoa sem credencial em ARS ou área controlada.												
B.4	Execução de procedimentos de inspeção com detector manual de metais de maneira precisa e em conformidade com a normativa vigente.												
B.5	Interpretação adequada quanto à coloração característica de um objeto projetado no equipamento de raios-X.												
B.6	Identificação adequada da necessidade de calibração e manutenção dos equipamentos de segurança.												
B.7	Utilização adequada dos equipamentos disponíveis para execução das atividades.												

* O profissional em treinamento deverá obter no mínimo, nota 7 (sete) para todos os itens avaliados.

C. Capacidade de identificar 70% ou mais das ameaças constantes nos testes aleatórios de identificação de ameaças realizados.

Forma de avaliação: em, no mínimo, 20 (vinte) testes aleatórios, executar simulações de ameaças.

Critérios de avaliação: durante os testes verificar se o profissional em treinamento apresenta os comportamentos abaixo descritos.

- Atenção na identificação de ameaças, de modo que nenhum alerta seja desconsiderado;
- Realização do processo de inspeção de segurança em conformidade com as normativas vigentes; e
- Precisão na identificação de itens proibidos e perigosos durante a realização de inspeção.

Ferramentas sugeridas: credenciais falsas, objetos metálicos (DT), simulacros de explosivos, entre outros.

A utilização de simulacros de armas de fogo e explosivos deve ser coordenada com o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.

Código do comportamento em serviço	Item a ser avaliado	Nota												
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	N/A	
C.1	<Descrever o teste aleatório de ameaça. Ex: Utilizar credencial falsa (data de validade vencida ou foto diferente do portador ou código de outro aeródromo) para acessar ARS>.													
C.2	<Descrever o teste aleatório de ameaça. Ex: Simular pessoa se aproximando da aeronave portando objeto metálico sob as vestes>.													
C.3	<Descrever o teste aleatório de ameaça. Ex: Utilizar simulacro de explosivo em volume de carga submetido a inspeção através de equipamento de raios-x>.													
C.4														
C.5														
C.6														
C.7														
C.8														
C.9														
C.10														
C.11														
C.12														
C.13														
C.14														
C.15														
C.16														
C.17														
C.18														
C.19														
C.20														

Origem: * O profissional em treinamento deverá identificar 70% (setenta por cento) ou mais das ameaças constantes nos testes aleatórios. Para tanto, considere os 3 (três) critérios de avaliação acima descritos para cada teste aplicado.



Parte 2 – Guia de Encaminhamento

Nome do profissional em treinamento: _____

CPF: _____

Período avaliado: ___/___/___ a ___/___/___

Local do treinamento: _____

Nome do Avaliador: _____

Conforme estabelecido no item 110.71 (3) (e) do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 110, declaro para os devidos fins que o profissional acima identificado foi avaliado com base nos critérios constantes na tabela abaixo.

TABELA-RESUMO DO DESEMPENHO DO TREINAMENTO EM SERVIÇO			
	1*	2*	3*
Critérios de avaliação e aptidão	O profissional é capaz de desempenhar as atividades em conformidade com os procedimentos previstos nos regulamentos da ANAC e no PSOA do operador aéreo?	O profissional demonstrou capacidade de detecção de ameaças nas 12 (doze) horas-aula de simulações de ameaças?	O profissional identificou 70% (setenta por cento) ou mais das ameaças constantes nos testes aleatórios de identificação de ameaças realizados?
Apto			
Não apto			
RESULTADO FINAL	() APTO () NÃO-APTO		

*Legenda:

1 e 2 – Apto: apto: o profissional em treinamento obteve, no mínimo, nota 7 (sete) para todos os itens avaliados.

1 e 2 - Não-apto: o profissional em treinamento não obteve nota 7 (sete), no mínimo, para todos os itens avaliados.

3 - Apto: o profissional em treinamento identificou 70% (setenta por cento) ou mais das ameaças constantes nos testes aleatórios.

3 - Não-apto: o profissional em treinamento não identificou, no mínimo, 70% (setenta por cento) das ameaças constantes nos testes aleatórios.

Resultado Final: SOMENTE será considerado **APTO** o profissional em treinamento que **obtiver o resultado “APTO”** nos três critérios de avaliação e aptidão constante na Tabela

Resumo do Desempenho do Treinamento em Serviço.

Informo que as informações prestadas nesse formulário são verdadeiras e estou ciente de que minha conduta influencia diretamente a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. Declaro ainda estar ciente das medidas cabíveis caso se comprove a ocorrência de irregularidades, tendo em vista a importância dessa atividade para a garantia de realização de procedimentos de segurança de acordo com as normativas vigentes.

Data: ____/____/____

Avaliador_____
Profissional em treinamento

APÊNDICE E

PROGRAMA DE CONTROLE DE QUALIDADE AVSEC

E.1 OBJETIVOS DO PROGRAMA DE CONTROLE DE QUALIDADE AVSEC DO OPERADOR AÉREO:

- E.1.1 Garantir a qualidade da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, propiciando a permanência do nível de risco AVSEC em índices aceitáveis;
- E.1.2 Garantir o monitoramento das medidas e procedimentos de segurança sob responsabilidade do operador aéreo, tanto os implementados diretamente pelo operador quanto os realizados por empresas vinculadas, como empresas contratadas que executem diretamente medidas e procedimentos de segurança;
- E.1.3 Incorporar a avaliação de risco no processamento das informações obtidas ao longo da execução de suas operações e das atividades de controle de qualidade;
- E.1.4 Identificar as deficiências nas medidas e procedimentos de segurança oportunamente e desenvolver meios padronizados de correção para tratá-las;
- E.1.5 Integrar a alta direção do operador aéreo no processo de acompanhamento dos níveis de ameaça, de conformidade e de desempenho do operador no que se refere às medidas e procedimentos de segurança aplicados nas suas operações, bem como no processo de estabelecimento de diretrizes e metas para as ações futuras relacionadas à AVSEC;
- E.1.6 Implementar a cultura AVSEC em todos os níveis organizacionais do operador aéreo; e
- E.1.7 Facilitar a obtenção de informações fidedignas relacionadas à AVSEC em todas as esferas administrativas e operacionais do operador.

E.2 DEFINIÇÃO DE RESPONSABILIDADES

- E.2.1 O Responsável Nacional pelo PCQ/AVSEC do operador aéreo possui acesso direto ao representante do nível estratégico da organização ou responsável pela gestão do operador aéreo, devendo apresentar os resultados das atividades de Controle de Qualidade AVSEC.
- E.2.2 O Responsável Nacional pelo PCQ/AVSEC possui atribuições de:
 - a) Planejar e coordenar a realização das atividades do PCQ/AVSEC em cada base do operador aéreo; e
 - b) Recomendar melhorias e alterações nos processos realizados, proporcionando ao comando diretivo da organização a devida percepção dos riscos existentes e o nível de desempenho quanto à aplicação das medidas de segurança contra atos de interferência ilícita.

- E.2.3 O Responsável Local pela AVSEC possui a atribuição de desenvolver as atividades do PCQ/AVSEC em cada base do operador aéreo, em coordenação com o Responsável Nacional pelo PCQ/AVSEC.
- E.2.4 Cabe ao Responsável Nacional pelo PCQ/AVSEC e, subsidiariamente, ao Responsável Local pela AVSEC, a atribuição de designar os profissionais que irão realizar as atividades do PCQ/AVSEC.
- E.2.5 Os profissionais designados para atuar no desenvolvimento das atividades do PCQ/AVSEC detêm capacitação adequada, conforme critérios definidos no Programa Nacional de Instrução AVSEC e neste PSOA.
- E.2.6 Aos profissionais designados para execução das atividades do PCQ/AVSEC deve ser garantido o acesso a todas as áreas, documentações e funcionários, os quais sejam necessários para o desempenho adequado de suas atribuições.
- E.2.6.1 Para acesso às ARS e áreas controladas aeroportuárias os profissionais devem solicitar emissão de credencial ao operador de aeródromo envolvido e acessar cada área ou instalação somente após permissão do responsável pelo uso destas.

E.3 **FONTES DOS PADRÕES PARA AS ATIVIDADES AVSEC**

- E.3.1 O conceito de padrão de atividades AVSEC está fundamentado na necessidade de descrever diretrizes, processos, métodos e procedimentos, de forma que todos os funcionários do operador aéreo possam ser treinados, supervisionados e avaliados dentro dos mesmos critérios, criando-se, assim, uma cultura de controle de qualidade.
- E.3.2 O controle de qualidade do operador avalia os padrões de atividade AVSEC definidos pela organização, buscando identificar desvios deste padrão determinado.
- E.3.3 O operador aéreo utiliza este PSOA como fonte básica dos padrões para as atividades AVSEC, uma vez que nele estão as descrições dos recursos materiais, humanos e procedimentais de aplicação prevista para o operador aéreo.
- E.3.4 De forma adicional, como fontes de padrões complementares, o operador pode desenvolver outros instrumentos que apresentem de forma mais direcionada e específica o padrão das atividades AVSEC, com o objetivo de elevar o grau de qualidade desejado. Dentre os possíveis instrumentos, incluem-se, por exemplo, instruções de trabalho, que especificam orientações e padrões direcionados a determinada carreira profissional ou posto de trabalho da organização.

E.4 **ATIVIDADES DE CONTROLE DE QUALIDADE AVSEC**

- E.4.1 O operador aéreo realiza atividades de auditoria, inspeção e testes, conforme definições, frequência e escopo estabelecidos neste PSOA e no RBAC nº 108.
- E.4.1.1 Além das atividades de controle de qualidade realizadas com base nas frequências estabelecidas na regulamentação e neste PSOA, o operador aéreo também realiza as atividades de controle de qualidade que forem solicitadas pela ANAC.

- E.4.2 Baseado em avaliação de risco, o operador aéreo pode aumentar a frequência de realização das atividades de controle de qualidade.
- E.4.3 O operador aéreo realiza auditorias e testes AVSEC nos expedidores reconhecidos caso certifique esse tipo de entidade.
- E.4.4 O operador aéreo participa dos exercícios de segurança realizados pelo operador de aeródromo, atendendo às convocações que venha a receber.
- E.4.5 **Auditorias Internas**
- E.4.5.1 O operador aéreo realiza atividade de auditorias com frequência mínima de 1 (uma) auditoria a cada intervalo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, em cada base operacional.
- E.4.5.2 O escopo da auditoria interna engloba todos os requisitos AVSEC aplicáveis ao operador aéreo nos termos da regulamentação vigente e deste PSOA.
- E.4.5.3 A auditoria interna abrange tanto as medidas e procedimentos operacionalizados pelo próprio operador aéreo quanto os operacionalizados por terceiros vinculados ao operador, tais como empresas contratadas de **handling** e **catering**.
- E.4.5.4 A auditoria interna é conduzida por Auditor(es) AVSEC que não realize(m) atividade operacional AVSEC sob responsabilidade do operador aéreo na base auditada.
- E.4.5.5 A auditoria interna inclui, no mínimo, entrevistas com os profissionais responsáveis pela AVSEC da base, profissionais envolvidos diretamente na execução dos procedimentos de segurança, além das verificações de documentos e procedimentos descritos neste PSOA e na regulamentação vigente.
- E.4.5.6 A auditoria interna segue metodologia padronizada, buscando, por meio de **check-list**, avaliar o nível de desempenho do operador aéreo quanto ao atendimento de todos os procedimentos AVSEC constantes na regulamentação vigente, neste PSOA e nas demais determinações internas da organização.
- E.4.6 **Inspecões Internas**
- E.4.6.1 O operador aéreo realiza atividade de inspecões com frequência mínima de 1 (uma) inspecão a cada intervalo máximo de 6 (seis) meses, em cada base operacional.
- E.4.6.2 O escopo da inspecão interna é definido pelo Responsável Local pela AVSEC da base, de forma justificada no relatório de inspecão, 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.
- E.4.6.3 A inspecão interna é conduzida pelo Responsável Local pela AVSEC da base, pelo Responsável Nacional pela AVSEC ou por profissional capacitado, nos termos do PNIAVSEC.

- E.4.6.4 A inspeção interna utiliza técnicas similares à auditoria interna, tais como revisão de documentos, entrevistas e observações diretas.
- E.4.6.5 A inspeção interna segue metodologia padronizada, semelhante à de auditoria interna, diferenciando, basicamente, seu escopo. Para a realização da inspeção interna, o operador seleciona as questões contidas no *check-list* de auditoria interna, refletindo o escopo definido nos termos do item E.4.6.2.
- E.4.7 Testes AVSEC**
- E.4.7.1 O operador aéreo realiza um conjunto de testes AVSEC a cada intervalo máximo de 12 (doze) meses, em cada base operacional.
- E.4.7.1.1 Um conjunto de testes AVSEC é composto pelos protocolos de testes elencados nos itens E.4.7.14 a E.4.7.18, que por sua vez são realizados na quantidade e condições indicadas nos itens citados.
- E.4.7.1.2 O operador aéreo não necessita realizar o protocolo de teste que busca avaliar o desempenho de requisito que não lhe é aplicável na base.
- E.4.7.2 O teste AVSEC é um ato simulado de interferência ilícita contra o sistema de segurança da aviação civil.
- E.4.7.3 Esta atividade tem como objetivo a avaliação de alguns sistemas de segurança, identificando possíveis situações que vulnerabilizam a segurança, tais como, erros na execução de procedimentos de inspeção, deficiência na infraestrutura do operador e falhas de equipamento.
- E.4.7.4 Os testes AVSEC seguem procedimentos padronizados de infiltração, sendo realizados de modo sistemático e confidencial, para que seu resultado seja o mais verossímil possível.
- E.4.7.5 Os testes AVSEC operacionalizados pelo operador aéreo somente são realizados com autorização formal de seu Responsável Nacional pela AVSEC.
- E.4.7.5.1 Cópia do documento que contém a autorização formal é portado pelas pessoas que executam os testes, propiciando sua apresentação para as equipes que estão sendo testadas, quando necessário, de forma a evitar tumultos e conflitos no aeródromo.
- E.4.7.6 A realização dos testes AVSEC é coordenada com o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo, com antecedência mínima de 10 (dez) dias do início da atividade.
- E.4.7.7 O operador aéreo elabora 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.
- E.4.7.7.1 O documento acima contém informações complementares às elencadas neste PSA, tais como, recomendações acerca das posturas esperadas dos profissionais envolvidos na atividade, modelos de Formulários de Teste AVSEC, modelo de Termo de Confidencialidade e descrição dos dispositivos de teste que são utilizados pelo operador aéreo.

- E.4.7.8 Os profissionais responsáveis pela programação e coordenação dos testes AVSEC atuam para assegurar que a data de realização não chegue ao conhecimento das equipes que atuam nos procedimentos que serão testados.
- E.4.7.9 Os simulacros de itens proibidos utilizados nos testes AVSEC não podem trazer risco a segurança das pessoas envolvidas na realização da atividade e ao público em geral, conforme exemplos abaixo:



Figura E-1 – Exemplo de Simulacro de Arma de Fogo



Figura E-2 – Exemplo de Simulacro de Granada



Figura E-3 – Exemplo de Simulacro de Massa Explosiva

Figura E-4 – Modelo de Cartão de Teste AVSEC
(Espessura 5 a 7mm, em material rígido)

- E.4.7.10 Os simulacros, quando armazenados no sítio aeroportuário, são guardados em mobiliário trancado e em local de acesso controlado.
- E.4.7.11 Os simulacros utilizados nos testes AVSEC possuem características variadas ao longo do tempo, de forma a evitar que se tornem óbvios para os profissionais que serão testados.
- E.4.7.12 Os testes AVSEC são coordenados e acompanhados por profissional(is) capacitado(s), nos termos do PNI/AVSEC. Os profissionais que realizam os testes não possuem obrigatoriamente certificação válida em curso AVSEC.
- E.4.7.12.1 Os testes são realizados pelo profissional que coordena a atividade ou por outros profissionais do operador aéreo. Servidores dos órgãos de segurança pública, caso se coloquem à disposição para auxiliar o operador, também podem realizar testes.
- E.4.7.12.2 Os profissionais que realizam os testes são orientados previamente pelo coordenador da atividade acerca dos procedimentos a serem executados e assinam Termo de Confidencialidade comprometendo-se a manter sigilo acerca das informações relacionadas aos testes aplicados.
- E.4.7.12.3 Quando os testes envolvem circulação nas áreas operacionais, os profissionais também são orientados em relação às normas de segurança operacional que devem

ser observadas.

E.4.7.12.4 O coordenador supervisiona a realização dos testes a uma distância tal que ele possa comparecer em poucos minutos se acionado, caso seja necessário para garantia da segurança e tranquilidade no ambiente aeroportuário.

E.4.7.13 Os testes AVSEC englobam os procedimentos realizados diretamente pelo operador aéreo e os realizados por empresas contratadas, como catering e handling.

E.4.7.14 **Teste nos Procedimentos de Controle de Acesso de Pessoas às Aeronaves**

E.4.7.14.1 Esse protocolo de teste é realizado 1 (uma) vez em cada base do operador aéreo.

E.4.7.14.2 O teste consiste na tentativa de ingresso de pessoa não autorizada na cabine da aeronave e permanência nela por 5 (cinco) minutos.

E.4.7.14.3 Para realização do teste, a pessoa tentará ingressar e permanecer na cabine da aeronave portando:

- a) Credencial falsa, com algum elemento que permita essa constatação;
- b) Credencial verdadeira, porém vencida; ou
- c) Credencial verdadeira e válida, porém com foto de outra pessoa.

E.4.7.14.4 A pessoa que realiza o teste não pode ser um profissional que, na base, acessa as aeronaves do operador aéreo de forma habitual.

E.4.7.14.5 Para acessar o pátio de aeronaves, a pessoa que realiza o teste deverá utilizar, no ponto de controle de acesso à ARS, credencial válida.

E.4.7.14.6 Após o acesso à ARS, a pessoa se desloca para área próxima da aeronave objeto do teste e, discretamente, troca sua credencial válida por uma das elencadas no item E.4.7.14.3, passando nesse momento a tentar ingressar na cabine da aeronave e nela permanecer por 5 (cinco) minutos.

E.4.7.14.7 O teste ocorre no período entre o início do desembarque e o início do embarque dos passageiros, momento em que a aeronave é acessada pelas equipes de solo, para atividades tais como limpeza, **catering** e manutenção.

E.4.7.14.8 Quando abordada e questionada quanto à validade da sua credencial, a pessoa que realiza o teste fornece justificativas evasivas como não saber que estava vencida ou ter pego emprestada a credencial de outra pessoa.

E.4.7.14.9 Caso a pessoa que realiza o teste não seja abordada e questionada quanto à condição da sua credencial, ingresse na cabine da aeronave e nela permaneça por 5 (cinco) minutos, o teste é encerrado com resultado **NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO**.

E.4.7.14.10 Caso a pessoa que realiza o teste seja abordada e questionada quanto à validade da sua credencial, mas mesmo assim consiga obter acesso à cabine da aeronave e nela permanecer por 5 (cinco) minutos, o teste é encerrado com resultado **IDENTIFICADO E REPROVADO**.

E.4.7.14.11 A não tomada de outras ações cabíveis previstas no PSOA ou em Instruções de

Trabalho também acarretam no resultado REPROVADO, por exemplo, situações em que deve ser retida a credencial e acionado o órgão de segurança pública.

E.4.7.14.12 Caso a pessoa que realiza o teste seja abordada e questionada quanto à validade da sua credencial e todas as ações decorrentes cabíveis sejam adotadas, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E APROVADO.

E.4.7.15 Teste nos Procedimentos de Verificação e Inspeção de Segurança de Aeronaves

E.4.7.15.1 Esse protocolo de teste é realizado 1 (uma) vez em cada base do operador aéreo que opere voo internacional.

E.4.7.15.2 O teste consiste em inserir um dispositivo de teste na cabine de uma aeronave com o objetivo de verificar se o dispositivo será encontrado durante a realização da verificação ou inspeção de segurança da aeronave.

E.4.7.15.3 Como dispositivo de teste é utilizado o Cartão de Teste AVSEC, feito em material rígido de espessura de 5mm a 7mm, com avisos na frente e no verso e dimensões conforme modelo da Figura E-4.

E.4.7.15.4 O dispositivo de teste é discretamente inserido na cabine da aeronave, antes do início da realização da verificação ou inspeção de segurança da aeronave, em um dos seguintes locais:

- a) Compartimentos de bagagem acima dos assentos;
- b) Áreas abaixo dos assentos;
- c) Bolsões das poltronas;
- d) Compartimentos de provisões de bordo;
- e) Áreas de descanso das tripulações;
- f) Compartimentos não lacrados dos lavatórios; ou
- g) Locais similares que devem ser contemplados pelas buscas no modelo de aeronave objeto do teste, nos termos do Formulário de Verificação de Segurança da Aeronave e do Formulário de Inspeção de Segurança da Aeronave.

E.4.7.15.5 A pessoa que conduz esse teste, acompanha a realização da verificação ou inspeção de segurança da aeronave à distância e sem interferir nos procedimentos que estão sendo realizados, garantindo que:

- a) Caso o dispositivo de teste seja identificado, rapidamente a equipe que está sendo testada seja abordada e cientificada da realização do teste; ou
- b) Caso o dispositivo de teste não seja identificado, este seja retirado da cabine da aeronave antes da partida do voo.

E.4.7.15.6 Caso o dispositivo de teste não seja identificado após o término da verificação ou inspeção de segurança da aeronave, o teste é encerrado com resultado NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO.

E.4.7.15.7 Caso o dispositivo de teste seja identificado durante a verificação ou inspeção de segurança da aeronave, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E

APROVADO.

E.4.7.16 Testes nos Procedimentos de Segurança Relativos às Provisões de Bordo e de Serviço de Bordo

E.4.7.16.1 Os testes consistem em dois protocolos distintos relacionados à tentativa de burlar os procedimentos de segurança previstos para a produção, transporte e embarque de provisões de bordo e de serviço de bordo.

E.4.7.16.2 Teste nos procedimentos de controle de acesso às instalações de produção e armazenamento das provisões de bordo e/ou de serviço de bordo

a) Esse protocolo de teste é realizado 1 (uma) vez em cada base do operador aéreo em que seja realizado embarque de provisões de bordo e/ou de serviço de bordo.

b) O teste consiste na tentativa de ingresso não autorizado à instalação de produção e/ou armazenamento de provisões de bordo e/ou de serviço de bordo.

c) Para realização do teste, a pessoa tentará ingressar na instalação sem a identificação (credencial/crachá) válida que deveria ser exigida no ponto de controle de acesso.

d) A pessoa que realiza o teste não pode ser um profissional que acessa a instalação objeto do teste de forma habitual.

e) O teste ocorre no período em que ocorre a chegada dos funcionários que trabalham na instalação.

f) Quando questionado quanto à ausência da sua identificação, a pessoa que realiza o teste fornece justificativas evasivas como ter esquecido ou perdido.

g) Caso a pessoa que realiza o teste não seja abordada e questionada quanto à sua identificação e ingresse na instalação, o teste é encerrado com resultado NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO.

h) Caso a pessoa que realiza o teste seja abordada e questionada quanto à sua identificação, mas mesmo assim consiga obter acesso à instalação, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E REPROVADO.

i) Caso a pessoa que realiza o teste seja abordada, questionada quanto à sua identificação e impedida de ingressar na instalação, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E APROVADO.

E.4.7.16.3 Teste nos procedimentos de transporte das provisões de serviço de bordo

a) Esse protocolo de teste é realizado 1 (uma) vez em cada base do operador aéreo em que seja realizado embarque de provisões de bordo e/ou de serviço de bordo.

b) Esse protocolo de teste é dispensado quando a produção ocorre em instalação

localizada dentro do sítio aeroportuário e o transporte se dá de forma que não é exigível a aplicação dos procedimentos descritos no item B.16 deste PSOA.

- c) O teste consiste na tentativa de embarcar na aeronave, provisões de serviço de bordo transportadas em caminhão cujo lacre possui número diferente do que consta na documentação portada pelo motorista do veículo.
- d) Para realização do teste, a pessoa que realiza o teste deverá, após a entrada do veículo na ARS, substituir o lacre correto por outro que contenha numeração diversa daquela que consta na documentação portada pelo motorista.
- e) Após a substituição do lacre, a pessoa que realiza o teste acompanha à distância a operação de embarque das provisões de serviço de bordo, com o objetivo de verificar se a diferença na numeração dos lacres será questionada pelo profissional responsável pela aceitação, nos termos do item B.16.1 deste PSOA.
- f) Para os casos de haver questionamentos ao motorista, ele deve ser orientado previamente pela pessoa que realiza o teste, para que ele responda que não sabe o motivo da diferença na numeração e que deve ser erro de alguém do setor administrativo da empresa.
- g) Caso a diferença na numeração dos lacres não seja questionada e ocorra o embarque das provisões de serviço de bordo, o teste é encerrado com resultado NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO.
- h) Caso a diferença na numeração dos lacres seja questionada, mas mesmo assim ocorra o embarque das provisões de serviço de bordo, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E REPROVADO.
- i) Caso a diferença na numeração dos lacres seja questionada e todos os procedimentos previstos para sanar a ocorrência sejam adotados, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E APROVADO.

E.4.7.17 Teste no Sistema de Inspeção da Bagagem Despachada

- E.4.7.17.1 Esse protocolo de teste é realizado 1 (uma) vez em cada base do operador aéreo em que a inspeção de segurança das bagagens despachadas seja obrigatória.
- E.4.7.17.2 O teste consiste na tentativa de fazer passar pela inspeção de segurança de bagagens despachadas, mala contendo item proibido.
- E.4.7.17.3 A pessoa que realiza o teste despacha a mala através das esteiras de check-in, devidamente identificadas para um voo que exija a inspeção de segurança da bagagem despachada.
- E.4.7.17.4 Para realização do teste é inserido, no interior da mala, um simulacro de dispositivo explosivo improvisado, constituído pelo conjunto de simulacro de massa explosiva, simulacro de detonador e simulacro de fonte de energia.
- E.4.7.17.5 O dispositivo utilizado para realização do teste possui entre 200 gramas e 500 gramas, e características que permitam sua identificação como item proibido por meio da imagem que gera no equipamento de raios-x.

- E.4.7.17.6 No caso de aeroportos onde a inspeção das bagagens despachadas é realizada por equipamentos com capacidade de detecção automática de explosivos (EDS), o simulacro utilizado para o teste possui características capazes de gerar o alarme do equipamento.
- E.4.7.17.7 A mala na qual é inserido o dispositivo de teste é preenchida por um conjunto de objetos que usualmente são despachados por passageiros, tais como roupas, calçados e itens de higiene pessoal.
- E.4.7.17.8 Com discrição, a pessoa que conduz esse teste acompanha o trânsito da mala com o simulacro durante todo o seu percurso, até o ponto do aeródromo onde ocorre a inspeção, sem interferir nos procedimentos que estão sendo realizados. Em aeroportos de maior porte, em que as distâncias percorridas pelas bagagens são elevadas, é disponibilizado pessoas suficientes para acompanhar a bagagem objeto do teste e evitar seu extravio.
- E.4.7.17.9 Tão logo se encerrem os procedimentos de inspeção, com a identificação ou não do simulacro, a pessoa que realiza o teste se apresenta à equipe de inspeção, informa da realização do teste e pega de volta a mala.
- E.4.7.17.10 No caso de sistemas automáticos de inspeção de bagagens, a restituição da mala pode ocorrer diretamente no carrossel de bagagens, nos casos em que o simulacro não foi identificado e a mala seguiu o fluxo para embarque na aeronave.
- E.4.7.17.11 Caso o dispositivo de teste não seja identificado após o término de todos os procedimentos de inspeção, o teste é encerrado com resultado NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO.
- E.4.7.17.12 Caso o dispositivo de teste seja identificado, mas não sejam tomadas as ações cabíveis previstas no PSOA ou em Instruções de Trabalho, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E REPROVADO.
- E.4.7.17.13 Caso o dispositivo de teste seja identificado e todas as ações decorrentes cabíveis sejam adotadas, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E APROVADO.
- E.4.7.17.14 Operadores aéreos que compartilham os mesmos recursos humanos e materiais para realização da inspeção de segurança das bagagens despachadas podem compartilhar os resultados dessa atividade para fins de cumprimento do requisito.
- E.4.7.18 Teste no Sistema de Inspeção da Carga e Mala Postal**
- E.4.7.18.1 Esse protocolo de teste é realizado 1 (uma) vez em cada base do operador aéreo em que a inspeção de segurança da carga e mala postal seja obrigatória.
- E.4.7.18.2 O teste consiste na tentativa de fazer passar pela inspeção de segurança da carga e mala postal, volume de carga contendo item proibido.
- E.4.7.18.3 A pessoa que realiza o teste, insere no fluxo de cargas destinadas a inspeção de segurança, um volume de carga devidamente identificado para um voo que exija a inspeção de segurança.
- E.4.7.18.4 Para realização do teste é inserido, no interior do volume de carga, um simulacro

de dispositivo explosivo improvisado, constituído pelo conjunto de simulacro de massa explosiva, simulacro de detonador e simulacro de fonte de energia.

- E.4.7.18.5 O dispositivo utilizado para realização do teste possui entre 200 gramas e 500 gramas, e características que permitam sua identificação como item proibido por meio da imagem que gera no equipamento de raios-x.
- E.4.7.18.6 Com discrição, a pessoa que conduz esse teste acompanha o trânsito do volume de carga com o simulacro durante todo o seu percurso, até o momento em que ocorre a inspeção, sem interferir nos procedimentos que estão sendo realizados.
- E.4.7.18.7 Tão logo se encerrem os procedimentos de inspeção, com a identificação ou não do simulacro, a pessoa que realiza o teste se apresenta à equipe de inspeção, informa da realização do teste e pega de volta o volume que contém o simulacro.
- E.4.7.18.8 Caso o dispositivo de teste não seja identificado após o término de todos os procedimentos de inspeção, o teste é encerrado com resultado NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO.
- E.4.7.18.9 Caso o dispositivo de teste seja identificado, mas não sejam tomadas as ações cabíveis previstas no PSOA ou em Instruções de Trabalho, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E REPROVADO.
- E.4.7.18.10 Caso o dispositivo de teste seja identificado e todas as ações decorrentes cabíveis sejam adotadas, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E APROVADO.
- E.4.7.18.11 Operadores aéreos que compartilham os mesmos recursos humanos e materiais para realização da inspeção de segurança da carga e mala postal podem compartilhar os resultados dessa atividade para fins de cumprimento do requisito.

E.4.7.19 Testes AVSEC - Considerações Finais

- E.4.7.19.1 Durante a aplicação dos testes AVSEC, podem ocorrer algumas situações que prejudicam a confiabilidade do resultado, por exemplo, quando se verifica que a identidade da pessoa que está realizando o teste chegou previamente ao conhecimento da equipe que está sendo testada. Nesse tipo de situação, o teste é encerrado com resultado FRACASSADO, devendo ser realizado novamente, por outra pessoa ou pela mesma pessoa em outro momento.
- E.4.7.19.2 Durante a realização dos testes, os profissionais coordenadores e executores observam todo o ambiente operacional envolvido na atividade, de forma que motivos de eventuais reprovações possam ser melhor percebidos e corrigidos posteriormente pelo operador aéreo.
- E.4.7.19.3 Aspectos relacionados à disponibilidade e condições da infraestrutura e equipamentos de segurança, bem como à composição das equipes de inspeção e procedimentos que realizam são elementos primordiais na observação do ambiente operacional.
- E.4.7.19.4 O resultado de cada protocolo de teste encerrado é formalizado em Formulário de Teste AVSEC, contendo no mínimo:

- a) Data de realização;
 - b) Horário de início e encerramento;
 - c) Nome do protocolo de teste;
 - d) Local de realização do teste;
 - e) Profissional coordenador;
 - f) Profissional executor;
 - g) Dispositivo de teste utilizado, quando aplicável;
 - h) Descrição (narrativa) detalhando como transcorreu o teste;
 - i) Resultado (NÃO IDENTIFICADO e REPROVADO; IDENTIFICADO e REPROVADO; IDENTIFICADO e APROVADO; ou FRACASSADO); e
 - j) No caso de reprovação, descrição dos elementos contributivos que podem ter acarretado no resultado, tais como, indisponibilidade ou falha de equipamentos, execução equivocada de procedimentos de inspeção e desatenção das equipes testadas.
- E.4.7.19.5 Caso um protocolo de teste AVSEC, realizado pela ANAC ou pelo operador aéreo, obtiver resultado abaixo do padrão mínimo estabelecido pela Agência, o operador aéreo, além de adotar ações corretivas, passará a realizar o protocolo de teste com o dobro da frequência estipulada no Apêndice A do RBAC 107, até que os resultados atinjam os padrões mínimos.
- E.4.7.19.6 O operador aéreo estabelece e divulga aos operadores de aeródromos, aos operadores aéreos e à ANAC, um canal de comunicação (telefone, e-mail ou similar) destinado ao controle e coordenações necessárias para o transporte de dispositivos de teste (simulacros) nos seus voos.
- E.4.7.19.7 Junto com a divulgação do canal de comunicação, o operador aéreo também informa a antecedência necessária para a coordenação citada no item acima.
- E.4.7.19.8 O operador solicita declaração e/ou comprovação de que os materiais a serem transportados não são perigosos para o transporte aéreo, além da descrição dos simulacros.
- E.4.7.19.9 O transporte de dispositivos de teste (simulacros) é realizado como bagagem despachada.
- E.5 ATIVIDADES DE CONTROLE DE QUALIDADE REALIZADAS NOS EXPEDIDORES RECONHECIDOS**
- E.5.1 O operador aéreo realiza auditorias e testes AVSEC no expedidor reconhecido, sob coordenação do Responsável Nacional pelo PCQ/AVSEC do operador, observando as diretrizes elencadas nos itens E.4 e E.6 para essas atividades.
- E.5.2 O operador aéreo realiza auditoria AVSEC nas instalações do expedidor reconhecido a cada intervalo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, com a finalidade

de atestar a aplicação dos controles de segurança durante as fases de produção, armazenagem e transporte dos volumes até as instalações do operador aéreo ou operadores de aeródromo.

- E.5.2.1 Os controles de segurança auditados englobam aqueles aplicados às áreas e instalações, às pessoas e à carga.
- E.5.2.2 O operador aéreo pode incluir a auditoria nos expedidores reconhecidos no escopo da auditoria que realiza nos termos do item E.4.5, de forma a englobar as atividades em uma só e otimizar a utilização de seus recursos humanos e materiais.
- E.5.3 O operador aéreo realiza testes AVSEC nas instalações do expedidor reconhecido a cada intervalo máximo de 12 (doze) meses, simulando uma tentativa de ato de interferência ilícita com o objetivo de verificar a eficiência e eficácia das medidas de segurança adotadas pelo expedidor reconhecido.
- E.5.3.1 Os testes realizados pelo operador aéreo são previamente autorizados pelo Responsável Nacional pela AVSEC e coordenados com o expedidor reconhecido, de forma a assegurar sua confidencialidade e segurança.
- E.5.3.2 O operador realiza, no mínimo, teste nos controles de segurança relacionados ao acesso de pessoas e veículos às áreas de produção, armazenagem e preparação para transporte dos volumes que serão encaminhados ao operador aéreo, conforme instruções do item E.4.7.16.4.
- E.5.3.3 Operadores aéreos que compartilham o mesmo expedidor reconhecido podem compartilhar os resultados dos testes para fins de cumprimento do requisito.
- E.5.4 Em decorrência do resultado de prévia avaliação de risco, as auditorias e testes AVSEC nos expedidores reconhecidos poderão ocorrer com maior frequência.
- E.5.5 O expedidor perderá a condição de expedidor reconhecido nos casos em que for constatado pelo operador aéreo ou pela ANAC:
- Descumprimento reincidente do PSER;
 - Grave vulnerabilidade nas instalações ou procedimentos do expedidor reconhecido; ou
 - Não atendimento de solicitação da ANAC de envio de relatórios de auditorias e testes AVSEC realizados pelos operadores aéreos, assim como de comprovações de ações corretivas realizadas pelos expedidores reconhecidos.
- E.5.5.1 O expedidor também deixará de ser considerado expedidor reconhecido nos casos em que o operador aéreo ou o próprio expedidor assim desejar.
- E.5.6 Caso seja identificada alguma das situações elencadas nos itens E.5.5 e E.5.5.1, o operador aéreo comunica à ANAC imediatamente.

E.6 **ATIVIDADES DE CONTROLE DE QUALIDADE REALIZADAS NOS FORNECEDORES DE PROVISÕES DE SERVIÇO DE BORDO**

- E.6.1 No processo de contratação e manutenção dos serviços prestados por fornecedor de

provisões de serviço de bordo (empresa de comissaria), realizam-se as seguintes atividades de controle de qualidade:

- a) Auditoria AVSEC inicial, antes da contratação;
- b) Auditoria AVSEC periódica a cada intervalo máximo de 24 (vinte e quatro) meses;
- c) Inspeção AVSEC periódica a cada intervalo máximo de 6 (seis) meses; e
- d) Inspeção AVSEC especial, quando julgar necessário.

E.6.2 As atividades acima são realizadas sob coordenação do Responsável Nacional pelo PCQ/AVSEC do operador, observando as diretrizes elencadas nos itens E.4 e E.6 para essas atividades.

E.6.3 O operador aéreo pode incluir a auditoria e inspeção nos fornecedores de provisões de serviço de bordo no escopo da auditoria e inspeção que realiza nos termos dos itens E.4.5 e E.4.6, de forma a englobar as atividades em uma só e otimizar a utilização de seus recursos humanos e materiais.

E.7 **PROCESSOS DAS ATIVIDADES DE CONTROLE DE QUALIDADE AVSEC**

E.7.1 Os processos das três atividades de controle de qualidade (inspeção, auditoria e teste), possuem as mesmas etapas: planejamento, execução, confecção de relatórios, implementação de ações corretivas e monitoramento.

E.7.2 **Planejamento e execução da atividade**

E.7.2.1 No planejamento e execução das atividades, o profissional indicado para realizar a atividade busca as orientações dos documentos do operador aéreo, principalmente aquelas contidas neste PCQ/AVSEC, para o desenvolvimento da tarefa de forma padronizada, atendendo a parâmetros de amostragem para avaliação de requisitos, meios de investigação, dentre outros.

E.7.3 **Confecção de relatórios**

E.7.3.1 **Considerações Gerais**

E.7.3.1.1 O operador aéreo elabora e mantém arquivados os relatórios das atividades de controle de qualidade que realiza.

E.7.3.1.2 O operador aéreo, quando solicitado pela ANAC, encaminha à Agência cópia dos relatórios das atividades de controle de qualidade por ele realizadas, observando os prazos e formas de envio estipulados pela ANAC.

E.7.3.2 **Confecção de Relatórios de Auditorias e Inspeções**

- E.7.3.2.1 Os relatórios de auditoria interna e inspeção interna indicam, no mínimo:
- Todos os requisitos AVSEC avaliados e respectivos resultados verificados, conforme descrito no item E.7.3.2.3;
 - No caso de inspeção interna, a justificativa para a definição do escopo da inspeção interna, nos termos do item E.4.6.2.
 - As datas de realização das atividades;
 - Nome dos profissionais executores.
- E.7.3.2.2 O **check-list** utilizado para condução da atividade pode fazer parte do relatório da auditoria e da inspeção.
- E.7.3.2.3 Por meio do **check-list** utilizado obtêm-se indicadores de desempenho. A cada questão contida no **check-list** é atribuído um valor da seguinte forma:
- Valor “1”, no caso de cumprimento do requisito avaliado de forma satisfatória;
 - Valor “0”, no caso de descumprimento do requisito;
 - Valor “N/A – Não Aplicável”, no caso do requisito não se aplicar a operação de determinado aeródromo; e
 - Valor “N/V – Não Verificado”, no caso de requisito aplicável, porém não verificado devido às circunstâncias ocorridas durante a execução da atividade, conforme declarado e explicado pelo responsável pela elaboração do relatório.
- E.7.3.2.4 O operador aéreo mantém um banco de dados que é alimentado, ao final de cada atividade, com as respostas obtidas no **check-list**. Isso permite avaliar o percentual de conformidade de cada requisito e grupo de requisitos, além de possibilitar mensurar o percentual de conformidade de cada base operacional.
- E.7.3.3 **Confecção de Relatórios de Testes AVSEC**
- E.7.3.3.1 O relatório de teste AVSEC é composto, no mínimo, pelos seguintes documentos:
- Formulários de Teste AVSEC, sendo 1 (um) para cada protocolo de teste realizado;
 - Cópia dos Termos de Confidencialidade assinados pelos profissionais que executaram os testes;
 - Tabela com a consolidação dos resultados dos protocolos realizados, indicando a porcentagem de aprovação para cada tipo de teste e o índice geral de aprovação; e
 - Conclusão, com a avaliação do desempenho obtido nos testes, incluindo uma análise do resultado atual frente aos obtidos anteriormente na base objeto do teste e em outras bases do mesmo operador, uma descrição dos elementos contributivos para as reprovações e eventuais sugestões para melhoria no desempenho futuro.
- E.7.3.3.2 O operador aéreo mantém um banco de dados que é alimentado ao final de cada atividade, com os resultados obtidos nos testes AVSEC. Isso permite avaliar o grau de desempenho de cada protocolo de teste ao longo do tempo, possibilitando ao

operador priorizar esforços para otimizar as medidas de segurança que apresentam desempenho insatisfatório ou as que, mesmo ainda satisfatórias, apresentam uma tendência de queda de desempenho.

E.7.4 **Implementação de ações corretivas e monitoramento**

E.7.4.1 O Responsável pelo PCQ/AVSEC em âmbito nacional encaminha ao Responsável Nacional pela AVSEC, os relatórios elaborados pelos profissionais que executaram as atividades de controle de qualidade, contendo os resultados e conclusões.

E.7.4.2 De posse dos relatórios, o Responsável Nacional pela AVSEC ou sua equipe, em coordenação com o Responsável AVSEC da base objeto do relatório, elabora e apresenta ao Responsável pelo PCQ/AVSEC, um plano de ações corretivas, contendo, no mínimo:

- a) Lista das não conformidades detectadas e respectivas causas;
- b) Ações necessárias para correção de cada não conformidade, descrevendo “o que será feito”, “quem fará”, “como fará” e “quando fará?”;
- c) Prazo para solução definitiva de cada não conformidade; e
- d) Medidas mitigadoras que serão adotadas até a solução definitiva, quando necessário para garantia da segurança.

E.7.4.3 Conforme as ações corretivas são implementadas, sob coordenação do Responsável Local pela AVSEC da base, são encaminhadas ao responsável pelo PCQ/AVSEC, fotos e documentações capazes de comprovar que as não conformidades foram solucionadas. Tais comprovações são anexadas ao plano de ações corretivas.

E.7.4.4 Os procedimentos previstos nos itens E.7.4.2 e E.7.4.3 são também realizados para formulação e apresentação de plano de ações corretivas decorrente de atividade de controle de qualidade AVSEC realizada pela ANAC, situação na qual o prazo de envio do plano à Agência é de 30 (trinta) dias, salvo solicitação com prazo diverso.

E.7.4.5 Cabe ao Responsável Nacional pelo PCQ/AVSEC do operador aéreo controlar os prazos estipulados no plano de ações corretivas e garantir que as não conformidades somente sejam consideradas sanadas após o envio de evidências de implementação das ações corretivas planejadas.

E.7.4.6 Quando necessário, o plano de ações corretivas pode ter suas ações e respectivos prazos de implementação revisados, em ação coordenada entre os Responsável pela AVSEC em âmbito nacional e local e o responsável pelo PCQ/AVSEC.

E.8 **RELATÓRIO ANUAL DE CONTROLE QUALIDADE AVSEC**

E.8.1 Ao fim de 1 (um) ano, o operador aéreo, por meio do Responsável pelo PCQ/AVSEC em âmbito nacional ou sua equipe, elabora o relatório anual das atividades de controle de qualidade AVSEC, contendo a compilação e análise dos dados coletados em todas as atividades realizadas ao longo do ano e das ações corretivas decorrentes.

- E.8.1.1 O relatório anual é um único documento que contempla todas as bases do operador aéreo localizadas no Brasil.
- E.8.2 O relatório anual das atividades de controle de qualidade AVSEC contém, no mínimo, as seguintes informações referentes ao período de avaliação:
- a) Lista das atividades de controle de qualidade realizadas, com indicação das bases;
 - b) Indicadores de conformidade de cada auditoria e inspeção realizada;
 - c) Indicadores de conformidade de cada requisito e grupo de requisitos contidos nos **check-lists** de auditoria e de inspeção;
 - d) Indicadores de desempenho de cada conjunto de teste AVSEC realizado;
 - e) Indicadores de desempenho de cada protocolo de teste AVSEC realizado;
 - f) Lista dos exercícios de segurança em que houve participação do operador;
 - g) Número de ações corretivas planejadas no período, com indicação de quais foram concluídas e quais ainda estão em aberto, com indicação dos prazos para conclusão;
 - h) Avaliação das informações recebidas por meio do Sistema Confidencial de Relatos, com indicação das ameaças e vulnerabilidades detectadas e das ações decorrentes tomadas pelo operador, nos casos em que o Sistema Confidencial de Relatos é aplicável ao operador; e
 - i) Análise, apontando as maiores deficiências e qualidades observadas nas infraestruturas disponibilizadas e procedimentos realizados pelo operador aéreo para garantia da segurança da aviação contra atos de interferência ilícita.
 - j) Conclusão, elaborada pelo Responsável Nacional pela AVSEC, com as sugestões de ações para corrigir ou mitigar as principais ameaças e vulnerabilidades detectadas e indicação das bases que mais necessitam de adequações.
- E.8.3 No relatório anual das atividades de controle de qualidade AVSEC são incluídos tanto os dados das atividades realizadas pelo operador aéreo quanto as atividades realizadas pela ANAC.
- E.8.4 No mínimo anualmente, o operador aéreo promove reunião para apresentação do relatório anual das atividades de controle de qualidade AVSEC à alta direção do operador aéreo.
- E.8.4.1 A ata da reunião em que foi apresentado o relatório anual é arquivada pelo operador aéreo, em meio físico ou digital, conforme prazo descrito no item E.11.
- E.8.5 Com base nas conclusões do relatório anual das atividades de controle de qualidade, o operador aéreo busca aumentar o acompanhamento das bases com piores níveis de conformidade (auditorias e inspeções) e desempenho (testes).

E.9 SISTEMA CONFIDENCIAL DE RELATOS

- E.9.1 O operador possui um sistema confidencial de relatos, que consiste em um canal de

comunicação destinado a receber e analisar relatos e informações AVSEC fornecidas por fontes diversas, tais como tripulantes e demais profissionais de solo que atuam nas bases do operador.

E.9.2 O canal de comunicação possui as seguintes características básicas:

a) É de fácil acesso às pessoas que desejam encaminhar relatos e informações relacionadas à AVSEC, podendo ser uma urna para inserção de relatos em papel, um endereço de e-mail, um sistema informatizado, um telefone específico ou solução similar;

b) Possibilita o recebimento de relatos e informações sem a exigência da identificação do remetente, que será feita apenas de forma opcional; e

c) É permanentemente divulgado aos tripulantes e demais profissionais que atuam na operação da empresa, inclusive quanto à possibilidade de sigilo de quem presta a informação, por meio de cartazes nas áreas de maior movimentação de pessoal de serviço e tripulantes, tais como, áreas de escritórios dos operadores aéreos, salas de descanso das tripulações e vestiários utilizados por seus contratados.

E.9.3 As informações e relatos recebidos são encaminhados ao responsável pela AVSEC da base ou ao responsável pela AVSEC em âmbito nacional, para análise das informações recebidas e adoção de ações para mitigação das vulnerabilidades ou ameaças que tragam risco a segurança da aviação.

E.9.4 As ações adotadas com base em dados recebidos por meio do Sistema Confidencial de Relatos são informadas ao responsável pelo PCQ/AVSEC, a quem cabe organizar as informações recebidas e inseri-las no relatório anual das atividades de controle de qualidade AVSEC.

E.10 **EXERCÍCIO DE SEGURANÇA - DESENVOLVIDO PELO OPERADOR DO AERÓDROMO**

E.10.1 Sempre que convocado pelo operador de aeródromo, o operador aéreo designa representante para participar dos exercícios de segurança, ESAB e ESAIA, indicando o Responsável Local pela AVSEC, o seu suplente ou outro profissional que atenda aos critérios de capacitação exigidos para o Responsável Local pela AVSEC.

E.10.2 Caso o exercício realizado revele a necessidade de ajustes nas medidas e procedimentos de segurança e contingência aplicados pelo operador aéreo, caberá ao(s) seu(s) representante(s) informar as novas diretrizes aos funcionários do operador que forem impactados, bem como adotar as medidas cabíveis para revisar os pontos do PSOA que precisarem de alteração.

E.10.3 O operador mantém arquivadas, por no mínimo 5 (cinco) anos, cópias das listas de presença dos exercícios que participou, em formato físico ou digital.

E.11 **ARQUIVAMENTO DA DOCUMENTAÇÃO**

- E.11.1 Toda a documentação gerada no âmbito da condução das atividades de controle de qualidade, em especial os relatórios das atividades de controle de qualidade, os relatórios anuais e os planos de ações corretivas, são arquivados por prazo mínimo de 5 (cinco) anos, em formato físico ou digital.
- E.11.2 Os relatos e informações recebidos pelo operador aéreo por meio do sistema confidencial de relatos, bem como as ações decorrentes implementadas pelo operador, são documentados e arquivados por prazo mínimo de 2 (dois) anos, em formato físico ou digital.
- E.11.3 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, são tratados pelo operador aéreo como informação restrita de AVSEC, de forma a prevenir sua divulgação indevida.