
Aprovação: Portaria nº xxxxx/SIA, de xx de xxxxx de 2019.

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

1. OBJETIVO

- 1.1 Esta Instrução Suplementar disponibiliza modelo de programa de segurança aeroportuária que atende aos requisitos contidos nas seções 107.211 a 107.217 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 107 e 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.
- 1.2 Os recursos de prevenção e de resposta descritos nesta Instrução Suplementar podem ser utilizados como referência pelos operadores de aeródromo que não sejam obrigados a cumprir os requisitos constantes nas seções 107.211 a 107.217 do RBAC nº 107.

2. REVOGAÇÃO – N/A

- 2.1 Esta Instrução Suplementar revoga a Instrução Suplementar nº 107-001 Revisão C.

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 – PNI AVSEC.
- 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 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.
- 3.4.9 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 **Ameaça:** intenções declaradas de causar consequências indesejáveis (danos ou prejuízos) ou outra ação hostil contra instalações ou operações da aviação civil. As possíveis ameaças não se restringem apenas a um evento isolado, podendo ser compreendida como uma circunstância ou tendência potencial de ocorrência de evento adverso provocado intencionalmente pelo perpetrador. Essa categoria inclui, dentre outras situações, a ameaça de bomba.
- 4.2 **Área operacional:** 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.
- 4.3 **Comportamento suspeito:** comportamento que suscita sentimentos de alerta ou desconfiança, porque é fora do comum para determinado tempo, lugar ou circunstância. A determinação de comportamento suspeito deve basear-se no comportamento e atitude da pessoa e não adotar critérios de raça, idade, sexo, religião, etnia ou origem nacional.
- 4.4 **Equipamento do tipo CT (computed tomography):** equipamento utilizado para inspeção não invasiva de objetos que possui tecnologia CT (**Computed Tomography**) capaz de gerar imagens 3D dos volumes inspecionados e identificar com precisão os locais onde estão os possíveis materiais explosivos.
- 4.5 **Equipamento de raios-x baseado em algoritmos:** também conhecido como equipamento de raios-x com EDS (**explosive detection system**), é utilizado para inspeção não invasiva de objetos. É capaz de determinar o coeficiente de absorção de massa de um material através da interação da energia dos raios-x com o material, identificando substâncias com alta possibilidade de serem explosivas.
- 4.6 **Equipamento de raios-x convencional:** equipamento utilizado para inspeção não invasiva de objetos, através da emissão de raios-x. Pode ser do tipo **single view**, capaz de gerar uma imagem de cada objeto contido num volume de bagagem, carga ou correio, ou **multi-view**, capaz de gerar duas ou mais imagens de cada objeto.
- 4.7 **Equipamento detector de traços explosivos:** equipamento utilizado para a inspeção de pessoas ou objetos com tecnologia capaz de detectar a presença de pequenas quantidades de materiais explosivos.
- 4.8 **Equipamento detector manual de metais:** também conhecido como “raquete”, é um equipamento portátil utilizado para inspeção não invasiva de pessoas, capaz de detectar a presença de objetos metálicos escondidos junto ao corpo dos inspecionados.
- 4.9 **Equipamento pórtico detector de metais:** equipamento utilizado para inspeção não invasiva de pessoas, capaz de detectar a presença de objetos metálicos escondidos junto ao corpo dos inspecionados.
- 4.10 **Escâner corporal:** também conhecido como **Body Scanner**, é um equipamento utilizado para inspeção não invasiva de pessoas, capaz de detectar a presença de objetos metálicos e não metálicos escondidos junto ao corpo dos inspecionados.
- 4.11 **Funcionário:** quando não especificado, entende-se como qualquer pessoa contratada pelo operador de aeródromo, de forma direta ou indireta, ou preposto que esteja, sob

autorização formal do operador de aeródromo, prestando serviço para este.

- 4.12 **Inspeção de segurança aleatória:** inspeção de segurança conduzida aleatoriamente em pessoa (busca pessoal ou através de escâner corporal) ou pertence de mão (inspeção manual). Objetiva trazer um caráter de imprevisibilidade à inspeção de segurança da aviação civil.
- 4.13 **Inspeção de segurança primária:** primeira atividade realizada para a inspeção de segurança de pessoas e objetos.
- 4.14 **Inspeção de segurança secundária:** inspeção de segurança complementar realizada com o objetivo de esclarecer alarme e suspeita gerados na inspeção de segurança primária.
- 4.15 **Item ilícito:** item cujo porte ou posse seja proibido por lei.
- 4.16 **Módulo de inspeção de contingência:** módulo de inspeção de segurança de pessoas que pode ser utilizado temporariamente em caso de pane, avaria ou suspeita de mau funcionamento dos equipamentos de inspeção. Pode ser dotado de menos recursos humanos e materiais que o exigido em situação normal.
- 4.17 **Módulo de inspeção de segurança de pessoas:** conjunto mínimo de recursos humanos e materiais habilitado a realizar os procedimentos de inspeção de pessoas e pertences de mão em um ponto de controle de acesso de pessoas à área restrita de segurança.
- 4.18 **Objeto(s) suspeito(s):** qualquer substância, objeto ou volume, incluindo bagagem de mão, bagagem despachada, carga ou mala postal, suspeito de conter artefatos explosivos, artefatos químicos, biológicos, radiológicos e nucleares (QBRN); ou outro artigo perigoso com potencial de causar dano iminente.
- 4.19 **Responsável pela AVSEC:** é o profissional, devidamente capacitado, designado pelo operador de aeródromo, responsável pela gestão e coordenação do setor de segurança aeroportuária e dos recursos necessários à aplicação dos controles preventivos de segurança e de contingência previstos no RBAC nº 107.
- 4.20 **Responsável pelo PCQ/AVSEC:** é o profissional designado pelo operador de aeródromo, responsável pela gestão dos processos relacionados ao controle de qualidade AVSEC previstos no RBAC nº 107.
- 4.21 **Sistemas de detecção de intrusos:** dispositivos eletrônicos capazes de detectar a entrada ou tentativa de entrada de um intruso através do perímetro externo ou da área protegida, identificar a localização e emitir um alarme. Em geral, é utilizado juntamente com um sistema de circuito fechado de televisão (CFTV) para verificação dos alarmes.
- 4.22 **Sistema de inserção de imagens de falsas ameaças:** também conhecido pela sigla TIP (**threat image projection**) é um sistema inserido nos equipamentos de raios-x, utilizado para treinamento e avaliação de desempenho dos APAC. A ferramenta possibilita a inserção de imagens de falsas ameaças nas imagens projetadas para análise pelos APAC, possibilitando a mensuração da qualidade da atividade exercida por determinado profissional ou equipe.
- 4.23 **Tecnologia automatizada de controle de acesso:** tecnologia que permite que os pontos de controle de acesso do aeródromo utilizem métodos automáticos de leitura e reconhecimento de credenciais ou autorizações, como forma de identificar se uma pessoa ou veículo possui permissão de acesso a uma área restrita de segurança (ARS)

ou a uma área controlada (AC). Esse tipo de sistema é, de forma geral, gerenciado pelo setor de segurança do aeródromo, interligado com as informações do setor de credenciamento que, por meio do seu banco de dados, conectado aos pontos de controle acesso, permite a identificação precisa das pessoas e veículos e suas respectivas permissões de acesso, por meio de identificação biométrica, leitura de credencial ou ambos.

- 4.24 **Vulnerabilidade:** situações que caracterizam falhas ou pontos potencialmente inseguros no âmbito do sistema aeroportuário, e que podem ser explorados por uma fonte de ameaça (um perpetrador ou terrorista). O não cumprimento de medidas preventivas de segurança obrigatórias configura-se em vulnerabilidade no sistema. Outras vulnerabilidades não relacionadas a medidas obrigatórias podem ser identificadas. Em geral, estão relacionadas às deficiências ou não conformidades acerca de requisitos de AVSEC.

5. DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO

5.1 Elaboração e Encaminhamento do PSA

5.1.1 Conforme previsto na seção 107.211 do RBAC nº 107, o operador de aeródromo deve:

- a) Elaborar, implementar e manter um Programa de Segurança Aeroportuária (PSA);
- b) Apresentar o PSA à ANAC para fins de aprovação; e
- c) Providenciar, em prazo não superior a 90 (noventa) dias, a revisão do programa e sua respectiva apresentação à ANAC para fins de aprovação, sempre que:
 - I – determinado pela ANAC;
 - II – exigido por alguma alteração nas normas aplicáveis;
 - III – houver alterações operacionais no aeródromo que justifiquem a necessidade de atualização ou revisão de procedimentos de segurança; ou
 - IV – houver alteração na classificação do aeródromo.

5.1.2 O operador de aeródromo deve encaminhar o programa de segurança, em formato digital, por meio de formulário próprio (Formulário de Apresentação do PSA) disponibilizado na página eletrônica da ANAC na rede mundial de computadores (www.anac.gov.br/avsec).

5.2 Conteúdo do PSA

5.2.1 Conforme previsto na seção 107.211 do RBAC nº 107, no PSA devem constar as informações gerais do aeródromo e do operador, além da descrição dos recursos organizacionais, materiais, humanos e procedimentais empregados na aplicação de medidas preventivas e de resposta.

5.2.2 São partes integrantes do PSA:

- a) Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores (PSTAV);
- b) Plano de Contingência de AVSEC do Aeródromo (PCA);

- c) Programa de Instrução de AVSEC (PIAVSEC); e
 - d) Programa de Controle de Qualidade AVSEC (PCQ/AVSEC).
- 5.2.3 Na hipótese de o operador de aeródromo promover operações de transporte de valores, a aprovação do PSA fica condicionada a apresentação do PSTAV e da ata da reunião extraordinária da Comissão de Segurança Aeroportuária que aprovou o PSTAV.
- 5.2.4 A avaliação de conformidade com a regulação vigente do PSTAV deve ser realizada pela Comissão de Segurança Aeroportuária em reunião extraordinária específica para essa finalidade.
- 5.2.5 O PSA deve ser apresentado à ANAC com a seguinte estrutura:
- a) capa, conforme conteúdo do Apêndice B;
 - b) termos de responsabilidades, conforme conteúdo do Apêndice C;
 - c) sumário, conforme conteúdo do Apêndice D;
 - d) formulário de dados de AVSEC do aeródromo, conforme conteúdo do Apêndice E;
 - e) recursos preventivos de segurança, conforme conteúdo do Apêndice F;
 - f) Plano de Contingência de AVSEC do aeródromo (PCA), conforme conteúdo do Apêndice G;
 - g) Programa de Instrução de AVSEC (PIAVSEC), conforme conteúdo do Apêndice H;
 - h) Programa de Controle de Qualidade AVSEC, conforme conteúdo do Apêndice I;
 - i) Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores (PSTAV), acompanhado da respectiva ata da reunião extraordinária da Comissão de Segurança Aeroportuária que o aprovou;
- 5.2.6 Os itens descritos nas alíneas “a”, “b”, “c” e “d” (Capa, Termos de Responsabilidades, Sumário e Formulário de Dados AVSEC do Aeródromo) devem ser elaborados por meio do preenchimento dos campos contidos nos Apêndices B, C, D e E desta IS, com as informações próprias do operador de aeródromo.
- 5.2.7 O sumário deve ser elaborado de forma que seja possível identificar os tópicos que estão sendo aplicados pelo operador de aeródromo, os tópicos que sofreram alteração e, ainda, eventuais inserções de medidas adicionais de segurança no corpo do PSA.
- 5.2.8 O item descrito na alínea “e” (Recursos Preventivos de Segurança) deve apresentar a indicação do requisito do RBAC nº 107, seguidos dos recursos ou procedimentos preventivos de segurança correspondentes, na medida em que sejam necessários para o cumprimento do requisito ou o alcance do seu objetivo, observando-se o seguinte:
- a) o Apêndice F apresenta uma forma padronizada da redação dos recursos e procedimentos preventivos de segurança;
 - b) os títulos dos requisitos do RBAC nº 107 que não sejam aplicáveis a determinadas classes de operadores devem ser mantidos no corpo do PSA, mas com a descrição da mensagem “NÃO APLICÁVEL”, em substituição aos parágrafos que descreveriam os recursos preventivos de segurança;

c) alguns dos requisitos do RBAC nº 107 dispõem de mais de uma forma de cumprimento previsto, ou seja, mais de um procedimento preventivo de segurança aceitável pela ANAC. Nesses casos, o operador que optar por não realizar determinados procedimentos deve substituir os parágrafos que descrevem os recursos ou procedimentos pela mensagem “NÃO REALIZADO”;

d) o operador de aeródromo pode optar por descrever recursos ou procedimentos preventivos de segurança diferentes dos dispostos no Apêndice F, hipótese na qual devem ser submetidos à análise e aprovação da ANAC. Nestes casos, o operador deve proceder às alterações que julgar necessárias no texto e justificá-las no Formulário de Apresentação do PSA; e

e) o operador de aeródromo que desejar aplicar alguma medida adicional de segurança que não tenha correspondência com os requisitos contidos no RBAC nº 107 deve inseri-la após os tópicos que contêm a mensagem “Medidas Adicionais de Segurança”, dispostos no Apêndice F, ao final de cada grupo de requisitos.

5.2.9 O item descrito na alínea “f” (Plano de Contingência) deve ser elaborado considerando as diretrizes constantes no PNCAVSEC e o conteúdo do Apêndice G.

5.2.10 O item descrito na alínea “g” (Programa de Instrução AVSEC) deve ser elaborado considerando as diretrizes constantes no PNIAVSEC e o conteúdo do Apêndice H.

5.2.11 O item descrito na alínea “h” (Programa de Controle de Qualidade AVSEC) deve ser elaborado considerando as diretrizes constantes no RBAC nº 107 e o conteúdo do Apêndice I.

5.2.12 O operador do aeródromo pode proceder alterações que julgar necessárias no texto dos apêndices G, H e I, devendo indicá-las no Sumário e justificá-las no Formulário de Apresentação do PSA.

5.2.13 A ANAC poderá disponibilizar, através de seu sítio eletrônico, modelos para orientar a elaboração de determinados documentos por parte do operador de aeródromo (formulários de testes de equipamentos, termos de credenciamento, PSESCA, PSTAV, entre outros).

5.3 **Análise e Aprovação do PSA**

5.3.1 A análise de programa de segurança é uma atividade realizada pela ANAC previamente a aprovação do respectivo documento. A atividade observará as seguintes disposições:

a) a análise não incluirá avaliação dos aspectos de forma já previstos nesta instrução complementar.

b) a análise incluirá avaliação do conteúdo do programa que sofreu modificação e que esteja devidamente indicada no Sumário e justificada no Formulário de Apresentação do PSA.

c) a análise incluirá avaliação de todos os campos desta Instrução Suplementar onde há previsão de inserção de informações por parte do operador do aeródromo.

5.4 **Alterações do PSA Aprovado**

5.4.1 Alterações das informações de que trata o Apêndice E desta instrução complementar, do PSA já aprovado pela ANAC, serão analisadas pela Agência, que irá comunicar formalmente o operador de aeródromo a respeito do aceite ou não das alterações.

5.4.1.1 A alteração do Apêndice E do PSA já aprovado pela ANAC não resulta em

publicação de nova Portaria de aprovação de Programa de Segurança Aeroportuário.

5.4.2 As demais alterações de PSA seguem o disposto nos itens 5.1, 5.2 e 5.3.

6. APÊNDICES

Apêndice A – Lista de Reduções

Apêndice B – Capa do Programa de Segurança Aeroportuária

Apêndice C – Termos de Responsabilidades

Apêndice D – Modelo de Sumário

Apêndice E – Formulário de Dados AVSEC do Operador de Aeródromo

Apêndice F – Recursos Preventivos de Segurança

Apêndice G – Plano de Contingência

Apêndice H – Programa de Instrução AVSEC

Apêndice I – Programa de Controle de Qualidade AVSEC

7. DISPOSIÇÕES FINAIS

7.1. O operador de aeródromo 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 aeroportuárias.

7.2. Considerando que o acesso irrestrito aos Apêndices E, F, G, H e I desta instrução suplementar 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 sigilosa.

7.3. A guarda e distribuição do PSA produzido nos termos desta Instrução Suplementar devem observar procedimentos de controle, definidos pelo operador de aeródromo, necessários para garantir o acesso ao documento restrito às pessoas com necessidade de conhecê-lo, conforme o grau de sigilo atribuído.

7.4. Conforme previsto na seção 107.211(a)(2) do RBAC 107, o operador de aeródromo deve disponibilizar as partes pertinentes do PSA às entidades públicas e privadas da comunidade aeroportuária que necessitem conhecer as informações do programa, para fins de aplicação coordenada e eficaz dos procedimentos preventivos de segurança e dos procedimentos de resposta à emergência.

7.5. Independentemente de apresentação de PSA à ANAC para aprovação, os meios e procedimentos contidos nos Apêndices F, G, H e I desta Instrução Suplementar são de cumprimento obrigatório a partir de 18 de julho de 2016.

7.5.1 Excetuam-se do disposto no item 7.5, os itens F.17.5(b) e F.23.22.1 do Apêndice F desta Instrução Suplementar, os quais são de cumprimento obrigatório a partir de 18 de julho de 2017.

- 7.6. Meios e procedimentos alternativos podem ser adotados em substituição aos meios e procedimentos de que trata os itens 7.5 e 7.5.1, desde que aprovados pela ANAC nos termos do art. 14 da Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008.
- 7.7. Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC.
- 7.8. Esta IS entra em vigor em 17 de maio de 2019.

MANUATA

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) ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária
- e) API - **Advance Passenger Information** (Informações Antecipadas sobre Passageiros)
- f) AVSEC – **Aviation Security** (Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita)
- g) ARS – Área Restrita de Segurança
- h) ATC – **Air Traffic Control** (Serviço de Controle de Tráfego Aéreo)
- i) AWB – **Air waybill** (Conhecimento Aéreo)
- j) CFTV – Circuito Fechado de Televisão
- k) CINDACTA – Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
- l) COA – Centro de Operações Aeroportuárias
- m) COE – Centro de Operações de Emergência
- n) COMDABRA – Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro
- o) COMAER – Comando da Aeronáutica
- p) COMGAR – Comando-Geral de Operações Aéreas
- q) CONSAC – Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil
- r) CSA – Comissão de Segurança Aeroportuária
- s) DAVSEC – Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita
- t) DPF – Departamento de Polícia Federal
- u) DSAC – Documento de Segurança da Aviação Civil
- v) EDS – **Explosive Detection System** (Sistema de Detecção de Explosivos)
- w) ESAB – Exercício Simulado de Ameaça de Bomba
- x) ESAIA – Exercício Simulado de Apoderamento Ilícito de Aeronaves
- y) ETD – **Explosive Trace Detection** (Detecção de Traços Explosivos)
- z) ETSP - Exame Toxicológico de Substâncias Psicoativas
- aa) GABAER – Gabinete do Comandante da Aeronáutica
- bb) IATA – **International Air Transport Association** (Associação Internacional do Transporte Aéreo)
- cc) IS – Instrução Suplementar

- dd) MANPADS - **Man-portable air-defense system** (Sistema Portátil de Defesa Aérea)
- ee) OACI – Organização de Aviação Civil Internacional
- ff) PCQ/AVSEC – Programa de Controle de Qualidade 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) PNCAVSEC – Plano Nacional de Contingência de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita
- ii) PNIAVSEC – Programa Nacional de Instrução de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita
- jj) PNR – **Passenger Named Record** (Registro de Identificação de Passageiros)
- kk) RFB – Secretaria da Receita Federal do Brasil
- ll) PSA – Programa de Segurança Aeroportuária
- mm) PSOA – Programa de Segurança do Operador Aéreo
- nn) PSTAV – Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores
- oo) RBAC – Regulamento Brasileiro da Aviação Civil
- pp) SISBIN – Sistema Brasileiro de Inteligência
- qq) TECA - Terminal de Cargas
- rr) VIGIAGRO – Vigilância Agropecuária Internacional

APÊNDICE B - CAPA DO PROGRAMA DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA

RESERVADO

PROGRAMA DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA - PSA
SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

[LOGO DO OPERADOR DE AERÓDROMO]

[NOME COMERCIAL DO OPERADOR DE AERÓDROMO]

[CÓDIGOS IATA E ICAO DO OPERADOR DE AERÓDROMO]

RESERVADO

APÊNDICE C – TERMOS DE RESPONSABILIDADES

A - Termo de Elaboração, Guarda, Distribuição e Controle

Em atenção à designação do <Representante Legal>, representante legal do operador de aeródromo <nome do aeródromo>, declaro que participei da elaboração do presente PSA, conforme regulamentação da ANAC.

Tendo ciência de que a divulgação não autorizada do conteúdo deste PSA compromete a segurança do aeródromo, bem como do Sistema de Segurança da Aviação Civil brasileiro, responsabilizo-me pela guarda, distribuição e controle deste documento, tratando-o como reservado.

Sendo assim, assino o presente termo de elaboração, guarda, distribuição e controle.

(Localidade), (dia) de (mês) de (ano)

Nome e assinatura do Responsável pela AVSEC do aeródromo

B - Termo de Compromisso de Cumprimento do PSA

Em atenção à regulamentação da ANAC, declaramos que temos conhecimento, nesta data, das responsabilidades, medidas e procedimentos de segurança da aviação civil contidos no PSA do aeródromo <nome do aeródromo>, elaborado, atualizado e conferido pelo responsável pela elaboração, guarda, distribuição e controle do PSA.

Sendo assim, assinamos o presente termo de compromisso de cumprimento responsabilizando-nos e comprometendo-nos pelo cumprimento do referido PSA em todos os seus aspectos legais e normativos perante a Agência Nacional de Aviação Civil.

(Localidade), (dia) de (mês) de (ano)

Nome e assinatura do Representante Legal do aeródromo

Nome e assinatura do Responsável pela AVSEC do aeródromo

Nome e assinatura do profissional responsável pela gestão do aeródromo

APÊNDICE D – MODELO DE SUMÁRIO

SUMÁRIO DO PSA		LOGOTIPO DO OPERADOR DO AERÓDROMO	
	APLICAÇÃO	ALTERAÇÃO	PÁGINA
A. DADOS AVSEC DO AERÓDROMO	-	-	
B. RECURSOS PREVENTIVOS DE SEGURANÇA	-	-	
I. RECURSOS ORGANIZACIONAIS, TECNOLÓGICOS E HUMANOS	-	-	
107.17 Avaliação de Risco e Planejamento Aeroportuário	-	-	
107.17(a) Processo de avaliação de risco			
107.17(b) Consideração dos aspectos AVSEC em estudos e projetos aeroportuários			
107.17(c) Aplicação dos controles de segurança nas ARS e a imprevisibilidade			
107.17(d) Consideração dos Aspectos de AVSEC durante Obras e Serviços			
107.19 Aquisição de Equipamentos de Segurança	-	-	
107.19(a) Equipamentos de Segurança e Especificações Técnicas			
107.19(b) Novas tecnologias e conceitos operacionais			
107.19(c) Inventário dos equipamentos de segurança			
107.21 Calibração dos Equipamentos de Segurança	-	-	
107.21(a) Calibração dos equipamentos de segurança			
107.23 Operação e Manutenção dos Equipamentos de Segurança	-	-	
107.23(a) Operação e manutenção dos equipamentos de segurança			
107.25 Recursos Humanos	-	-	
107.25(a) Designação de profissionais			
107.25(b) Responsável pela AVSEC no aeródromo			
107.25(c) Responsável pelo controle de qualidade AVSEC no aeródromo			
107.25(d) Auditores AVSEC			
Medidas Adicionais de Segurança	-	-	
II. SISTEMA DE COORDENAÇÃO E COMUNICAÇÃO	-	-	
107.37 Ativação da Comissão de Segurança Aeroportuária	-	-	
107.37(a) Ativação da CSA			
107.39 Atribuição de Responsabilidades à CSA	-	-	
107.39(a) Atribuições da CSA			
107.41 Regimento Interno da CSA	-	-	
107.41(a) Regimento Interno da CSA			
107.43 Comunicação sobre Assuntos de AVSEC			
107.43(a) Documento de Segurança da Aviação Civil (DSAC)			
Medidas Adicionais de Segurança	-	-	
III. SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO ÀS ÁREAS E INSTALAÇÕES DO AERÓDROMO			
III-A. ZONEAMENTO E BARREIRAS DE SEGURANÇA			
III-B. VIGILÂNCIA E SUPERVISÃO			
III-C. CREDENCIAL E AUTORIZAÇÃO			
III-D. CONTROLE DE ACESSO			
IV. SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO À PESSOAS E OBJETOS			
IV-A. CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS ÀS PESSOAS, EXCETO AOS PASSAGEIROS			
IV-B. CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS AOS PASSAGEIROS			
IV-C. CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS À BAGAGEM DESPACHADA			
IV-D. CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS À CARGA, MALA POSTAL E OUTROS ITENS			
V. SISTEMA DE CONTROLE DE QUALIDADE			
VI. SISTEMA DE CONTINGÊNCIA			
VII. PROGRAMAS E PLANOS DE SEGURANÇA			
G. PLANO DE CONTINGÊNCIA AVSEC DO AERÓDROMO			
H. PROGRAMA DE INSTRUÇÃO AVSEC - PIAVSEC			
I. PROGRAMA DE CONTROLE DE QUALIDADE AVSEC			

APÊNDICE E – FORMULÁRIO DE DADOS AVSEC DO AERÓDROMO

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 1)

INFORMAÇÕES CADASTRAIS DO OPERADOR			
Razão Social:			
Razão Comercial:			
CNPJ:			
Endereço:			
Site:			

INFORMAÇÕES CADASTRAIS DO AERÓDROMO			
Município/cidade servida pelo aeródromo:			
Nome do Aeródromo:			
Nome Comercial:			
Código OACI:		Código IATA:	
Endereço:			
Telefone:			

CARACTERÍSTICAS GERAIS DO AERÓDROMO	
Categoria:	<i>[Aeródromo público doméstico ou internacional]</i>
Utilização:	<i>[Compartilhado (público/militar) ou não compartilhado]</i>
Operação:	<i>[Período de operação, exemplo: 24h]</i>
Voos em operação:	<i>[Apenas voos domésticos ou voos domésticos e internacionais]</i>
Transporte de Valores	<i>[Atende operações de valores ou não atende operações de valores]</i>

ORGANIZAÇÕES PÚBLICAS EM ATUAÇÃO NO AERÓDROMO	
Órgão policial (I)	<i>[Especificar a presença, o período de funcionamento e as atribuições básicas que exerce no sítio aeroportuário e no seu entorno]</i>
Órgão policial (II)	<i>[Especificar a presença, o período de funcionamento e as atribuições básicas que exerce no sítio aeroportuário e no seu entorno]</i>
Órgão policial (III)	<i>[Especificar a presença, o período de funcionamento e as atribuições básicas que exerce no sítio aeroportuário e no seu entorno]</i>
Receita Federal	<i>[Especificar a presença e o período de funcionamento]</i>
ANVISA	<i>[Especificar a presença e o período de funcionamento]</i>
VIGIAGRO	<i>[Especificar a presença e o período de funcionamento]</i>
ANAC	<i>[Especificar a presença e o período de funcionamento]</i>
Etc.	<i>[Acrescentar ou excluir linhas, se necessário]</i>

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 2)

RESPONSÁVEL PELA AVSEC			
Nome do profissional titular:			
Capacitação:			
Telefone:		E-mail:	
Nome do profissional suplente:	<i>[Profissional obrigatório pelo RBAC 107]</i>		
Capacitação:			

Telefone:		E-mail:	
-----------	--	---------	--

RESPONSÁVEL LOCAL PCQ/ AVSEC			
------------------------------	--	--	--

Nome do profissional titular:			
Capacitação:	<i>(Inserir caso possua certificação AVSEC)</i>		
Telefone:		E-mail:	
Nome do profissional suplente:	<i>[Profissional não obrigatório pelo RBAC 107]</i>		
Capacitação:	<i>(Inserir caso possua certificação AVSEC)</i>		
Telefone:		E-mail:	

RESPONSÁVEL PELO SETOR DE CREDENCIAMENTO			
--	--	--	--

Nome do profissional titular:			
Telefone:		E-mail:	
Nome do profissional suplente:	<i>[Profissional não obrigatório pelo RBAC 107]</i>		
Telefone:		E-mail:	

RESPONSÁVEL PELA DESIGNAÇÃO E CONTROLE DE PROFISSIONAIS AVSEC			
---	--	--	--

Nome do setor ou profissional responsável:			
Telefone:		E-mail:	

EMPRESAS CONTRATADAS PARA SERVIÇOS DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA			
---	--	--	--

Categoria	Nome	Atuação
Proteção da aviação civil	<i>[Nome da empresa]</i>	<i>[Especificar os processos de proteção em que atuam: VIGILÂNCIA, CREDENCIAMENTO, CONTROLE DE ACESSO, INSPEÇÃO, etc.]</i>
Vigilância	<i>[Nome da empresa]</i>	<i>[Especificar os processos de proteção em que atuam.]</i>
<i>Acrescentar linhas, se necessário</i>	<i>Acrescentar linhas, se necessário</i>	<i>Acrescentar linhas, se necessário</i>

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 3)

COMISSÃO DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA	
-------------------------------------	--

DOCUMENTO DE ATIVAÇÃO	
-----------------------	--

[Especificar o ato administrativo de ativação da CSA - exemplo: número e data do documento]

MEMBROS	
---------	--

Categoria	Denominação
Operador do Aeródromo	<i>[Especificar o nome da organização]</i>
Órgão de polícia (I)	<i>[Especificar o nome da organização]</i>
Órgão de polícia (II)	<i>[Especificar o nome da organização]</i>

Órgão de polícia (III)	<i>[Especificar o nome da organização]</i>
Organização militar	<i>[Especificar o nome da organização]</i>
Órgão de navegação aérea	<i>[Especificar o nome da organização]</i>
Órgão de migração	<i>[Especificar o nome da organização]</i>
Órgão de aduana	<i>[Especificar o nome da organização]</i>
Órgão de vigilância agropecuária	<i>[Especificar o nome da organização]</i>
Órgão de vigilância sanitária	<i>[Especificar o nome da organização]</i>
Operador aéreo (I)	<i>[Especificar o nome da organização]</i>
Operador aéreo (III)	<i>[Especificar o nome da organização]</i>
Operador aéreo (III)	<i>[Especificar o nome da organização]</i>
(Outros)	<i>[Acrescentar ou excluir linhas, conforme as organizações membros da CSA do aeródromo - 107.41]</i>

MANUAL

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 4)

ZONEAMENTO	
CLASSIFICAÇÃO DAS ÁREAS OPERACIONAIS	
Área, edificação ou instalação	Classificação
Pátio de estacionamento de aeronaves da aviação comercial regular ou <i>charter</i> (especificar o pátio se houver mais de um no aeródromo).	ARS ou AC/ARS, conforme F.12.23
Área de embarque passageiros para aviação comercial regular ou <i>charter</i> , entre o ponto de inspeção e a aeronave (especificar a sala se houver mais de uma no aeródromo).	ARS ou AC/ARS, conforme F.12.23
Área de processamento de bagagem despachada para aviação comercial regular ou <i>charter</i> (especificar a área se houver mais de uma no aeródromo).	ARS ou AC/ARS, conforme F.12.23
Área de processamento de carga ou mala postal para aviação comercial regular ou <i>charter</i> (especificar a sala se houver mais de uma no aeródromo).	ARS ou AC/ARS, conforme F.12.23
Área de processamento de suprimentos para aviação comercial regular ou <i>charter</i> (especificar a área se houver mais de uma no aeródromo).	ARS ou AC/ARS, conforme F.12.23
Pátio de estacionamento de aeronaves de táxi aéreo ou da aviação geral (especificar o pátio se houver mais de um no aeródromo).	Indicar AC ou ARS, conforme avaliação interna.
Eliminar ou acrescentar linhas na tabela, conforme realidade operacional do aeródromo e denominação própria das suas áreas, edifícios e instalações.	-

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 5)

ZONEAMENTO DO TERMINAL DE CARGAS	
CLASSIFICAÇÃO DAS ÁREAS OPERACIONAIS	
Áreas dentro do terminal de carga sob responsabilidade do operador de aeródromo	Classificação
Área ou ponto de aceitação ou recebimento da carga (<i>especificar, se houver mais de uma área</i>).	AP ou AC
Área de armazenamento	AC ou ARS
Área ou ponto de transferência	AC ou ARS
Área de inspeção	ARS
Área de paletização	ARS
<i>Eliminar ou acrescentar linhas na tabela, conforme realidade operacional do aeródromo e denominação própria das suas áreas.</i>	-

PONTOS SENSÍVEIS		
Áreas, edificações, instalações consideradas Pontos Sensíveis	Classificação da Área	Localização
Auxílio à navegação aérea	<i>Indicar AP, AC ou ARS, conforme avaliação interna</i>	<i>Especificar a localização pelo código do mapa de grade, conforme planta do Anexo 7 da Parte 15.</i>
Instalação de fornecimento de água	<i>Indicar AP, AC ou ARS, conforme avaliação interna</i>	<i>Especificar a localização pelo código do mapa de grade, conforme planta do Anexo 7 da Parte 15.</i>
Instalação de fornecimento de energia elétrica	<i>Indicar AP, AC ou ARS, conforme avaliação interna</i>	<i>Especificar a localização pelo código do mapa de grade, conforme planta do Anexo 7 da Parte 15.</i>
Instalação de fornecimento de combustível para aviação civil	<i>Indicar AP, AC ou ARS, conforme avaliação interna</i>	<i>Especificar a localização pelo código do mapa de grade, conforme planta do Anexo 7 da Parte 15.</i>
Trechos de pista de pouso/decolagem ou pista de táxi sob via pública	<i>Indicar AP, AC ou ARS, conforme avaliação interna</i>	<i>Especificar a localização pelo código do mapa de grade, conforme planta do Anexo 7 da Parte 15.</i>
<i>Acrescentar ou excluir linhas na tabela, conforme necessário.</i>	-	-

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 5)

ZONEAMENTO	
CLASSIFICAÇÃO DAS ÁREAS OPERACIONAIS	
Áreas dentro do terminal de carga sob responsabilidade do operador de aeródromo	Classificação
Área ou ponto de aceitação ou recebimento da carga <i>(especificar, se houver mais de uma área).</i>	AP ou AC
Área de armazenamento	AC ou ARS
Área ou ponto de transferência	ARS
Área de conferência ou fiscalização	ARS
Área de inspeção	ARS
Área de paletização	ARS
<i>Eliminar ou acrescentar linhas na tabela, conforme realidade operacional do aeródromo e denominação própria das suas áreas.</i>	-

PONTOS SENSÍVEIS	
Áreas, edificações, instalações consideradas Pontos Sensíveis	Localização
Auxílio à navegação aérea	<i>Especificar a localização pelo mapa de grade.</i>
Instalação de fornecimento de água	<i>Especificar a localização pelo mapa de grade.</i>
Instalação de fornecimento de energia elétrica	<i>Especificar a localização pelo mapa de grade.</i>
Instalação de fornecimento de combustível para aviação civil	<i>Especificar a localização pelo mapa de grade.</i>
Trechos de pista de pouso/decolagem ou pista de táxi sob via pública	<i>Especificar a localização pelo mapa de grade.</i>
<i>Acrescentar ou excluir linhas na tabela, conforme necessário.</i>	-

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 6)

BARREIRAS DE SEGURANÇA

Especificar (data, número, ata, etc) da reunião ordinária ou extraordinária da CSA que procedeu a análise e aprovação das barreiras de segurança do aeródromo.

BARREIRAS FÍSICAS (ARTIFICIAIS)

Trecho do perímetro	Comprimento e Altura	Material	Localização	Justificativa para ausência de faixa livre
<i>Especificar o trecho do perímetro cuja proteção ocorre por meio de barreiras artificiais (usar alguma denominação ou codificação).</i>	<i>Especificar o comprimento e altura do respectivo trecho.</i>	<i>Especificar o material componente da barreira física</i>	<i>Especificar a localização pelo mapa de grade (conjunto de quadros que abrange o trecho especificado).</i>	<i>Caso o trecho especificado não possua faixa livre, informar o motivo da ausência.</i>
<i>Acrescentar linhas na tabela, conforme necessário.</i>	-	-	-	-

BARREIRAS NATURAIS

Trecho do perímetro	Descrição	Informações adicionais	
		Localização	
<i>Especificar o trecho do perímetro cuja proteção ocorre por meio de barreiras naturais (usar alguma denominação ou codificação).</i>	<i>Descrever a natureza da barreira natural (espelhos d'água, rios, águas oceânicas, árvores, terrenos pantanosos, áreas com folhagens densas, precipícios e rochedos, etc)</i>	Localização	<i>Especificar a localização pelo mapa de grade.</i>
		Nível de Segurança	<i>Indicar o nível de segurança da barreira (avaliação qualitativa). Especificar se o nível é equivalente ao alcançado pelas barreiras físicas adjacentes. Descrição das características da barreira natural que justificam o nível de segurança indicado.</i>
		Medidas de Segurança Complementares	<i>Descrição das medidas de segurança complementares, eventualmente empregadas pelo aeródromo para alcançar nível de segurança equivalente às barreiras de segurança artificiais adjacentes.</i>
		Estudo Prévio	<i>Especificação do estudo prévio que contém o embasamento para constituição da barreira (número, data, responsável pela elaboração e responsável pela aprovação).</i>
<i>Acrescentar linhas na tabela, conforme necessário.</i>	-	-	-

PERÍMETROS DELIMITADOS SEM BARREIRAS DE SEGURANÇA

Trecho do perímetro e especificação das áreas	Justificativa da ausência de barreira de segurança	Vigilância Permanente	Localização
<i>Especificar o trecho do perímetro cuja delimitação e proteção não é feita por barreira de segurança (usar alguma denominação ou codificação).</i>	<i>Especificação da Justificativa (número, data, responsável pela elaboração e responsável pela aprovação).</i>	<i>Descrição dos recursos de vigilância empregados, de forma que alcance nível de segurança equivalente à uma barreira de segurança física.</i>	<i>Especificar a localização pelo mapa de grade.</i>
<i>Acrescentar linhas na tabela, conforme necessário.</i>	-	-	-

BARREIRA: PREVENÇÃO DE INVASÃO DE VEÍCULOS NO TERMINAL DE PASSAGEIROS

Especificar o tipo e material das estruturas, instalações, meio ou método empregado para prevenção de invasão de veículos no terminal de passageiros (107.67(d)).

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 6)

BARREIRAS DE SEGURANÇA

Especificar (data, número, ata, etc) da reunião ordinária ou extraordinária da CSA que procedeu a análise e aprovação das barreiras de segurança do aeródromo.

BARREIRAS FÍSICAS (ARTIFICIAIS)

Trecho do perímetro	Comprimento e Altura	Material	Localização	Justificativa para ausência de faixa livre
<i>Especificar o trecho do perímetro cuja proteção ocorre por meio de barreiras artificiais (usar alguma denominação ou codificação).</i>	<i>Especificar o comprimento e altura do respectivo trecho.</i>	<i>Especificar o material componente da barreira física</i>	<i>Especificar a localização pelo mapa de grade (conjunto de quadros que abrange o trecho especificado).</i>	<i>Caso o trecho especificado não possua faixa livre, informar o motivo da ausência.</i>
<i>Acrescentar linhas na tabela, conforme necessário.</i>	-	-	-	-

BARREIRAS NATURAIS

Trecho do perímetro	Descrição	Informações adicionais	
		Localização	
<i>Especificar o trecho do perímetro cuja proteção ocorre por meio de barreiras naturais (usar alguma denominação ou codificação).</i>	<i>Descrever a natureza da barreira natural (espelhos d'água, rios, águas oceânicas, árvores, terrenos pantanosos, áreas com folhagens densas, precipícios e rochedos, etc)</i>	Localização	<i>Especificar a localização pelo mapa de grade.</i>
		Nível de Segurança	<i>Indicar o nível de segurança da barreira (avaliação qualitativa). Especificar se o nível é equivalente ao alcançado pelas barreiras físicas adjacentes. Descrição das características da barreira natural que justificam o nível de segurança indicado.</i>
		Medidas de Segurança Complementares	<i>Descrição das medidas de segurança complementares, eventualmente empregadas pelo aeródromo para alcançar nível de segurança equivalente às barreiras de segurança artificiais adjacentes.</i>
		Estudo Prévio	<i>Especificação do estudo prévio que contém o embasamento para constituição da barreira (número, data, responsável pela elaboração e responsável pela aprovação).</i>
<i>Acrescentar linhas na tabela, conforme necessário.</i>	-	-	-

PERÍMETROS DELIMITADOS SEM BARREIRAS DE SEGURANÇA

Trecho do perímetro e especificação das áreas	Justificativa da ausência de barreira de segurança	Vigilância Permanente	Localização
<i>Especificar o trecho do perímetro cuja delimitação e proteção não é feita por barreira de segurança (usar alguma denominação ou codificação).</i>	<i>Especificação da Justificativa (número, data, responsável pela elaboração e responsável pela aprovação).</i>	<i>Descrição dos recursos de vigilância empregados, de forma que alcance nível de segurança equivalente à uma barreira de segurança física.</i>	<i>Especificar a localização pelo mapa de grade.</i>
<i>Acrescentar linhas na tabela, conforme necessário.</i>	-	-	-

BARREIRA: PREVENÇÃO DE INVASÃO DE VEÍCULOS NO TERMINAL DE PASSAGEIROS

Especificar o tipo e material das estruturas, instalações, meio ou método empregado para prevenção de invasão de veículos no terminal de passageiros (107.67(d)).

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 7)

VIGILÂNCIA E SUPERVISÃO		
VIGILÂNCIA DA ÁREA OPERACIONAL		
Recursos de Vigilância	Localização	Procedimentos/Descrição
Vigilante ou APAC: postos de vigilância. (Aplicável para aeródromos da Classe AP-1 ou superior)	<i>Descrição do local de atuação do vigilante ou APAC (denominação do posto e conjunto de coordenadas alfanuméricas do mapa de grade).</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i>
Vigilante ou APAC: patrulhamento. (Aplicável para aeródromos da Classe AP-1 ou superior)	<i>Descrição do perímetro e/ou área de atuação do vigilante ou APAC.</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i>
		Frequência: <i>Nesse campo o operador deverá inserir de forma expressa a frequência com que realiza o patrulhamento.</i>
Câmaras de Circuito Fechado de Televisão (CFTV). (Aplicável para aeródromo da Classe AP-2 ou superior)	<i>Descrição das áreas e pontos de instalação das câmaras</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i> <i>Indicação do manual/instrução de funcionamento do CFTV.</i>
Iluminação de segurança. (Aplicável para aeródromos da Classe AP-2 ou superior)	<i>Descrição das áreas e pontos de instalação dos equipamentos.</i>	<i>Indicação do manual/instrução de funcionamento.</i>
Sistema de detecção de intrusos. (Situação opcional para aeródromos da Classe AP-2 ou AP-3)	<i>Descrição das áreas e pontos de instalação dos equipamentos.</i>	<i>Indicação do manual/instrução de funcionamento.</i>
<i>Acrescentar linhas na tabela, conforme outros recursos de vigilância são aplicados no aeródromo.</i>		-

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 8)

VIGILÂNCIA E SUPERVISÃO		
VIGILÂNCIA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS		
Recursos de Vigilância	Localização	Procedimentos/Descrição
Vigilante ou APAC: postos de vigilância. (Aplicável para aeródromos da Classe AP-1 ou superior)	<i>Descrição do local de atuação do vigilante ou APAC (denominação do posto e conjunto de coordenadas alfanuméricas do mapa de grade).</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i>
Vigilante ou APAC: patrulhamento. (Aplicável para aeródromos da Classe AP-1 ou superior)	<i>Descrição do perímetro e/ou área de atuação do vigilante ou APAC.</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i> Frequência: <i>Nesse campo o operador deverá inserir de forma expressa a frequência com que realiza o patrulhamento.</i>
Câmaras de Circuito Fechado de Televisão (CFTV). (Aplicável para aeródromo da Classe AP-2 ou superior)	<i>Descrição das áreas ou pontos de instalação das câmaras</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i> <i>Indicação do manual/instrução de funcionamento do CFTV.</i>
Iluminação de segurança. (Situação opcional)	<i>Descrição das áreas e pontos de instalação dos equipamentos.</i>	<i>Indicação do manual/instrução de funcionamento.</i>
Sistema de detecção de intrusos. (Situação opcional)	<i>Descrição das áreas e pontos de instalação dos equipamentos.</i>	<i>Indicação do manual/instrução de funcionamento.</i>
<i>Acrescentar linhas na tabela, conforme outros recursos de vigilância são aplicados no aeródromo.</i>		-

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 9)

VIGILÂNCIA E SUPERVISÃO

VIGILÂNCIA DO TERMINAL DE CARGA

Recursos de Vigilância	Localização	Procedimentos/Descrição	
Vigilante ou APAC: postos de vigilância. (Aplicável para aeródromos da Classe AP-1 ou superior)	<i>Descrição do local de atuação do vigilante ou APAC (denominação do posto e conjunto de coordenadas alfanuméricas do mapa de grade).</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i>	
Vigilante ou APAC: patrulhamento. (Aplicável para aeródromos da Classe AP-1 ou superior)	<i>Descrição do perímetro e/ou área de atuação do vigilante ou APAC.</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i>	Frequência: <i>Nesse campo o operador deverá inserir de forma expressa a frequência com que realiza o patrulhamento.</i>
Câmaras de Circuito Fechado de Televisão (CFTV). (Aplicável para aeródromo da Classe AP-2 ou superior)	<i>Descrição das áreas ou pontos de instalação das câmaras</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i>	
Iluminação de segurança. (Situação opcional)	<i>Descrição das áreas e pontos de instalação dos equipamentos.</i>	<i>Descrição do funcionamento.</i>	
Sistema de detecção de intrusos. (Situação opcional)	<i>Descrição das áreas e pontos de instalação dos equipamentos.</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i>	
<i>Acréscimo de linhas na tabela, conforme outros recursos de vigilância são aplicados no aeródromo.</i>		-	

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 10)

VIGILÂNCIA E SUPERVISÃO			
VIGILÂNCIA DE PONTOS SENSÍVEIS			
Recursos de Vigilância	Localização	Procedimentos/Descrição	
Vigilante ou APAC: postos de vigilância. (Situação opcional para aeródromos da Classe AP-1 ou superior)	<i>Descrição do local de atuação do vigilante ou APAC (denominação do posto e conjunto de coordenadas alfanuméricas do mapa de grade).</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i>	
Vigilante ou APAC: patrulhamento. (Aplicável para aeródromos da Classe AP-1 ou superior)	<i>Descrição do perímetro e/ou área de atuação do vigilante ou APAC.</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i>	Frequência: <i>Nesse campo o operador deverá inserir de forma expressa a frequência com que realiza o patrulhamento.</i>
Câmaras de Circuito Fechado de Televisão (CFTV). (Aplicável para aeródromo da Classe AP-2 ou superior)	<i>Descrição das áreas ou pontos de instalação das câmaras</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i>	
Iluminação de segurança. (Situação opcional)	<i>Descrição das áreas e pontos de instalação dos equipamentos.</i>	<i>Descrição do funcionamento.</i>	
Sistema de detecção de intrusos. (Situação opcional)	<i>Descrição das áreas e pontos de instalação dos equipamentos.</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i>	
<i>Acréscimo de linhas na tabela, conforme outros recursos de vigilância são aplicados no aeródromo.</i>		-	

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 11)

VIGILÂNCIA DE ÁREAS DE TÁXI AÉREO E AVIAÇÃO GERAL			
Recursos de Vigilância	Localização	Procedimentos/Descrição	
Vigilante ou APAC: postos de vigilância. (Situação opcional para aeródromos da Classe AP-1 ou superior)	<i>Descrição do local de atuação do vigilante ou APAC (denominação do posto e suas coordenadas no mapa de grade).</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i>	
Vigilante ou APAC: patrulhamento. (Aplicável para aeródromos da Classe AP-1 ou superior)	<i>Descrição do perímetro e/ou área de atuação do vigilante ou APAC.</i>	<i>Descrever o procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho a ser observada.</i>	Frequência: <i>Nesse campo o operador deverá inserir de forma expressa a frequência com que realiza o patrulhamento.</i>
Câmaras de Circuito Fechado de Televisão (CFTV). (Aplicável para aeródromo da Classe AP-2 ou superior)	<i>Descrição das áreas ou pontos de instalação das câmaras</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i>	
Iluminação de segurança. (Situação opcional)	<i>Descrição das áreas e pontos de instalação dos equipamentos.</i>	<i>Descrição do funcionamento.</i>	
Sistema de detecção de intrusos. (Situação opcional)	<i>Descrição das áreas e pontos de instalação dos equipamentos.</i>	<i>Elaborar descrição do procedimento a ser observada pelo profissional responsável pela atividade ou especificar a Instrução de Trabalho interna a ser observada.</i>	
<i>Acrescentar linhas na tabela, conforme outros recursos de vigilância são aplicados no aeródromo.</i>		-	
CREDENCIAMENTO E AUTORIZAÇÃO			
CÓDIGOS DE ACESSO UTILIZADOS NO AERÓDROMO			
Níveis de acesso			
Áreas Permitidas	Código		
ARS	<i>[Especificar os códigos que permitem acesso à essa área]</i>		
<i>ARS (somente terminal de passageiro)</i>	<i>[Especificar os códigos que permitem acesso à essa área]</i>		
<i>ARS (somente TECA)</i>	<i>[Especificar os códigos que permitem acesso à essa área]</i>		
<i>ARS (somente área de processamento de bagagem despachada)</i>	<i>[Especificar os códigos que permitem acesso à essa área]</i>		
AC	<i>[Especificar os códigos que permitem acesso à essa área]</i>		
<i>AC (somente hangares)</i>	<i>[Especificar os códigos que permitem acesso à essa área]</i>		
<i>Acrescentar e excluir linhas na tabela, conforme próprios níveis de acesso utilizados pelo operador do aeródromo</i>			
QUANTITATIVO DE CREDENCIADOS PERMANENTES COM ACESSO ÀS ARS			
O aeródromo possui mais de 1.000 (mil) credenciados permanentes com acesso às ARS?		<input type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO (caso SIM, observar o item F.23.22.1)	
CONSCIENTIZAÇÃO COM AVSEC			
MÉTODO DE REALIZAÇÃO DA ATIVIDADE			
<i>[Especificar a forma de realização da atividade de Conscientização com AVSEC: palestra presencial, apresentação por gravação de vídeo ou apresentação por módulo de ensino a distância]</i>			

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 12)

PONTOS DE CONTROLE DE ACESSO (AC e ARS) – Especificação e Localização

Especificação do Ponto de Controle de Acesso	Destinação	Tipo de Acesso	Localização no Sítio Aeroportuário
<i>Especificar a denominação</i>	<input type="checkbox"/> Pessoas <input type="checkbox"/> Veículos	<input type="checkbox"/> ARS <input type="checkbox"/> AC <input type="checkbox"/> Emergencial	<i>Especificar a localização pelo código do mapa de grade, conforme planta do Anexo 8 da Parte 15.</i>
<i>Especificar a denominação</i>	<input type="checkbox"/> Pessoas <input type="checkbox"/> Veículos	<input type="checkbox"/> ARS <input type="checkbox"/> AC <input type="checkbox"/> Emergencial	<i>Especificar a localização pelo código do mapa de grade, conforme planta do Anexo 8 da Parte 15.</i>
<i>Acrescentar e excluir linhas na tabela, conforme necessário.</i>	-	-	-

INSPEÇÃO DE SEGURANÇA: PESSOAL DE SERVIÇO, PASSAGEIROS E VEÍCULOS

PONTOS DE CONTROLE DE ACESSO À ARS EXCLUSIVO PARA TRIPULANTES E PESSOAL DE SERVIÇO

Especificação do Ponto de Controle de Acesso	Quantidade de Módulos	Alternativas de Configuração dos Módulos de Inspeção
<i>Especificar a denominação, informando o terminal, caso exista mais de um.</i>	<i>Especificar a quantidade de módulos</i>	<i>Especificar a(s) alternativa(s) de configuração dos módulos, conforme Anexo 4 da IS 107.</i>
<i>Acrescentar e excluir linhas na tabela, conforme necessário.</i>	-	-

PONTOS DE CONTROLE DE ACESSO À ARS DESTINADOS AOS PASSAGEIROS

Especificação do Ponto de Controle de Acesso	Quantidade de Módulos	Alternativas de Configuração dos Módulos de Inspeção	Capacidade Máxima de Processamento
<i>Especificar o canal de inspeção, informando terminal, caso exista mais de um e destinação, voos domésticos e/ou internacionais</i>	<i>Especificar a quantidade de módulos</i>	<i>Especificar a(s) alternativa(s) de configuração dos módulos, conforme Anexo 4 da IS 107.</i>	<i>Especificar a capacidade em passageiros/hora</i>
<i>Acrescentar e excluir linhas na tabela, conforme necessário.</i>	-	-	-

PONTOS DE CONTROLE DE ACESSO À ARS DESTINADO AOS VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS

Especificação do Ponto de Controle de Acesso	Alternativa de Configuração
<i>Especificar a denominação do portão.</i>	<i>Especificar a alternativa de configuração utilizada, conforme itens F.26.17 a F.26.21 da IS 107.</i>
<i>Acrescentar e excluir linhas na tabela, conforme necessário.</i>	-

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 13)

INSPEÇÃO DE SEGURANÇA: BAGAGEM DESPACHADA

DEMANDA NO AERÓDROMO

[Especificar a demanda por inspeção de bagagem despachada no aeródromo, na hora pico]

EQUIPAMENTOS DE INSPEÇÃO

Equipamentos	Quantidade
<i>Especificar os equipamentos empregados na inspeção da bagagem despachada</i>	<i>Especificar a quantidade de cada equipamento utilizado.</i>

PRESTADORAS DE SERVIÇOS AUXILIARES AO TRANSPORTE AÉREO E EXPLORADORES DE ÁREA AEROPORTUÁRIA (Listar as entidades que estão obrigadas a elaborar, implementar e manter um PSESCA, conforme 107.251(a))

Categoria	Nome da Entidade
<i>[Especificar a categoria da entidade: Oficina de Manutenção, Comissaria, Hangar da Av. Geral, TECA, etc.]</i>	<i>[Nome da empresa]</i>
<i>[Especificar a categoria da entidade: Oficina de Manutenção, Comissaria, Hangar da Av. Geral, TECA, etc.]</i>	<i>[Nome da empresa]</i>
<i>Acrescentar quantas linhas forem necessárias</i>	-

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 14)

PROGRAMA DE CONTROLE DE QUALIDADE (PCQ/AVSEC)			
Atividades de Controle de Qualidade			
Atividade	Periodicidades	Responsabilidade	Contatos
Auditoria	<i>Especificar a periodicidade da atividade, observando a periodicidade mínima exigida no RBAC 107.</i>	<i>Indicar nome do setor ou profissional responsável</i>	<i>Especificar contatos do setor ou profissional responsável</i>
Inspeção	<i>Especificar a periodicidade da atividade, observando a periodicidade mínima exigida no RBAC 107.</i>	<i>Indicar nome do setor ou profissional responsável</i>	<i>Especificar contatos do setor ou profissional responsável</i>
Teste	<i>Especificar a periodicidade da atividade, observando a periodicidade mínima exigida no RBAC 107.</i>	<i>Indicar nome do setor ou profissional responsável</i>	<i>Especificar contatos do setor ou profissional responsável</i>
Exercícios simulados	<i>Especificar a periodicidade da atividade, observando a periodicidade mínima exigida no RBAC 107.</i>	<i>Indicar nome do setor ou profissional responsável</i>	<i>Especificar contatos do setor ou profissional responsável</i>
Sistema Confidencial de Relatos			
Canal de Comunicação		<i>Especificar canal de comunicação disponibilizado para recebimento de ocorrências relacionadas à AVSEC</i>	
PROGRAMA DE INSTRUÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL (PIAVSEC)			
Verificação do perfil e capacidade do profissional			
<i>[Informar como é verificado o perfil do profissional, seja por meio de entrevista, preenchimento de um questionário, aplicação de uma prova de conhecimentos, análise de curriculum vitae, ou demais formas de seleção do profissional mais adequado ao exercício das funções AVSEC]</i>			
Método de simulação de ameaças			
<i>[Informar as técnicas utilizadas, tais como inspeção manual, equipamentos de raios-X ou outras tecnologias]</i>			

DADOS AVSEC DO AERÓDROMO (Parte 15)

ANEXOS INTEGRANTES DO FORMULÁRIO DE DADOS AVSEC DO AERÓDROMO

(1) Estrutura organizacional do operador do aeródromo (apresentar o organograma geral do aeródromo, destacando as estruturas organizacionais dedicadas à segurança aeroportuária, inclusive a alocação do setor ou profissional responsável pelo PCQ/AVSEC).

(2) Planta(s) de zoneamento de segurança da área patrimonial e operacional do aeródromo.

(3) Planta(s) de classificação das áreas públicas (lado terra), áreas controladas e áreas restritas de segurança.

(4) Planta(s) de zoneamento de segurança do terminal de passageiros, incluindo classificação das áreas internas.

(5) Planta(s) de zoneamento de segurança do terminal de carga, incluindo classificação das áreas internas.

(6) Planta(s) de zoneamento de segurança das áreas/instalações de uso dos operadores de táxi aéreo e da aviação geral, incluindo classificação de áreas internas.

(7) Planta(s) de zoneamento de segurança dos pontos sensíveis.

(8) Plantas com a indicação dos pontos de controle de acesso e pontos de acesso emergencial às áreas controladas e áreas restritas de segurança. Incluir indicação dos pontos de acesso utilizados para entrada e saída de materiais de serviço, mercadorias e suprimentos à ARS.

(9) Planta(s) com a indicação dos percursos e fluxos a serem observados pelos operadores aéreos na condução dos seus passageiros entre a área de embarque e a aeronave (ambos os sentidos). Incluir indicação dos percursos e fluxos aplicáveis ao passageiro em trânsito (desembarcado) ou em conexão.

(10) Planta(s) com a indicação das áreas e fluxos a serem observados pelos operadores aéreos no processamento da bagagem despachada. Incluir as áreas e fluxos aplicáveis a bagagem em trânsito (desembarcada) ou em conexão.

(11) Projeto de inspeção de bagagem despachada

(12) Planta(s) com a indicação das áreas e fluxos a serem observados pelos operadores aéreos e demais agentes, no processamento de volumes de carga/correio. Incluir as áreas e fluxos aplicáveis a volumes de carga/correio em trânsito (desembarcado) ou em conexão. Aplicável para os terminais de carga operados pelo operador de aeródromo e na área operacional.

(13) Planta(s) de definição do(s) ponto(s) remoto(s) para situação de ameaça de bomba em aeronave e para aeronave sob apoderamento ilícito, além do ponto destinado à eliminação de explosivos.

(14) Modelos de credenciais, autorizações e identificações utilizadas no ambiente aeroportuário, especificando a característica de segurança adotada nas credenciais, quando aplicável, nos termos do item F.19.43.1 j).

(15) Fluxogramas de acionamentos para as situações de emergência previstas no plano de contingência

(16) Metodologia de avaliação de risco do aeródromo

(17) Programa de testes e ensaios de aferição de equipamentos de segurança

(18) Programa de manutenção preventiva de equipamentos de segurança

(19) Regimento Interno da Comissão de Segurança Aeroportuária (CSA)

(20) Lista de Verificação para procedimento de varredura de áreas aeroportuárias

[Acrescentar ou excluir linhas, se necessário]

APÊNDICE F – RECURSOS PREVENTIVOS DE SEGURANÇA

O conteúdo das páginas 32 a 143 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.

MANUATA

APÊNDICE G

PLANO DE CONTINGÊNCIA DE AVSEC DO AERÓDROMO

O conteúdo das páginas 144 a 172 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 H

PROGRAMA DE INSTRUÇÃO AVSEC (PIAVSEC)

H.1 **POLÍTICA E OBJETIVO**

H.1.1 **Política**

H.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.

H.1.2 **Objetivos**

H.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).

H.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.

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

H.2 **CONTEÚDO PROGRAMÁTICO E GRADE CURRICULAR**

H.2.1 O operador de aeródromo 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.

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

H.3 **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTOS NORMATIVOS OU REGULAMENTARES**

H.3.1 **Leis**

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

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

H.3.2 **Decretos**

H.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.

H.3.3 **DAVSEC**

H.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.

H.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.

H.3.4 **Resoluções**

H.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.

H.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.

H.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.

H.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 de aeródromo.

H.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*).

H.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.

H.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.

H.3.4.8 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.

H.3.4.9 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).

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

H.4.1 Para a escolha dos profissionais que irão desempenhar as atividades AVSEC o

operador de aeródromo 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 que é realizado conforme descrito no Formulário de Dados AVSEC do Aeródromo.
- b) Verificação da maioria 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 áreas restritas de segurança do aeródromo.
- d) Avaliação de saúde física e mental para o desempenho pleno das atividades AVSEC, comprovada por meio de exame médico.

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

H.4.3 O operador do aeródromo 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.

H.5 **RESPONSABILIDADES E PROCEDIMENTOS DE RECICLAGEM**

H.5.1 O operador de aeródromo 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 de aeródromo ou pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

H.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.

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

H.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.

H.6 **RESPONSABILIDADES E PROCEDIMENTOS DE REALIZAÇÃO DO TREINAMENTO EM SERVIÇO**

H.6.1 O operador de aeródromo 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 suas instalações.

H.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.
- H.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.
- H.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%).
- H.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.
- H.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).
- H.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.
- H.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.
- H.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.
- H.6.6.1 O Treinamento em Serviço tem duração entre 6 (seis) e 24 (vinte e quatro) meses.
- H.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.
- H.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 Aeroportuária (PSA);
 - b) Aprimoramento do profissional para identificação de ameaças, utilizando-se de no mínimo 12 (doze) horas-aula de simulações de ameaças, conforme método informado no Formulário de Dados AVSEC do Operador de Aeródromo; e
 - c) Aprimoramento do profissional para identificação de ameaças, utilizando-se de no mínimo 20 (vinte) testes aleatórios.
- H.6.8 No Treinamento em Serviço, o operador do aeródromo faz uso da Ficha de Avaliação contida no Anexo 2 deste PIAVSEC.
- H.6.9 A Ficha é composta de duas partes:
- a) Parte 1, denominada Guia de Verificação, destinada a auxiliar e registrar os

resultados parciais da avaliação do profissional em serviço;

b) Parte 2, denominada Guia de Encaminhamento, destinada ao registro do resultado final de avaliação, pelo operador, e envio ao centro de instrução, pelo profissional.

H.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.

H.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:

a) O profissional é capaz de desempenhar as atividades em conformidade com os procedimentos previstos nos regulamentos da ANAC e no PSA do aeródromo?

b) O profissional demonstrou capacidade de detecção de ameaças nas horas/aula destinadas às simulações de ameaças?

c) O profissional identificou, no mínimo, 70% (setenta por cento) das ameaças constantes nos testes aleatórios realizados?

H.6.12 O operador de aeródromo 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.

H.7 **RESPONSABILIDADES E PROCEDIMENTOS DO CONTROLE DE CAPACITAÇÃO**

H.7.1 O operador de aeródromo 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 PNIAVSEC.

H.7.2 O operador de aeródromo implementa controle para garantir a certificação dos profissionais que desempenhem atividade em seu benefício, conforme seção F.5.3 deste PSA.

H.8 **RESPONSABILIDADES E PROCEDIMENTOS RELATIVOS AO NÍVEL DE SIGILO, ARQUIVO E GUARDA DOS REGISTROS**

H.8.1 O operador de aeródromo mantém registro em arquivo, por no mínimo 5 (cinco) anos, dos seguintes documentos:

a) Registros de frequência e descrição das atividades de reciclagem;

b) 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

c) Fichas de avaliação dos Treinamentos em Serviço realizados.

H.8.2 O operador de aeródromo 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.

H.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.

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

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

MANUATA

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 PSA do aeródromo, 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 aeródromo, incluindo, pelo menos, os aspectos relacionados às áreas restritas de segurança, 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 do contexto operacional do canal de inspeção de segurança, observando os parâmetros da legislação específica sobre a matéria para o exercício das Funções abaixo.

Função	Atividade
I	Controle de Fluxo
II	Inspeção de Pessoas
III	Inspeção Manual de Pertences de Mão
IV	Inspeção de Pertences de Mão através de Equipamento de Raios-x

V	Inspeção de Pessoas e Pertences de Mão através de Equipamento ETD
VI	Supervisão de Módulo de Inspeção de Segurança
VII	Inspeção de Veículos e Equipamentos

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:

- 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.

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 PSA do aeroporto.

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 nos canais de inspeção de pessoas ou veículos.												
A.2	Execução de procedimentos de segurança em conformidade com as normas vigentes.												
A.3	Concentração na realização das atividades nos horários de grande fluxo de passageiros.												
A.4	Concentração na realização das atividades no atendimento à celebridades ou autoridades.												
A.5	Atenção na execução dos procedimentos sem interferências de questões pessoais.												
A.6	Realização de busca pessoal em conformidade com a normativa vigente.												
A.7	Demonstração de cortesia e educação com o público mantendo uma postura firme e segura.												
A.8	Aplicação de técnicas de inspeção veicular em conformidade com as normas vigentes.												
A.9	Não utilização do uso de equipamentos eletrônicos pessoais (celulares) no exercício das funções.												
A.10	Impessoalidade no processo de inspeção de segurança AVSEC.												
A.11	Evita a interação desnecessária entre colegas de trabalho ou passageiros que interfira na execução das Funções.												
A.12	Realização dos procedimentos com esmero, sem se deixar levar pela rotina de trabalho ou pela confiança na sua experiência.												
A.13	Verificação das credenciais e autorizações com o objetivo de impedir que pessoas não autorizadas acessem à área restrita de segurança.												

* 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 dete

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	Proíbe o acesso de objetos e artefatos, quando resta dúvidas durante a inspeção do item no equipamento de raios-X.													
B.2	Realização de inspeção manual da bagagem de mão de maneira correta, em conformidade com as normas vigentes.													
B.3	Proíbe o acesso ao público à área restrita de segurança, quando o pórtico é acionado.													
B.4	Execução de procedimentos de inspeção com detector manual de metais de maneira precisa e em conformidade com a normativa vigente.													
B.5	Percepção quanto ao acionamento do pórtico detector de metais, correspondente ao módulo de inspeção em que atua, com ou sem grande movimentação de passageiros.													
B.6	Interpretação adequada quanto à coloração característica de um objeto projetado no equipamento de raios-X.													
B.7	Identificação adequada da necessidade de calibração e manutenção dos equipamentos de segurança.													
B.8	Utilização adequada dos equipamentos disponíveis no módulo de inspeção.													

* 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 de passageiros com deficiências, mobilidade reduzida, gestantes ou de pais acompanhados de bebês recém-nascidos, em conformidade com as normativas vigentes;
- Precisão na identificação de itens proibidos e perigosos durante a realização de busca pessoal (revista).

Ferramentas sugeridas: credenciais falsas, simulação de procedimentos diferenciados de inspeção, objetos metálicos (DT), ferramentas, simulacros de explosivos.

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 passageiro com necessidade de assistência especial (cadeira de rodas), portando item proibido preso à cadeira>.													
C.3	<Descrever o teste aleatório de ameaça. Ex: Utilizar simulacro de arma de fogo (DT) preso ao corpo e tentar acesso à ARS>.													
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														

* 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 PSA do aeródromo?	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

MANUATA

APÊNDICE I

PROGRAMA DE CONTROLE DE QUALIDADE AVSEC

I.1 OBJETIVOS DO PROGRAMA DE CONTROLE DE QUALIDADE AVSEC DO AERÓDROMO:

- I.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;
- I.1.2 Garantir o monitoramento das medidas e procedimentos de segurança, tanto os implementados diretamente pelo operador de aeródromo quando os realizados por empresas vinculadas ao operador, tais como empresas contratadas e exploradores de áreas aeroportuárias que executem diretamente medidas e procedimentos de segurança;
- I.1.3 Identificar as deficiências nas medidas e procedimentos de segurança oportunamente e desenvolver meios padronizados de correção para tratá-las;
- I.1.4 Integrar a alta direção do operador de aeródromo 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 no aeródromo, bem como no processo de estabelecimento de diretrizes e metas para as ações futuras relacionadas à AVSEC;
- I.1.5 Implementar a cultura AVSEC em todos os níveis organizacionais do operador de aeródromo; e
- I.1.6 Facilitar a obtenção de informações fidedignas relacionadas à AVSEC em todas as esferas administrativas e operacionais do operador.

I.2 DEFINIÇÃO DE RESPONSABILIDADES:

- I.2.1 O Responsável pelo PCQ/AVSEC do operador do aeródromo possui acesso direto ao representante do nível estratégico da organização ou responsável pela gestão do aeródromo, devendo apresentar os resultados das atividades de Controle de Qualidade AVSEC.
- I.2.2 O Responsável pelo PCQ/AVSEC possui a atribuição de:
 - a) 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 AVSEC;
 - b) Planejar e coordenar a realização das atividades do PCQ/AVSEC;
 - c) Designar os profissionais que irão realizar as atividades do PCQ/AVSEC.
- I.2.3 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 PSA.
- I.2.4 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.

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

- I.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 do aeródromo possam ser treinados, supervisionados e avaliados dentro dos mesmos critérios, criando-se, assim, uma cultura de controle de qualidade.
- I.3.2 O controle de qualidade do operador avalia os padrões de atividade AVSEC definidos pela organização, buscando identificar desvios deste padrão determinado.
- I.3.3 O operador do aeródromo utiliza este PSA 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 aeródromo.
- I.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.

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

- I.4.1 O operador do aeródromo realiza atividades de auditoria, inspeção, testes e exercícios, conforme definições, frequência e escopo estabelecidos neste PSA.
 - I.4.1.1 Além das atividades de controle de qualidade realizadas com base nas frequências estabelecidas na regulamentação e neste PSA, o operador de aeródromo também realiza as atividades de controle de qualidade que forem solicitadas pela ANAC.
- I.4.2 Baseado em avaliação de risco, o operador de aeródromo pode aumentar a frequência de realização das atividades de controle de qualidade.
- I.4.3 **Auditorias Internas**
 - I.4.3.1 O operador do aeródromo realiza auditorias internas com a frequência mínima indicada no Formulário de Dados AVSEC do Aeródromo, observando o mínimo previsto na regulamentação.
 - I.4.3.2 O escopo da auditoria interna engloba todos os requisitos AVSEC aplicáveis ao operador de aeródromo nos termos da regulamentação vigente e deste PSA.
 - I.4.3.3 A auditoria interna abrange tanto as medidas e procedimentos operacionalizados pelo próprio operador de aeródromo quanto os operacionalizados por terceiros vinculados ao aeródromo, tais como empresas contratadas e exploradores de áreas aeroportuárias.
 - I.4.3.4 A auditoria interna é conduzida por Auditor(es) AVSEC que não realize(m) atividade operacional AVSEC sob responsabilidade do operador de aeródromo no aeródromo auditado.
 - I.4.3.5 A auditoria interna inclui, no mínimo, entrevistas com os profissionais responsáveis pela AVSEC, profissionais envolvidos diretamente na execução dos procedimentos de segurança, além das verificações de documentos e procedimentos descritos neste PSA

e na regulamentação vigente.

I.4.3.6 A auditoria interna segue metodologia padronizada, buscando, por meio de check-list, avaliar o nível de desempenho do operador do aeródromo quanto ao atendimento de todos os procedimentos AVSEC constantes na regulamentação vigente, neste PSA e nas demais determinações internas da organização.

I.4.4 **Inspeções Internas**

I.4.4.1 O operador do aeródromo realiza inspeções com a frequência mínima indicada no Formulário de Dados AVSEC do Aeródromo, observando o mínimo previsto na regulamentação.

I.4.4.2 O escopo da inspeção interna é definido pelo responsável pela AVSEC do aeródromo, de forma justificada no relatório de inspeção, buscando o foco nas medidas de segurança e procedimentos que se relacionem às vulnerabilidades e ameaças mais significativas, às eventuais ações corretivas anteriores e àqueles que sofreram alterações recentes.

I.4.4.3 A inspeção interna é conduzida pelo responsável pela AVSEC do aeródromo (titular ou suplente) ou por profissional capacitado, nos termos do PNIAVSEC.

I.4.4.4 A inspeção interna utiliza técnicas similares à auditoria interna, tais como revisão de documentos, entrevistas e observações diretas.

I.4.4.5 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 I.4.4.2.

I.4.5 **Testes AVSEC**

I.4.5.1 O operador do aeródromo realiza um conjunto de testes AVSEC com a frequência mínima indicada no Formulário de Dados AVSEC do Aeródromo, observando o mínimo previsto na regulamentação.

I.4.5.1.1 Um conjunto de testes AVSEC é composto pelos protocolos de testes elencados nos itens **I.4.5.14 a I.4.5.23**, que por sua vez são realizados na quantidade e condições indicadas nos itens citados.

I.4.5.2 O teste AVSEC é um ato simulado de interferência ilícita contra o sistema de segurança da aviação civil.

I.4.5.3 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 aeroportuária e falhas de equipamento.

I.4.5.4 Os testes AVSEC seguem procedimentos padronizados de infiltração, sendo realizados de modo sistemático e confidencial, para que seu resultado seja o mais verossímil possível.

I.4.5.4.1 Os testes AVSEC são realizados nos horários em que a medida de segurança está sendo mais demandada, por exemplo, nos horários de pico de embarque de passageiros, para testes nos módulos de inspeção para acesso às salas de embarque; e no horário de troca de turno de funcionários para testes nos módulos de inspeção exclusivos para pessoal de serviço.

- I.4.5.5 Os testes AVSEC operacionalizados pelo operador de aeródromo somente são realizados com autorização formal de seu Responsável pela AVSEC.
- I.4.5.5.1 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.
- I.4.5.6 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.
- I.4.5.7 O operador de aeródromo 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.
- I.4.5.7.1 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 de aeródromo.
- I.4.5.8 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.
- I.4.5.9 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 I-1 – Exemplo de Simulacro de Arma de Fogo



Figura I-2 – Exemplo de Simulacro de Granada



Figura I-3 – Exemplo de Simulacro de Massa Explosiva



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

- I.4.5.10 Os simulacros, quando armazenados no sítio aeroportuário, são guardados em mobiliário trancado e em local de acesso controlado.
- I.4.5.11 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.
- I.4.5.12 Os testes AVSEC são coordenados e acompanhados por profissional(is) capacitado(s),

nos termos do PNIAVSEC. Os profissionais que realizam os testes não são obrigatoriamente possuidores de certificação válida em curso AVSEC.

- I.4.5.12.1 Os testes são realizados pelo profissional que coordena a atividade ou por outros profissionais do operador de aeródromo. Servidores dos órgãos de segurança pública, caso se coloquem à disposição para auxiliar o operador de aeródromo, também podem realizar testes.
- I.4.5.12.2 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.
- I.4.5.12.3 Quando os testes envolvem circulação nas áreas operacionais, os profissionais também são orientados em relação às normas de segurança operacional que devem ser observadas.
- I.4.5.12.4 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.
- I.4.5.13 Os testes AVSEC englobam os pontos de controle de acesso operados diretamente pelo operador de aeródromo e os operados por empresas terceirizadas e por exploradores de áreas aeroportuárias.
- I.4.5.14 **Teste no Sistema de Identificação de Pessoas**
 - I.4.5.14.1 Esse protocolo de teste é realizado 1 (uma) vez para cada ponto de controle de acesso às AC e ARS do aeródromo.
 - I.4.5.14.1.1 Não é necessária a realização deste protocolo de teste em pontos de controle de acesso que utilizem forma automatizada de identificação.
 - I.4.5.14.2 O teste consiste na tentativa de ingresso de pessoa não autorizada na AC ou ARS do aeródromo.
 - I.4.5.14.3 Para realização do teste, a pessoa tentará ingressar na AC ou ARS, através de ponto de controle de acesso, portando:
 - a) Credencial falsa, com algum elemento que permita essa constatação;
 - b) Credencial verdadeira, porém vencida;
 - c) Credencial verdadeira e válida, porém com foto de outra pessoa; ou
 - d) Credencial verdadeira e válida, porém sem autorização para acesso através do ponto de controle que está sendo testado.
 - I.4.5.14.4 A pessoa que realiza o teste não pode ser um profissional que utiliza de forma habitual o ponto de controle de acesso que está sendo testado.
 - I.4.5.14.5 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.
 - I.4.5.14.6 Caso a pessoa que realiza o teste não seja abordada e questionada quanto à condição da sua credencial e ingresse na AC ou ARS, o teste é encerrado com resultado NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO.

- I.4.5.14.7 Caso a pessoa que realiza o teste seja abordada e questionada quanto à validade da sua credencial, mas mesmo assim consiga obter acesso à AC ou ARS, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E REPROVADO.
- I.4.5.14.7.1 A não tomada de outras ações cabíveis previstas no PSA 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.
- I.4.5.14.8 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.
- I.4.5.15 Teste no Sistema de Inspeção de Pessoas nos Pontos de Controle de Acesso às Salas de Embarque**
- I.4.5.15.1 Esse protocolo de teste é realizado 2 (duas) vezes para cada conjunto igual ou inferior a 3 (três) módulos de inspeção disponibilizado no aeródromo.
- I.4.5.15.2 O teste consiste na tentativa de ingresso de pessoa na sala de embarque (ARS) do aeródromo, portando item proibido metálico junto ao corpo.
- I.4.5.15.3 Para passar pelo processo de identificação, o operador de aeródromo solicita ao operador aéreo a disponibilização de bilhete de embarque, uma vez que a pessoa que realiza o teste estará se passando por passageiro.
- I.4.5.15.4 Para realização do teste, a pessoa tentará ingressar na sala de embarque (ARS), através de ponto de controle de acesso, portando um dos seguintes dispositivos de teste:
- Simulacro metálico de item proibido, tais como simulacro de arma de fogo e de faca; ou
 - Objeto metálico proibido real que não acarrete em risco aos envolvidos no teste e aos passageiros, tais como tesouras com lâminas de comprimento superior a 6 (seis) cm a partir do eixo e soco-ínglês.
- I.4.5.15.5 O dispositivo utilizado para realização do teste deve possuir massa metálica suficiente para, por si só, causar o acionamento do pórtico detector de metais e do detector manual de metais, nos termos da Tabela 1 e Tabela 2 do Anexo 1 do Apêndice F deste PSA.
- I.4.5.15.6 O dispositivo de teste é portado de modo discreto sob a roupa da pessoa que realiza o teste, na altura da cintura ou do tornozelo, de forma que não seja possível sua visualização direta nem seja criado um volume anormal nas vestimentas.
- I.4.5.15.7 A pessoa que realiza o teste leva consigo pertences de mão usuais de passageiros, como bolsa, mochila ou similar, sem itens proibidos no seu interior, de forma a simular a atitude normal de um passageiro.
- I.4.5.15.8 Caso o dispositivo de teste não seja identificado após todos os procedimentos de inspeção e ocorra o ingresso na ARS, o teste é encerrado com resultado NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO.
- I.4.5.15.9 Caso o dispositivo de teste seja identificado, mas mesmo assim o acesso à ARS com o item seja autorizado, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E REPROVADO.
- I.4.5.15.9.1 A não tomada de outras ações cabíveis previstas no PSA ou em Instruções de Trabalho também acarretam no resultado REPROVADO, por exemplo, situações em que deve ser retido o objeto e acionado o órgão de segurança pública.

I.4.5.15.10 Caso o dispositivo de teste seja identificado e todas as ações decorrentes cabíveis sejam adotadas, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E APROVADO.

I.4.5.16 Teste no Sistema de Inspeção de Pertences de Mão nos Pontos de Controle de Acesso às Salas de Embarque

I.4.5.16.1 Esse protocolo de teste é realizado 2 (duas) vezes para cada conjunto igual ou inferior a 3 (três) módulos de inspeção disponibilizado no aeródromo.

I.4.5.16.2 O teste consiste na tentativa de ingresso de pessoa na sala de embarque (ARS) do aeródromo, portando item proibido no interior de uma mala de bordo, de dimensões próximas a 55 cm x 35 cm x 25 cm.

I.4.5.16.3 Para passar pelo processo de identificação, o operador de aeródromo solicita ao operador aéreo a disponibilização de bilhete de embarque, uma vez que a pessoa que realiza o teste estará se passando por passageiro.

I.4.5.16.4 Para realização do teste, a pessoa tentará ingressar na sala de embarque (ARS), através de ponto de controle de acesso, portando um dos seguintes dispositivos de teste no interior de mala de bordo:

a) Simulacro de granada;

b) Simulacro de massa explosiva; ou

c) Simulacro de dispositivos explosivos improvisados, constituído pelo conjunto de simulacro de massa explosiva, simulacro de detonador e simulacro de fonte de energia.

I.4.5.16.5 O dispositivo utilizado para realização do teste possui entre 200 gramas e 500 gramas, e características que permitam sua identificação como item proibido, tanto por meio da imagem que gera no equipamento de raios-x tanto pelo APAC no processo de inspeção manual de pertences de mão.

I.4.5.16.6 A mala de bordo na qual é inserido o dispositivo de teste é preenchida por um conjunto de objetos que usualmente são transportados por passageiros, formado por roupas, calçados, itens de higiene pessoal e carregador de aparelho celular.

I.4.5.16.7 Caso o dispositivo de teste não seja identificado após todos os procedimentos de inspeção e ocorra o ingresso na ARS, o teste é encerrado com resultado NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO.

I.4.5.16.8 Caso o dispositivo de teste seja identificado, mas mesmo assim o acesso à ARS com o item seja autorizado, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E REPROVADO.

I.4.5.16.8.1 A não tomada de outras ações cabíveis previstas no PSA ou em Instruções de Trabalho também acarretam no resultado REPROVADO, por exemplo, situações de inspeção manual de pertence de mão em que a pessoa não deve ter contato direto com seus pertences e situações em que deve ser acionado o órgão de segurança pública.

I.4.5.16.9 Caso o dispositivo de teste seja identificado e todas as ações decorrentes cabíveis sejam adotadas, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E APROVADO.

I.4.5.17 Teste no Sistema de Inspeção de Pessoas nos Pontos de Controle de Acesso às ARS Destinados Exclusivamente ao Pessoal de Serviços, Tripulantes e Passageiros da Aviação Geral

- I.4.5.17.1 Esse protocolo de teste é realizado 1 (uma) vez para cada módulo de inspeção destinado exclusivamente ao pessoal de serviços, tripulantes e passageiros da aviação geral.
- I.4.5.17.2 O teste consiste na tentativa de ingresso de pessoa na ARS do aeródromo, portando item proibido metálico junto ao corpo.
- I.4.5.17.3 Para passar pelo processo de identificação, a pessoa que realiza o teste porta credencial permanente válida para ingresso à ARS através do ponto de controle de acesso que está sendo testado.
- I.4.5.17.4 Para realização do teste, a pessoa tentará ingressar na ARS, através de ponto de controle de acesso, portando um dos seguintes dispositivos de teste:
- Simulacro metálico de item proibido, tais como simulacro de arma de fogo e de faca; ou
 - Objeto metálico proibido real que não acarrete em risco aos envolvidos no teste e aos passageiros, tais como tesouras com lâminas de comprimento superior a 6 (seis) cm a partir do eixo e socio-ínglês.
- I.4.5.17.5 Qualquer que seja o dispositivo utilizado para realização do teste, ele deve possuir massa metálica suficiente para por si só causar o acionamento do pórtico detector de metais e do detector manual de metais, nos termos da Tabela 1 e Tabela 2 do Anexo 1 do Apêndice F deste PSA.
- I.4.5.17.6 O dispositivo de teste é portado de modo discreto sob a roupa da pessoa que realiza o teste, na altura da cintura ou do tornozelo, de forma que não seja possível sua visualização direta nem seja criado um volume anormal nas vestimentas.
- I.4.5.17.7 A pessoa que realiza o teste não leva consigo pertences de mão usuais de passageiros, como mala de bordo, de forma a simular a atitude normal de um funcionário que trabalha na ARS do aeródromo.
- I.4.5.17.8 Caso o dispositivo de teste não seja identificado após todos os procedimentos de inspeção e ocorra o ingresso na ARS, o teste é encerrado com resultado NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO.
- I.4.5.17.9 Caso o dispositivo de teste seja identificado, mas mesmo assim o acesso à ARS com o item seja autorizado, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E REPROVADO.
- I.4.5.17.9.1 A não tomada de outras ações cabíveis previstas no PSA ou em Instruções de Trabalho também acarretam no resultado REPROVADO, por exemplo, situações em que deve ser retido o objeto e acionado o órgão de segurança pública.
- I.4.5.17.10 Caso o dispositivo de teste seja identificado e todas as ações decorrentes cabíveis sejam adotadas, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E APROVADO.
- I.4.5.18 Teste no Sistema de Inspeção de Pertences de Mão nos Pontos de Controle de Acesso às ARS Destinados Exclusivamente ao Pessoal de Serviços, Tripulantes e Passageiros da Aviação Geral**
- I.4.5.18.1 Esse protocolo de teste é realizado 1 (uma) vez para cada módulo de inspeção destinado exclusivamente ao pessoal de serviços, tripulantes e passageiros da aviação geral, salvo os módulos que utilizam a alternativa nº 15 no Anexo 4 do Apêndice F deste PSA.
- I.4.5.18.2 O teste consiste na tentativa de ingresso de pessoa na ARS do aeródromo, portando item proibido no interior de uma bolsa, pasta ou mochila.

- I.4.5.18.3 Para passar pelo processo de identificação, a pessoa que realiza o teste porta credencial permanente válida para ingresso à ARS através do ponto de controle de acesso que está sendo testado.
- I.4.5.18.4 Para realização do teste, a pessoa tentará ingressar na ARS, através de ponto de controle de acesso, portando um dos seguintes dispositivos de teste no interior da bolsa, pasta ou mochila:
- Simulacro de granada;
 - Simulacro de massa explosiva; ou
 - Simulacro de dispositivos explosivos improvisados, constituído pelo conjunto de simulacro de massa explosiva, simulacro de detonador e simulacro de fonte de energia.
- I.4.5.18.5 O dispositivo utilizado para realização do teste possui entre 200 gramas e 500 gramas, e características que permitam sua identificação como item proibido, tanto por meio da imagem que gera no equipamento de raios-x tanto pelo APAC no processo de inspeção manual de pertences de mão.
- I.4.5.18.6 A bolsa, pasta ou mochila na qual é inserido o dispositivo de teste é preenchida por um conjunto de objetos que usualmente são portados por funcionários que acessam à ARS do aeródromo.
- I.4.5.18.7 Caso o dispositivo de teste não seja identificado após todos os procedimentos de inspeção e ocorra o ingresso na ARS, o teste é encerrado com resultado NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO.
- I.4.5.18.8 Caso o dispositivo de teste seja identificado, mas mesmo assim o acesso à ARS com o item seja autorizado, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E REPROVADO.
- I.4.5.18.8.1 A não tomada de outras ações cabíveis previstas no PSA ou em Instruções de Trabalho também acarretam no resultado REPROVADO, por exemplo, situações de inspeção manual de pertence de mão em que a pessoa não deve ter contato direto com seus pertences e situações em que deve ser acionado o órgão de segurança pública.
- I.4.5.18.9 Caso o dispositivo de teste seja identificado e todas as ações decorrentes cabíveis sejam adotadas, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E APROVADO.
- I.4.5.19 **Teste no Sistema de Inspeção de Pessoas nos Pontos de Controle de Acesso de Veículos às ARS**
- I.4.5.19.1 Esse protocolo de teste é realizado 1 (uma) vez para cada ponto de controle de acesso de veículos às ARS;
- I.4.5.19.2 O teste consiste na tentativa de ingresso de condutor de veículo na ARS do aeródromo, portando item proibido metálico junto ao corpo.
- I.4.5.19.3 Para passar pelo processo de identificação, o veículo possui ATIV válida e o condutor do veículo porta credencial permanente válida para ingresso à ARS através do ponto de controle de acesso de veículos que está sendo testado.
- I.4.5.19.4 Para realização do teste, a pessoa tentará ingressar na ARS, conduzindo veículo, através de ponto de controle de acesso de veículos, portando junto ao corpo um dos seguintes dispositivos de teste:
- Simulacro metálico de item proibido, tais como simulacro de arma de fogo e de

faca; ou

b) Objeto metálico proibido real que não acarrete em risco aos envolvidos no teste e aos passageiros, tais como tesouras com lâminas de comprimento superior a 6 (seis) cm a partir do eixo e soco-inglês.

I.4.5.19.5 Qualquer que seja o dispositivo utilizado para realização do teste, ele deve possuir massa metálica suficiente para por si só causar o acionamento do pórtico detector de metais e do detector manual de metais, nos termos da Tabela 1 e Tabela 2 do Anexo 1 do Apêndice F deste PSA.

I.4.5.19.6 O dispositivo de teste é portado de modo discreto sob a roupa da pessoa que realiza o teste, na altura da cintura ou do tornozelo, de forma que não seja possível sua visualização direta nem seja criado um volume anormal nas vestimentas.

I.4.5.19.7 Caso o dispositivo de teste não seja identificado após todos os procedimentos de inspeção e ocorra o ingresso na ARS, o teste é encerrado com resultado NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO.

I.4.5.19.8 Caso o dispositivo de teste seja identificado, mas mesmo assim o acesso à ARS com o item seja autorizado, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E REPROVADO.

I.4.5.19.8.1 A não tomada de outras ações cabíveis previstas no PSA ou em Instruções de Trabalho também acarretam no resultado REPROVADO, por exemplo, situações em que deve ser retido o objeto e acionado o órgão de segurança pública.

I.4.5.19.9 Caso o dispositivo de teste seja identificado e todas as ações decorrentes cabíveis sejam adotadas, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E APROVADO.

I.4.5.20 **Teste no Sistema de Inspeção de Veículos nos Pontos de Controle de Acesso de Veículos às ARS**

I.4.5.20.1 Esse protocolo de teste é realizado 1 (uma) vez para cada ponto de controle de acesso de veículos às ARS.

I.4.5.20.2 O teste consiste na tentativa de ingresso de veículo na ARS do aeródromo, contendo item proibido no seu interior.

I.4.5.20.3 Para passar pelo processo de identificação, o veículo possui ATIV válida e o condutor do veículo porta credencial permanente válida para ingresso à ARS através do ponto de controle de acesso de veículos que está sendo testado.

I.4.5.20.4 Para realização do teste, o condutor tentará ingressar na ARS, através de ponto de controle de acesso, conduzindo um veículo contendo um dos seguintes dispositivos de teste:

a) Simulacro de arma de fogo;

b) Simulacro de granada;

c) Simulacro de massa explosiva;

d) Simulacro de dispositivos explosivos improvisados, constituído pelo conjunto de simulacro de massa explosiva, simulacro de detonador e simulacro de fonte de energia; ou

e) 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 I-4.

- I.4.5.20.5 O dispositivo de teste é inserido no veículo que realizará o teste, em um dos seguintes locais:
- a) Compartimentos adjacentes às portas;
 - b) Quebra-sol;
 - c) Porta-luvas;
 - d) Áreas sob os bancos;
 - e) Porta-malas, caçambas e outros compartimentos de carga;
 - f) Compartimento do motor;
 - g) Rodas; ou
 - h) Parte inferior dos veículos (chassi).
- I.4.5.20.6 Caso o dispositivo de teste não seja identificado após todos os procedimentos de inspeção e ocorra o ingresso na ARS, o teste é encerrado com resultado NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO.
- I.4.5.20.7 Caso o dispositivo de teste seja identificado, mas mesmo assim o acesso à ARS com o item seja autorizado, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E REPROVADO.
- I.4.5.20.7.1 A não tomada de outras ações cabíveis previstas no PSA ou em Instruções de Trabalho também acarretam no resultado REPROVADO, por exemplo, situações em que deve ser retido o objeto e acionado o órgão de segurança pública.
- I.4.5.20.8 Caso o dispositivo de teste seja identificado e todas as ações decorrentes cabíveis sejam adotadas, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E APROVADO.
- I.4.5.21 Teste para Verificação da Capacidade de Identificação de Intrusos na Área Operacional**
- I.4.5.21.1 Esse protocolo de teste é realizado 1 (uma) vez a cada aplicação do conjunto de testes AVSEC no aeródromo;
- I.4.5.21.2 O teste consiste na tentativa de circular por 15 (quinze) minutos em diversos pontos da área operacional sem estar portando credencial aeroportuária.
- I.4.5.21.3 Para passar pelo processo de identificação, a pessoa que realiza o teste porta credencial permanente válida no momento do ingresso na área operacional.
- I.4.5.21.4 A pessoa que realiza o teste não pode ser um profissional que trabalha de forma habitual na área operacional do aeródromo.
- I.4.5.21.5 Após ingressar na área operacional, a pessoa se desloca até o pátio de aeronaves, retira a credencial e a guarda no bolso, passando nesse momento a contar o período de 15 (quinze) minutos e a circular pela área operacional.
- I.4.5.21.6 O trajeto percorrido na área operacional durante o teste, sempre que possível, inclui a passagem por áreas próximas às aeronaves da aviação comercial, aos locais de manuseio de bagagem despachada e aos locais de manuseio de carga.
- I.4.5.21.7 Quando abordada e questionada quanto à sua presença na área operacional sem a credencial, a pessoa que realiza o teste fornece justificativas evasivas como o esquecimento ou perda da credencial, de forma a avaliar as ações seguintes do profissional que a abordou.

- I.4.5.21.8 Caso a pessoa que realiza o teste não seja abordada e questionada quanto ao uso da credencial em 15 (quinze) minutos, o teste é encerrado com resultado NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO.
- I.4.5.21.9 Caso a pessoa que realiza o teste seja abordada e questionada quanto ao uso da credencial no prazo de até 15 (quinze) minutos, mas não sejam tomadas ações efetivas para a sua retirada da área operacional, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E REPROVADO.
- I.4.5.21.10 Caso a pessoa que realiza o teste seja abordada e questionada quanto ao uso da credencial no prazo de até 15 (quinze) minutos e sejam tomadas ações efetivas para a sua retirada da área operacional, o teste é encerrado com resultado IDENTIFICADO E APROVADO.

I.4.5.22 Teste para Verificação da Capacidade de Identificação de Objeto Suspeito

- I.4.5.22.1 Esse protocolo de teste é realizado 1 (uma) vez a cada aplicação do conjunto de testes AVSEC no aeródromo;
- I.4.5.22.2 O teste consiste em deixar uma mala de bordo abandonada na área pública do Terminal de Passageiros do aeródromo por 15 (quinze) minutos.
- I.4.5.22.3 Sempre que possível esse teste é realizado com a presença física de profissionais de órgão de segurança pública, tendo em vista a possibilidade da mala abandonada ser subtraída por transeuntes.
- I.4.5.22.4 A pessoa que conduz esse teste se desloca ao ponto do TPS selecionado para realização da atividade, de preferência um local com elevado fluxo de pessoas, deixa a mala de bordo no local e se afasta.
- I.4.5.22.5 Após se afastar da mala, inicia-se a contagem do período de 15 (quinze) minutos.
- I.4.5.22.6 Após 10 (dez) minutos, se nenhuma movimentação ocorrer, a pessoa que está conduzindo o teste busca um profissional do operador de aeródromo que esteja nas imediações (vigilante, quando possível) e informa sobre a presença da mala abandonada.
- I.4.5.22.6.1 O contato acima pode ser realizado também por meio de telefonema para número que esteja disponibilizado em cartazes ou avisos disponibilizados nas áreas públicas do TPS.
- I.4.5.22.7 Caso dentro de 15 (quinze) minutos as ações de contingência não sejam adotadas, mesmo com a comunicação sobre a presença da mala abandonada, o teste é encerrado com resultado NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO.
- I.4.5.22.8 Caso as ações de contingência sejam adotadas em desacordo com os procedimentos previstos no Plano de Contingência do Aeródromo, o teste é encerrado, com resultado IDENTIFICADO E REPROVADO.
- I.4.5.22.9 Caso as ações de contingência sejam adotadas conforme os procedimentos previstos no Plano de Contingência do Aeródromo, o teste é encerrado, com resultado IDENTIFICADO E APROVADO.

I.4.5.23 Teste de Verificação de Portas

- I.4.5.23.1 Esse protocolo de teste é realizado 2 (duas) vezes para cada sala de embarque existente no aeródromo.
- I.4.5.23.2 O teste consiste na tentativa de ingresso não autorizado no pátio de aeronaves, a partir

de portões de embarque ou portas de emergência, quando existentes.

- I.4.5.23.3 Para passar pelo processo de identificação, o operador de aeródromo solicita ao operador aéreo a disponibilização de bilhete de embarque, uma vez que a pessoa que realiza o teste estará se passando por passageiro.
- I.4.5.23.4 Para realização do teste, uma vez dentro da sala de embarque, a pessoa tentará ingressar no pátio de aeronaves ARS através de portões de embarque ou de portas de emergência.
- I.4.5.23.5 A pessoa que realiza o teste observa todos os pontos possíveis de acesso e busca ao longo de 15 (quinze) minutos aqueles em que a segurança parece mais frágil.
- I.4.5.23.5.1 Quando a sala de embarque possui tamanho reduzido e todos os pontos de acesso ao pátio de aeronaves estão claramente trancados, não é necessário utilizar o todo o período de 15 (quinze) minutos.
- I.4.5.23.6 Caso o acesso ao pátio de aeronaves seja conquistado, a pessoa que está realizando o teste pode retornar à área pública e encerrar o teste ou, proceder para a realização do protocolo de teste do item I.4.5.21, passando a circular pela área operacional.
- I.4.5.23.7 Caso a pessoa que realiza o teste consiga acessar o pátio de aeronaves sem ser abordada, o teste é encerrado com resultado **NÃO IDENTIFICADO E REPROVADO**.
- I.4.5.23.8 Caso a pessoa que realiza o teste seja abordada, mas mesmo assim consiga acessar o pátio de aeronaves, o teste é encerrado com resultado **IDENTIFICADO E REPROVADO**.
- I.4.5.23.9 Caso a pessoa que realiza o teste não consiga no prazo de 15 (quinze) minutos acessar o pátio de aeronaves, o teste é encerrado com resultado **IDENTIFICADO E APROVADO**.

I.4.5.24 **Testes AVSEC - Considerações Finais**

- I.4.5.24.1 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.
- I.4.5.24.2 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 de aeródromo.
- I.4.5.24.3 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.
- I.4.5.24.4 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 do aeródromo testado;

- e) Profissional coordenador;
 - f) Profissional executor;
 - g) Dispositivo de teste utilizado, quando aplicável;
 - h) Local onde o dispositivo de teste foi portado, quando aplicável;
 - i) Descrição (narrativa) detalhando como transcorreu o teste;
 - j) Resultado (NÃO IDENTIFICADO e REPROVADO; IDENTIFICADO e REPROVADO; IDENTIFICADO e APROVADO; ou FRACASSADO); e
 - k) 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.
- I.4.5.24.5 Caso um protocolo de teste AVSEC, realizado pela ANAC ou pelo operador de aeródromo, obtiver resultado abaixo do padrão mínimo estabelecido pela Agência, o operador de aeródromo, 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.
- I.4.5.24.6 O transporte dos dispositivos de testes (simulacros) nos voos da aviação comercial é comunicado ao operador aéreo, conforme canal de comunicação por ele disponibilizado, com ao menos 48 (quarenta e oito) horas de antecedência ao voo e é realizado como bagagem despachada.
- I.4.5.24.7 O operador de aeródromo encaminha ao operador aéreo declaração e/ou comprovação de que os dispositivos de testes (simulacros) não são perigosos para o transporte aéreo.
- I.4.6 Exercícios de Segurança (Simulados)**
- I.4.6.1 O operador do aeródromo desenvolve e implementa os exercícios de segurança listados abaixo, com a frequência mínima indicada no Formulário de Dados AVSEC do Aeródromo, observando o mínimo previsto na regulamentação.
- a) Exercício Simulado de Apoderamento Ilícito de Aeronave – ESAIA;
 - b) Exercício Simulado de Ameaça de Bomba - ESAB
- I.4.6.2 Os exercícios de segurança são formas de treinamento para verificar a eficácia dos procedimentos de segurança, principalmente no que tange aos Planos de Contingência dos operadores aéreos e do operador de aeródromo.
- I.4.6.3 Os exercícios de segurança são coordenados e acompanhados por profissional(is) capacitado(s), nos termos do PNIAVSEC.
- I.4.6.4 Para a realização do exercício de segurança, o operador de aeródromo convoca representantes dos operadores aéreos e dos órgãos públicos envolvidos nas ações de contingência para participar do exercício, informando quais são as ações esperadas de cada um deles, conforme o objetivo da atividade e o previsto nos Programas de Segurança (PSA e PSOA) e demais regulamentos aplicáveis.
- I.4.6.5 A convocação é realizada com no mínimo 30 (trinta) dias de antecedência da realização do exercício de segurança.
- I.4.6.6 Uma cópia da lista de presença dos participantes do exercício de segurança é encaminhada às entidades que participaram da atividade, em até 5 (cinco) dias úteis após

o término do exercício, por meio físico ou digital.

I.4.6.7 Os documentos que comprovam a convocação para o exercício e o encaminhamento da lista de presença são arquivados pelo operador de aeródromo por no mínimo 5 (cinco) anos, em formato físico ou digital.

I.4.6.8 Os exercícios de segurança que possam ocasionar apreensão ou pânico, que forem utilizar objetos proibidos ou perigosos, inclusive réplicas dos mesmos, ou que forem afetar a rotina da operação aeroportuária ou dos operadores aéreos, são previamente coordenados com a Polícia Federal ou com o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo.

I.5 **PROCESSOS DAS ATIVIDADES DE CONTROLE DE QUALIDADE AVSEC**

I.5.1 Os processos das quatro atividades de controle de qualidade (inspeção, auditoria, testes e exercícios), possuem as mesmas etapas: planejamento, execução, confecção de relatórios, implementação de ações corretivas e monitoramento.

I.5.2 **Planejamento e Execução da Atividade**

I.5.2.1 No planejamento e execução das atividades, o profissional indicado para realizar a atividade busca as orientações dos documentos do operador do aeródromo, 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.

I.5.3 **Confecção de Relatórios**

I.5.3.1 **Considerações Gerais**

I.5.3.1.1 O operador de aeródromo elabora e mantém arquivados os relatórios das atividades de controle de qualidade que realiza.

I.5.3.1.2 O operador de aeródromo, 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.

I.5.3.2 **Confecção de Relatórios de Auditorias e Inspeções**

I.5.3.2.1 Os relatórios de auditoria interna e inspeção interna indicam, no mínimo:

- a) Todos os requisitos AVSEC avaliados e respectivos resultados verificados, conforme descrito no item I.5.3.2.3;
- b) No caso de inspeção interna, a justificativa para a definição do escopo da inspeção interna, nos termos do item I.4.4.2.
- c) As datas de realização das atividades;
- d) Nome dos profissionais executores.

I.5.3.2.2 O check-list utilizado para condução da atividade pode fazer parte do relatório da auditoria e da inspeção.

I.5.3.2.3 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:

- a) Valor “1”, no caso de cumprimento do requisito avaliado de forma satisfatória;
- b) Valor “0”, no caso de descumprimento do requisito;
- c) Valor “N/A – Não Aplicável”, no caso do requisito não se aplicar a operação de determinado aeródromo; e
- d) 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.

I.5.3.2.4 O operador do aeródromo 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 mensurar o percentual de conformidade em cada dependência do aeródromo (terminais de passageiros, terminais de carga, hangares da aviação geral, setor de credenciamento, áreas de embarque, entre outras).

I.5.3.3 **Confecção de Relatórios de Testes AVSEC**

I.5.3.3.1 O relatório de teste AVSEC é composto, no mínimo, pelos seguintes documentos:

- a) Formulários de Teste AVSEC, sendo 1 (um) para cada protocolo de teste realizado;
- b) Cópia dos Termos de Confidencialidade assinados pelos profissionais que executaram os testes;
- c) 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
- d) Conclusão, com a avaliação do desempenho obtido nos testes, incluindo uma análise do resultado atual frente aos obtidos anteriormente no aeródromo, uma descrição dos elementos contributivos para as reprovações e eventuais sugestões para melhoria no desempenho futuro.

I.5.3.3.2 O operador do aeródromo 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 de aeródromo 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.

I.5.3.4 **Confecção de Relatórios Exercícios de Segurança**

I.5.3.4.1 O relatório de exercício de segurança indica, no mínimo:

- a) Tipo de exercício realizado (ESAIA ou ESAB);
- b) Data(s) de realização;
- c) Nome do profissional responsável pela condução da atividade;
- d) Nomes dos profissionais que participaram do exercício, no formato de lista de presença;
- e) Descrição de como o exercício se desenvolveu, incluindo os tempos de resposta de cada órgão e entidade acionada; e
- f) Resultados verificados e oportunidades de melhoria, como conclusão.

I.5.4 **Implementação de Ações Corretivas e Monitoramento**

- I.5.4.1 O responsável pelo PCQ/AVSEC do aeródromo encaminha ao responsável pela AVSEC do aeródromo, os relatórios, elaborados pelos profissionais que executaram as atividades de controle de qualidade, contendo os resultados e conclusões dos mesmos.
- I.5.4.2 De posse dos relatórios, o Responsável pela AVSEC do aeródromo ou sua equipe, elabora e apresenta ao responsável pelo PCQ/AVSEC, um plano de ações corretivas, contendo, no mínimo:
- Lista das não conformidades detectadas e respectivas causas;
 - Ações necessárias para correção de cada não conformidade, descrevendo “o que será feito”, “quem fará”, “como fará” e “quando fará?”;
 - Prazo para solução definitiva de cada não conformidade; e
 - Medidas mitigadoras que serão adotadas até a solução definitiva, quando necessário para garantia da segurança.
- I.5.4.3 Conforme as ações corretivas são implementadas, sob coordenação do responsável pela AVSEC do aeródromo, 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.
- I.5.4.4 Os procedimentos previstos nos itens I.5.4.2 e I.5.4.3 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.
- I.5.4.5 Cabe ao responsável pelo PCQ/AVSEC do aeródromo controlar os prazos estipulados no plano de ações corretivas e garantir que as não conformidades só sejam consideradas sanadas após o envio de evidências de implementação das ações corretivas planejadas.
- I.5.4.6 Quando necessário, o plano de ações corretivas pode ter suas ações e respectivos prazos de implementação revisados, em ação coordenada entre o responsável pela AVSEC do aeródromo e o responsável pelo PCQ/AVSEC do aeródromo.

I.6 **RELATÓRIO ANUAL DAS ATIVIDADES DE CONTROLE DE QUALIDADE AVSEC**

- I.6.1 Ao fim de 1 (um) ano, o operador do aeródromo, por meio do Responsável pelo PCQ/AVSEC 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.
- I.6.2 O relatório anual das atividades de controle de qualidade AVSEC contém, no mínimo, as seguintes informações referentes ao período de avaliação:
- Lista das atividades de controle de qualidade realizadas;
 - Indicadores de conformidade de cada auditoria e inspeção realizada;
 - Indicadores de conformidade de cada requisito e grupo de requisitos contidos nos *check-lists* de auditoria e de inspeção;
 - Indicadores de desempenho de cada conjunto de teste AVSEC realizado;

- e) Indicadores de desempenho de cada protocolo de teste AVSEC realizado;
- f) Resumo das conclusões obtidas nos exercícios de segurança, com os tempos de resposta das entidades e órgãos envolvidos;
- 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; e
- i) Análise, apontando as maiores deficiências e qualidades observadas nas infraestruturas disponibilizadas e procedimentos realizados no aeródromo para garantia da segurança da aviação contra atos de interferência ilícita.
- j) Concluído, elaborada pelo responsável pela AVSEC do Aeródromo, com as sugestões de ações para corrigir ou mitigar as principais ameaças e vulnerabilidades detectadas no aeródromo.

I.6.3 No relatório anual das atividades de controle de qualidade AVSEC são incluídos tanto os dados das atividades realizadas pelo operador de aeródromo quanto as atividades realizadas pela ANAC.

I.6.4 No mínimo anualmente, o operador de aeródromo promove reunião para apresentação do relatório anual das atividades de controle de qualidade AVSEC à alta direção do operador.

I.6.4.1 No caso de operadores que operam mais de um aeródromo, uma reunião pode ser realizada para apresentação dos relatórios de vários aeroportos.

I.6.4.2 A ata da reunião em que foi apresentado o relatório anual é arquivada pelo operador de aeródromo, no aeródromo, em meio físico ou digital, conforme prazo descrito no item I.8.1.

I.7 SISTEMA CONFIDENCIAL DE RELATOS

I.7.1 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 que atuam no aeródromo. O canal de comunicação está indicado no Formulário de Dados AVSEC do Aeródromo.

I.7.2 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 à comunidade aeroportuária, 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, pontos de controle de acesso exclusivo de funcionários, áreas de escritórios dos operadores aéreos e área pública do setor de credenciamento.

I.7.3 As informações e relatos recebidos são encaminhados ao responsável pela AVSEC do aeródromo, que analisa as informações recebidas e mitiga vulnerabilidades ou ameaças que tragam risco a segurança da aviação.

I.7.4 O responsável pela AVSEC informa ao responsável pelo PCQ/AVSEC as ações decorrentes de cada informação que recebeu originada do sistema confidencial de relatos, cabendo ao responsável pelo PCQ/AVSEC organizar os dados recebidos e inseri-los no relatório anual das atividades de controle de qualidade AVSEC.

I.8 **ARQUIVAMENTO DA DOCUMENTAÇÃO**

I.8.1 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.

I.8.2 Os relatos e informações recebidos pelo operador de aeródromo por meio do sistema confidencial de relatos, bem como as ações decorrentes implementadas pelo operador de aeródromo, são documentados e arquivados por prazo mínimo de 2 (dois) anos, em formato físico ou digital.

I.8.3 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 de aeródromo como informação restrita de AVSEC, de forma a prevenir sua divulgação indevida.