

SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – SIA

PERGUNTAS E RESPOSTAS

EMENDA Nº 01 AO RBAC Nº 107

**SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA
OPERADOR DE AERÓDROMO**

Brasília, 17 de novembro de 2016.

SUMÁRIO

APROVAÇÃO E VIGÊNCIA.....	4
1. Que Resolução aprovou o RBAC nº 107?	
2. Quando o RBAC nº 107 entrou em vigor?	
BENEFÍCIOS À AVIAÇÃO CIVIL.....	4
3. Quais os benefícios advindos da publicação do novo regulamento?	
AGENTES E SETORES AFETADOS.....	4
4. Quais os agentes e setores afetados diretamente pela publicação do RBAC nº 107?	
FAMILIARIZAÇÃO AVSEC x CONSCIENTIZAÇÃO COM AVSEC.....	5
5. O RBAC 107 estabeleceu a conscientização com AVSEC e o RBAC nº 110 não prevê o curso de Familiarização AVSEC que existia no antigo PNIAVSEC (Resolução ANAC nº 63, de 2008). Esse curso continuará a ser exigido para credenciamento aeroportuário?	
CONSCIENTIZAÇÃO COM AVSEC.....	5
6. De quem é a responsabilidade pela execução da atividade de Conscientização com AVSEC?	
7. Que profissional pode conduzir a atividade de Conscientização com AVSEC?	
8. Qual deve ser o conteúdo da atividade de Conscientização com AVSEC?	
9. Quem deve ser submetido à atividade de Conscientização com AVSEC?	
10. Quando deve ser realizada a atividade de Conscientização com AVSEC?	
11. Qual o prazo de validade da atividade de Conscientização com AVSEC?	
CREDENCIAL PERMANENTE.....	6
12. Quem deve ter credencial permanente?	
CLASSIFICAÇÃO DOS AERÓDROMOS.....	6
13. Como os aeródromos são classificados no RBAC 107?	
14. Onde encontro a classificação de determinado aeródromo estabelecida pelo RBAC 107?	
15. Como ocorre a alteração da classe de determinado aeródromo?	
APLICABILIDADE DOS REQUISITOS.....	7
16. No caso de um aeródromo de pequeno porte, todos os requisitos do RBAC 107 são de cumprimento obrigatório?	
PROGRAMA DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA – PSA.....	8
17. Quais aeródromos devem possuir um Programa de Segurança Aeroportuária - PSA?	
18. Qual é o conteúdo do Programa de Segurança Aeroportuária?	
19. Existe um modelo de Programa de Segurança Aeroportuária?	
20. Se determinado aeródromo já possui PSA aprovado, com o RBAC 107 esse aeródromo deve apresentar novo PSA para aprovação?	

21. Onde posso obter informações adicionais sobre a elaboração do PSA e seu processo de análise e aprovação pela ANAC?

PLANO DE SEGURANÇA DE EMPRESA DE SERVIÇOS AUXILIARES OU EXPLORADOR DE ÁREA AEROPORTUÁRIA – PSESCA.....9

22. Quais entidades devem possuir Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária - PSESCA?
23. Qual é o conteúdo do PSESCA?
24. As empresas que já possuem PSESCA aprovado devem submetê-lo a novo processo de aprovação?
25. Quem deve ter conhecimento do conteúdo do PSESCA?

DEFINIÇÕES.....10

26. Quais são as definições de Lado Ar e Lado Terra?
27. Quais são as definições de Área Pública, Área Controlada (AC) e Área Restrita de Segurança (ARS)?
28. Quais são as definições de Área Patrimonial e Área Operacional?
29. Quais são as definições de Carga Suspeita e Carga de Alto Risco?

CAPACITAÇÃO E CERTIFICAÇÕES EXIGIDAS.....12

30. Quais são as funções exercidas nos aeroportos que necessitam de curso e certificação AVSEC específica?
31. Em que casos o curso “AVSEC para operações de solo” é obrigatório para os profissionais de *handling*?
32. Qual a capacitação necessária para exercer as atividades de supervisão no aeródromo e revista dos passageiros e bagagens no aeródromo?
33. Não haverá mais o cargo de Gerente AVSEC?
34. Qual a certificação necessária para que os responsáveis AVSEC de operadores de aeródromos possam exercer suas atividades?
35. Não haverá mais o curso de Auditor AVSEC? Como será a formação desse profissional e a formalização para o desempenho da atividade?

MENOR APRENDIZ COM MENOS DE 18 ANOS DE IDADE.....13

36. A seção 107.93.(b).(3) do RBAC nº 107 exige a apresentação de antecedentes criminais para credenciamento permanente que permita acesso às áreas controladas e áreas restritas de segurança do aeródromo. Isso impede o credenciamento de menores de 18 anos de idade, para os quais não são disponibilizadas as certidões de antecedentes criminais?
37. Menores de 18 anos de idade podem realizar atividade AVSEC?

SEGURANÇA APLICADA ÀS ENTIDADES LOCALIZADAS FORA DO SÍTIO AEROPORTUÁRIO.....14

38. O RBAC 107 estabelece requisitos de segurança aplicáveis às entidades localizadas fora do sítio aeroportuário?
39. Funcionários das entidades localizadas fora do sítio aeroportuário devem possuir certificação AVSEC?

APROVAÇÃO E VIGÊNCIA

1) **Que Resolução aprovou o RBAC nº 107?**

O RBAC nº 107 foi aprovado pela Resolução nº 362, de 16 de julho de 2015.

Baixe aqui a Resolução e o RBAC:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>

2) **Quando o RBAC nº 107 entrou em vigor?**

Em 20 de setembro de 2015, 60 dias após sua publicação, quanto às disposições da seção 107.97 (Conscientização com AVSEC); e em 20 de fevereiro de 2016, 210 dias após sua publicação, quanto às demais disposições.

BENEFÍCIOS À AVIAÇÃO CIVIL

3) **Quais os benefícios advindos da publicação do novo regulamento?**

- Reúne de forma atualizada e objetiva os requisitos de AVSEC a serem aplicados aos operadores de aeródromo.
- Cria um meio regulatório organizado para a implementação de um sistema de proteção contra atos de interferência ilícita robusto e alinhado com as normas e recomendações internacionais.
- Facilita o entendimento dos agentes regulados acerca dos objetivos fundamentais da segurança aeroportuária, sob aspectos da estrutura organizacional, das medidas preventivas de segurança, das medidas de resposta e dos programas e planos de segurança correspondentes.
- Potencial elevação no nível de cumprimento e eficácia dos requisitos, por parte dos operadores de aeródromo e demais entidades envolvidas nos processos da segurança aeroportuária.
- Maior flexibilidade para que os regulados adotem procedimentos ou meio alternativos de cumprimento de requisitos.
- Maior alinhamento entre os procedimentos de segurança adotados pelos operadores de aeródromo e demais entidades que desenvolvem suas atividades no ambiente aeroportuário.

AGENTES E SETORES AFETADOS

4) **Quais os agentes e setores afetados diretamente pela publicação do RBAC nº 107?**

- Operador de aeródromo civil público.
- Empresas contratadas pelo operador de aeródromo que prestem serviços de proteção da aviação contra atos de interferência ilícita.
- Operadores aéreos (empresas de transporte aéreo regular e não regular).
- Exploradores de áreas aeroportuárias (hangares, abastecedoras, *catering*, entre outros).

- Centros de instrução AVSEC.
- Tripulantes.
- Profissionais que desempenham atividade AVSEC.
- Profissionais que desenvolvam suas atividades na área operacional dos aeródromos.

FAMILIARIZAÇÃO AVSEC x CONSCIENTIZAÇÃO COM AVSEC

- 5) **O RBAC nº 107 estabeleceu a atividade de Conscientização com AVSEC e o RBAC nº 110 não prevê o curso de Familiarização AVSEC que existia no antigo PNIAVSEC (Resolução ANAC nº 63, de 2008). Assim, o curso de Familiarização AVSEC continuará a ser exigido para fins de credenciamento aeroportuário?**

Não. O curso de Familiarização em AVSEC foi substituído pela atividade de Conscientização com AVSEC prevista na seção 107.97 do RBAC nº 107. De acordo com o art. 4º da Resolução nº 362, de 16 de junho de 2015, que aprovou o RBAC nº 107, essa seção entrou em vigor na mesma data que o RBAC nº 110.

CONSCIENTIZAÇÃO COM AVSEC

- 6) **De quem é a responsabilidade pela execução da atividade de Conscientização com AVSEC?**

O operador de aeródromo deve garantir a realização da atividade de Conscientização com AVSEC, seja por meios próprios ou através de terceirização.

- 7) **Que profissional pode conduzir a atividade de Conscientização com AVSEC?**

O desenvolvimento e a condução da atividade de Conscientização com AVSEC devem ser atribuídos a um profissional certificado em um dos seguintes cursos: Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil, AVSEC para Operador de Aeródromo, ou AVSEC para Operador Aéreo.

- 8) **Qual deve ser o conteúdo da atividade de Conscientização com AVSEC?**

A atividade de Conscientização com AVSEC deve abordar, no mínimo, os conceitos e princípios gerais da AVSEC; as entidades aeroportuárias e suas responsabilidades pela segurança; as regras de credenciamento e de controle de acesso às áreas operacionais do aeródromo; e as regras de acionamento do plano de contingência do aeródromo.

Ressalta-se que a atividade de Conscientização com AVSEC não ocasiona, necessariamente, a realização de um curso, podendo o operador de aeródromo dispor de outras estratégias pedagógicas para realizá-la (por exemplo: apostilas, vídeos, vídeo-aulas, palestras, cursos EAD, dentre outros).

- 9) **Quem deve ser submetido à atividade de Conscientização com AVSEC?**

Todas as pessoas que receberão credencial permanente para acesso às áreas operacionais do aeródromo, devem ser submetidas à atividade de Conscientização com AVSEC.

Entende-se por área operacional, a área do aeródromo delimitada pelo perímetro operacional (lado ar), abrangendo o conjunto formado pela área de movimento do aeródromo (pátio de aeronaves e áreas utilizadas para o pouso, decolagem e taxiamento), além de terrenos e edificações adjacentes, ou parte delas, cujo acesso é controlado.

10) Quando deve ser realizada a atividade de Conscientização com AVSEC?

A atividade de Conscientização com AVSEC deve ser realizada no período entre 60 dias antes do credenciamento até o dia da requisição do credenciamento, podendo ser um ato simultâneo.

11) Qual o prazo de validade da atividade de Conscientização com AVSEC?

A validade da atividade de Conscientização com AVSEC deve ser a mesma da credencial emitida pelo operador de aeródromo. Por sua vez, a credencial aeroportuária deve possuir validade máxima de 02 (dois) anos.

CRENCIAL PERMANENTE

12) Quem deve ter credencial permanente?

O acesso de pessoa a área controlada (AC) ou a área restrita de segurança (ARS) deve ser precedido de credenciamento. A credencial permanente é concedida às pessoas que possuem autorização para adentrar, sem acompanhamento, as áreas operacionais do aeródromo e são direcionadas aos funcionários de organizações públicas ou privadas atuantes no aeródromo.

Ao avaliar solicitação de emissão de credencial permanente, o operador de aeródromo deve exigir a documentação capaz de demonstrar a necessidade de acesso ou permanência do indivíduo em área operacional do aeródromo.

Entre outros motivos, a ausência de necessidade de acesso ou permanência em área operacional do aeródromo deve resultar no indeferimento da solicitação de emissão de credencial permanente.

CLASSIFICAÇÃO DOS AERÓDROMOS

13) Como os aeródromos são classificados no RBAC nº 107?

Os aeródromos civis públicos, para efeitos de aplicação do RBAC nº 107, podem ser classificados como:

Classe AD: Aeródromo civil público não categorizado como arrecadador de tarifas aeroportuárias; e

Classe AP: Aeródromo civil público categorizado como arrecadador de tarifas aeroportuárias (também denominado simplesmente de aeroporto, para as finalidades do RBAC nº 107).

A Classe AP pode ser subdividida da seguinte forma:

Classe AP-0: Aeroporto com operação exclusiva de aviação geral, de serviço de táxi aéreo e/ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento;

Classe AP-1: Aeroporto com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos inferior a 600.000 (seiscentos mil);

Classe AP-2: Aeroporto com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos superior ou igual a 600.000 (seiscentos mil) e inferior a 5.000.000 (cinco milhões); e

Classe AP-3: Aeroporto com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos superior ou igual a 5.000.000 (cinco milhões).

14) Onde encontro a classificação de determinado aeródromo estabelecida pelo RBAC nº 107?

A ANAC estabelece e dá publicidade à classificação dos aeródromos, nos termos do RBAC nº 107, com base nos dados estatísticos do transporte aéreo.

A classe de determinado aeródromo pode ser verificada no cadastro mantido na página oficial da ANAC, no seguinte endereço:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/cadastro-de-aerodromos/cadastro-de-aerodromos>

15) Como ocorre a alteração da classe de determinado aeródromo?

A ANAC atribui e revisa a classe dos aeródromos em função da infraestrutura disponível (avaliada observando os serviços e as facilidades proporcionados por pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminais de passageiros e carga e área de estadia), do tipo de serviço aéreo operado no aeródromo, e do número de passageiros processados.

O operador de aeródromo de classe AD ou AP-0 que deseje operar nas condições das classes AP-1, AP-2 ou AP-3, deve demonstrar previamente o cumprimento aos requisitos que constam no RBAC nº 107 aplicáveis à classe pretendida.

O operador de aeródromo de classe AP-1 ou AP-2 que passe a se enquadrar em classe superior em virtude de seu movimento operacional, tem até o último dia útil do mês de maio seguinte ao período de referência para se adequar aos requisitos da nova classe.

O operador de aeródromo que deixar de atender operações que o classifiquem como AP-1, AP-2 ou AP-3, pode solicitar reclassificação à ANAC, através da Gerência de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita (GSAC), da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA).

APLICABILIDADE DOS REQUISITOS

16) No caso de um aeródromo de pequeno porte, todos os requisitos do RBAC nº 107 são de cumprimento obrigatório?

A aplicabilidade de cada requisito do RBAC nº 107 depende da classe do aeródromo, conforme consta na matriz do Apêndice A do regulamento. Por isso, cada requisito pode ser de cumprimento obrigatório, recomendado ou dispensado.

Por exemplo, segundo o Apêndice A do RBAC 107, a inspeção de segurança aplicada às pessoas e seus pertences de mão (seção 107.111) é dispensada nos aeródromos classe AD e AP-0; é

obrigatória nos aeródromos classe AP-2 e AP-3; já nos aeródromos classe AP-1, é obrigatória quando o aeródromo atende voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos, e é recomendada nos demais casos.

PROGRAMA DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA - PSA

17) Quais aeródromos devem possuir um Programa de Segurança Aeroportuária - PSA?

A seção 107.211 do RBAC nº 107 trata da elaboração e implementação de um PSA pelo operador de aeródromo. Segundo a matriz do Apêndice A do regulamento, os aeródromos classe AD ou AP-0 estão dispensados de possuir PSA. Por outro lado, o Programa é obrigatório para os aeródromos classe AP-2 ou AP-3. No caso dos aeródromos classe AP-1, o PSA só é obrigatório quando nesses aeródromos existir operações de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.

18) Qual é o conteúdo do Programa de Segurança Aeroportuária?

No PSA devem constar informações gerais do aeródromo e de seu operador, a descrição detalhada da infraestrutura e dos equipamentos de segurança utilizados na AVSEC (tipo, quantidade e localização), as medidas e os procedimentos de segurança empregados no aeródromo.

A descrição dos procedimentos deve assegurar o cumprimento dos requisitos de segurança previstos no RBAC nº 107 e na legislação pertinente. Da leitura dos procedimentos deve ser possível esclarecer, no mínimo, quem realiza, quando, onde e como é realizado o procedimento.

O PSA deve possuir como parte integrante, quando aplicáveis, o Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores (PSTAV), o Plano de Contingência de AVSEC do Aeródromo (PCA), o Programa de Instrução de AVSEC do operador de aeródromo e o Programa de Controle de Qualidade AVSEC do operador de aeródromo.

Além disso, o PSA deve possuir um Termo de Compromisso assinado pelo representante legal do operador de aeródromo, declarando a responsabilidade pelo cumprimento do PSA e um Termo de Elaboração, Guarda, Distribuição e Controle do PSA, assinado pelo responsável pela AVSEC, declarando a responsabilidade por garantir o caráter reservado do documento.

A Instrução Suplementar (IS) nº 107-001, Revisão B, traz a estrutura e o conteúdo considerado aceitável pela ANAC para compor o PSA.

19) Existe um modelo de Programa de Segurança Aeroportuária?

O modelo de PSA foi instituído pela IS nº 107-001, Revisão B.

Esse documento descreve a combinação de recursos organizacionais, materiais, humanos e procedimentais aceitos pela ANAC para fins de demonstração do cumprimento dos demais requisitos do RBAC nº 107 por parte dos operadores de aeródromo.

Entretanto, caso o operador de aeródromo possua procedimentos diferenciados, poderá alterar o modelo disponibilizado e submetê-lo à aprovação da Agência.

A IS nº 107 contém informações sigilosas, de modo que o acesso a essas informações é restrito aos profissionais com necessidade legítima de conhecimento. Portanto, para ter acesso ao seu conteúdo, o operador de aeródromo deverá adotar os procedimentos de solicitação descritos no site AVSEC (www.anac.gov.br/avsec).

20) Se determinado aeródromo já possui PSA aprovado, com o RBAC nº 107 esse aeródromo deve apresentar novo PSA para aprovação?

Sim. Aos operadores de aeródromos em que a obrigatoriedade de PSA é aplicável, o RBAC nº 107 determinou, através do parágrafo 107.233(d), que o PSA seja apresentado à ANAC até:

- 31 de janeiro de 2017, para os aeroportos enquadrados na Classe AP-3;
- 31 de julho de 2017, para os aeroportos enquadrados na Classe AP-2; e
- 31 de julho de 2018, para os aeroportos AP-1 que atendam aeronaves com mais de 60 assentos.

Os operadores devem observar o parágrafo 107.233(f), que estabelece:

Os programas vigentes, elaborados pelos operadores de aeródromos e aprovados pela ANAC com base nos critérios regulatórios da IAC 107-1001, IAC 107-1008 e IAC 4001, continuarão válidos para efeito de regularização do operador de aeródromo junto à ANAC até a efetiva aprovação da primeira versão do PSA, desde que o operador atenda aos prazos de entrega que vierem a ser estabelecidos pela ANAC, sem prejuízo do cumprimento dos requisitos dispostos no RBAC nº 107.

21) Onde posso obter informações adicionais sobre a elaboração do PSA e seu processo de análise e aprovação pela ANAC?

Outras informações podem ser obtidas na página AVSEC ou através da Gerência de Certificação AVSEC (GTCA/GSAC/SIA):

<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/avsec>

gtca.gsac@anac.gov.br

PLANO DE SEGURANÇA DE EMPRESA DE SERVIÇOS AUXILIARES OU EXPLORADOR DE ÁREA AEROPORTUÁRIA - PSESCA

22) Quais entidades devem possuir Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária - PSESCA?

Devem elaborar, implementar e manter um PSESCA as seguintes entidades:

- empresas de provisões de serviço de bordo, localizadas dentro ou fora do aeródromo, que prestem serviço de comissaria a operadores aéreos no aeródromo;
- empresas que operam terminais de carga ou mala postal, localizados dentro ou fora do aeródromo, que destinem carga a operadores aéreos do aeródromo; e
- organizações exploradoras de áreas, edifícios ou instalações que abranjam a divisa entre o lado ar e o lado terra ou estejam localizadas dentro do lado ar (em AC ou ARS), e que, ainda, os controles de segurança aplicados estejam sob responsabilidade da própria organização.

Por exemplo, no caso de uma lanchonete que esteja localizada dentro da área de embarque (ARS), mas que não esteja responsável pela aplicação de nenhum controle de segurança previsto no RBAC nº 107, ou seja, apenas se submete aos controles de segurança aplicados pelo operador de aeródromo, não é necessário a elaboração e manutenção de um PSESCA.

23) Qual é o conteúdo do PSESCA?

O conteúdo do PSESCA deve abranger a descrição dos recursos humanos e materiais, das medidas empregadas na aplicação de controles de segurança nas áreas, edifícios e instalações explorados pelo concessionário.

Pode ser estruturado da seguinte forma:

- designação de profissional responsável pelos processos de AVSEC, devidamente capacitado;
- medidas preventivas de proteção de perímetro, pessoas e objetos (zoneamento, barreiras, vigilância, controle de acesso e inspeção, quando aplicáveis); e
- medidas de resposta às emergências, observando os requisitos deste regulamento, do RBAC nº 108, quando aplicável, e as orientações específicas do operador do aeródromo.

A ANAC disponibiliza modelo de PSESCA no link:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/avsec/operador-aereo/operador-aeroportuario>

Esse arquivo contém informações classificadas como sigilosas. Portanto, para ter acesso ao seu conteúdo é preciso encaminhar o pedido ao e-mail avsec@anac.gov.br ou gtca.gsac@anac.gov.br, os seguintes documentos:

- carta de solicitação formal de acesso;
- estatuto social, contrato social ou procuração particular que confira poderes ao solicitante, perante a SIA/ANAC, para realizar pedidos de acesso a documentos sigilosos relacionados à AVSEC (entidades ainda não cadastradas na ANAC, ou com cadastro desatualizado);
- cópia de documento de identificação que indique número de RG e CPF do solicitante; e
- termo de compromisso de manutenção de sigilo (TCMS) assinado pelo solicitante.

Não é necessário o envio de documentação física. O concessionário deverá contatar o operador do aeródromo para ter acesso às orientações para elaboração do PSESCA.

24) As empresas que já possuem PSESCA aprovado devem submetê-lo a novo processo de aprovação?

Segundo o parágrafo 107.215(b) do RBAC nº 107, o PSESCA deve passar por processo de análise e aprovação por parte do operador do aeródromo. Este Plano deve ser revisado quando o operador do aeródromo ou a ANAC determinar; quando exigido por alguma alteração nas normas aplicáveis; ou, ainda, quando houver alterações operacionais que justifiquem a revisão de controles de segurança.

Portanto, com a vigência do RBAC nº 107, o operador do aeródromo em conjunto com a entidade interessada, devem verificar a necessidade de revisão dos PSESCAs aprovados durante a vigência da legislação anterior.

25) Quem deve ter conhecimento do conteúdo do PSESCA?

O PSESCA possui informações de segurança e, por isso, deve ter caráter sigiloso. O conhecimento do seu conteúdo deve ser restrito aos funcionários da entidade que necessitam ter acesso para fins de exercício de suas atividades laborais, funcionários do operador do aeródromo, de seus contratantes e de autoridades públicas envolvidas com a AVSEC.

Uma cópia do PSESCA deve ser entregue ao operador de aeródromo e outra cópia deve ser mantida nas instalações da organização.

DEFINIÇÕES

26) Quais são as definições de Lado Ar e Lado Terra?

Lado Terra, segundo o art. 4º, XCVI, do PNAVSEC, significa a área do aeródromo de uso público, cujo acesso não é controlado.

Lado Ar, segundo o art. 4º, XCV, do PNAVSEC, significa a área de movimento do aeródromo, terrenos adjacentes e edificações, cujo acesso é controlado.

27) Quais são as definições de Área Pública, Área Controlada (AC) e Área Restrita de Segurança (ARS)?

Área Pública, segundo o parágrafo 107.3(a)(9) do RBAC nº 107, significa a área interna ao perímetro patrimonial onde, em situação normal, não há aplicação de medidas de controle de acesso e o público em geral tem acesso e circulação livre.

Área Controlada (AC), segundo o parágrafo 107.3(a)(1) do RBAC nº 107, significa a área do aeródromo cujo acesso é restrito às pessoas autorizadas pelo operador do aeródromo. Pode abranger áreas internas do perímetro operacional (lado ar), identificadas como de grau de risco não prioritário, pontos sensíveis, ou outras áreas, dentro ou fora do perímetro operacional.

Área Restrita de Segurança (ARS), segundo o art. 4º, XXV, do PNAVSEC, significa a área do lado ar de um aeródromo, identificada como área prioritária de risco onde, além do controle de acesso, outros controles de segurança são aplicados, como a inspeção de segurança aplicada às pessoas e às bagagens. Tal área normalmente inclui as áreas da aviação comercial, de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, rampa, áreas de bagagens, inclusive as áreas nas quais as aeronaves são trazidas para operação e é realizada a inspeção de bagagem e carga, depósitos de carga, centros de tratamento das malas postais, instalações para os serviços de comissaria e instalações de limpeza das aeronaves, entre outras.

28) Quais são as definições de Área Patrimonial e Área Operacional?

Área patrimonial do aeródromo, também chamada de perímetro patrimonial, segundo definição que consta no parágrafo 107.3(a)(8) do RBAC nº 107, significa a área indicada no instrumento de outorga de exploração do aeródromo. Coincide com a área abrangida pelo complexo aeroportuário, que é caracterizado pelo sítio aeroportuário, descrito no instrumento de outorga de cada aeródromo, normalmente incluindo faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e comerciais relacionadas ao aeródromo.

Área Operacional, segundo definição que consta no inciso XXIV do art. 4º do PNAVSEC, significa a área de acesso restrito, dentro dos limites do aeródromo, constituída de área de manobras, embarque e desembarque de passageiros e de carga, pátios, torre de controle, unidades de controle do espaço aéreo, demais edificações operacionais e faixa de pista.

29) Quais são as definições de carga suspeita e carga de alto risco?

Carga ou mala postal suspeita, de acordo com o parágrafo 107.3(a)(17) do RBAC nº 107, é a denominação dada a um volume de carga ou mala postal que apresente alguma das seguintes características: não identificável, abandonado, violado, que apresente ruído, exale odor que indique uma suspeita ou apresente sinais de vazamento de alguma substância líquida, sólida ou gasosa não identificável como substância permitida para transporte.

Carga de alto risco, de acordo com o parágrafo 107.3(a)(16) do RBAC nº 107, significa o volume de carga ou mala postal que:

- pode representar uma ameaça, de acordo com informações de inteligência;
- apresente sinais de adulteração com anomalia que aumente a suspeita; ou
- tenha sido entregue por entidade desconhecida e possua natureza tal que apenas as medidas de segurança habituais não são suficientes para detectar itens proibidos que possam colocar em risco a aviação civil.

CAPACITAÇÃO E CERTIFICAÇÕES EXIGIDAS

30) Quais são as funções exercidas nos aeroportos que necessitam de curso e certificação AVSEC específica?

O Apêndice A do RBAC nº 110 apresenta a lista de atividades AVSEC que exigem certificação específica dos profissionais responsáveis por desempenhá-las. Dessa forma, faz-se necessária a capacitação em cursos AVSEC nos casos de execução de uma das funções elencadas no Apêndice A do RBAC nº 110.

Por exemplo, a inspeção de provisões de bordo (linha 9 do Apêndice A do RBAC nº 110) deve ser realizada por profissional certificado no curso “Básico AVSEC” ou no curso “Inspeção de Segurança da Aviação Civil”. A execução de atividade de controle de qualidade AVSEC para aeroportos, exceto testes (linha 33 do Apêndice A do RBAC nº 110), exige do profissional a certificação em “AVSEC para Operador de Aeródromo”.

Por outro lado, a certificação em determinado curso não obriga o profissional a exercer determinadas atividades AVSEC, sendo facultada ao empregador a designação desse profissional.

Observação: ressalta-se que a Conscientização com AVSEC não é um curso, e por isso, ela não habilita a realização de nenhuma atividade AVSEC. A Conscientização com AVSEC é uma atividade de orientação a todo profissional que terá acesso sem acompanhamento nas áreas restritas e controladas de aeroportos, sobre as regras de permanência nessas áreas de forma a garantir a segurança das operações.

31) Em que casos o curso “AVSEC para operações de solo” é obrigatório para os profissionais de *handling*?

A resposta a essa pergunta baseia-se em três normativos da ANAC: RBAC nº 108, IS nº 108-001A e RBAC nº 110 (<http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>).

Por força do RBAC nº 108 e da IS nº 108-001A, a proteção de bagagens, cargas, serviço de bordo e provisões de bordo e das aeronaves ficam a cargo dos operadores aéreos. O RBAC nº 110 complementa esses dois normativos, uma vez que trata da capacitação necessária aos profissionais que realizam vigilância em provisões de bordo, serviço de bordo, carga ou correio ou bagagens despachadas e proteção de área estéril ou de aeronave (respectivamente, linhas 20 e 22 do Apêndice A do RBAC nº 110).

Essas duas atividades podem ser realizadas por APAC, vigilantes ou por profissionais de *handling*, contanto que estejam devidamente capacitados e certificados para a função.

Logo, se os profissionais das empresas de *handling* não estiverem realizando atividades de vigilância, não se faz necessária capacitação específica em AVSEC. Por outro lado, caso tenham que desempenhar serviço de proteção ou vigilância, obrigatoriamente deverão ser capacitados em AVSEC, nos moldes do Apêndice A do RBAC nº 110.

32) Qual a capacitação necessária para exercer a atividade de supervisão da inspeção e revista dos passageiros e bagagens no aeródromo?

A formação mínima será o curso “Inspeção de segurança da aviação civil”, podendo também o profissional ser formado em “AVSEC para operadores aéreos” ou “AVSEC para operadores de aeródromo”, conforme linha 30 do Apêndice A do RBAC nº 110.

Dessa forma, o papel de supervisão AVSEC no aeródromo será conferido aos profissionais capacitados que possuam o perfil mais adequado para a função, a critério do operador do aeródromo.

33) Não haverá mais o cargo de Gerente AVSEC?

De fato, não haverá. O Gerente AVSEC não foi incluído no RBAC nº 110, uma vez que a atual regulamentação AVSEC da ANAC não exige profissionais com determinados cargos, mas tão somente a capacitação para desempenhar determinada atividade.

Nesse contexto foram inseridas no RBAC nº 110, a capacitação e a certificação referentes ao responsável pela AVSEC de Operador de Aeródromo.

34) Qual a certificação necessária para que os responsáveis AVSEC de operadores de aeródromos possam exercer suas atividades?

Certificação “AVSEC para Operador de Aeródromo”, conforme Apêndice A, linha 27 do RBAC nº 110.

35) Não haverá mais o curso de Auditor AVSEC? Como será a formação desse profissional e a formalização para o desempenho da atividade?

O curso de Auditor AVSEC não é mais uma exigência. Permite-se assim que os operadores utilizem para o desempenho de suas atividades de controle de qualidade, profissionais com certificação em “AVSEC para Operadores de Aeródromo”, para o caso de operadores de aeródromo (linhas 33 do Apêndice A do RBAC nº 110).

O operador poderá buscar entre esses profissionais certificados, aqueles que possuam o melhor perfil para realizar atividades relacionadas ao controle de qualidade da AVSEC.

**MENOR APRENDIZ COM MENOS DE
18 ANOS DE IDADE**

36) O parágrafo 107.93(b)(3) do RBAC nº 107 exige a apresentação de antecedentes criminais para credenciamento permanente que permita acesso às áreas controladas e áreas restritas de segurança do aeródromo. Isso impede o credenciamento de menores de 18 anos de idade, para os quais não são disponibilizadas as certidões de antecedentes criminais?

Na regulamentação atual, não há impedimento ao credenciamento de menores de 18 anos de idade para acesso às áreas controladas e áreas restritas de segurança dos aeródromos.

Conforme a legislação brasileira, não há a possibilidade de um menor de 18 anos ter antecedentes criminais. Logo, fica dispensada a apresentação de antecedentes.

37) Menores de 18 anos de idade podem realizar atividade AVSEC?

De acordo com o parágrafo 110.11(a)(1)(ii) do RBAC nº 110, um dos pré-requisito para o desempenho de atividade AVSEC é a comprovação da maioridade penal. Portanto, menores de 18 anos de idade estão impedidos de exercerem as atividades AVSEC listadas no Apêndice A do RBAC nº 110.

Entretanto, os menores de 18 anos de idade que forem receber credencial aeroportuária permanente para acesso às áreas operacionais do aeródromo devem participar da atividade de “Conscientização com AVSEC”, na forma prevista no parágrafo 107.97 do RBAC nº 107.

Um menor aprendiz que possua mais de 18 anos de idade poderá realizar atividade AVSEC, desde que cumpra os demais requisitos normativos previstos no RBAC nº 110.

SEGURANÇA APLICADA ÀS ENTIDADES LOCALIZADAS FORA DO SÍTIO AEROPORTUÁRIO

38) O RBAC nº 107 estabelece requisitos de segurança aplicáveis às entidades localizadas fora do sítio aeroportuário?

Sim. Aos terminais de carga, empresas de provisão de serviço de bordo localizadas fora do sítio aeroportuário, aplica-se a seção 107.215 do RBAC nº 107, que estabelece que medidas preventivas de proteção de perímetro, pessoas e objetos sejam implementadas (zoneamento de segurança, barreiras de proteção, vigilância, controle de acesso e inspeção, quando aplicáveis).

No caso das empresas de provisão de serviço de bordo (comissaria), por exemplo, para serem regularmente contratadas por um operador aéreo, devem observar as disposições Subparte D do RBAC nº 108.

39) Funcionários das entidades localizadas fora do sítio aeroportuário devem possuir certificação AVSEC?

Sim. No caso, de entidades localizadas fora do sítio aeroportuário que precisam cumprir requisitos de AVSEC aplicáveis, conforme citado na questão anterior, os profissionais que exerçam atividades AVSEC necessitam estar capacitados e certificados, observando as disposições do RBAC nº 110.

Agência Nacional de Aviação Civil
Setor Comercial Sul • Quadra 09 • Lote C • Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200 • Brasília/DF – Brasil
<http://www.anac.gov.br>
Fale com a ANAC - 163