

 ANAC AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL	INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR - IS IS Nº 108-001 REVISÃO X	
Aprovado por:	Portaria nº XXX/SIA, de XX de XXXX de 20XX	
Assunto:	Segurança da aviação contra atos de interferência ilícita – operador aéreo	Origem: SIA/GSAC
Data da Emissão:	XX de XX de 20XX	
Data da Vigência:	XX de XXXX de 20XX	

1. OBJETIVO

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

2. REVOGAÇÃO

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

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.
- 3.3.3. Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (DAVSEC) nº 04-2021, que estabelece a relação de aeródromos em que há a obrigatoriedade de realizar a inspeção de segurança das bagagens despachadas para seguir em voos domésticos e os prazos para aplicação da medida de segurança.

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 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.
- 3.4.4. 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**).
- 3.4.5. Resolução ANAC nº 361, de 16 de julho de 2015, que aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 110, intitulado Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNIAVSEC.
- 3.4.6. 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.
- 3.4.7. Resolução ANAC nº 400, de 13 de dezembro de 2016, que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo.
- 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. **Aeronave em manutenção:** significa a aeronave estacionada, enquanto estiver sendo submetida a procedimentos de manutenção com a presença de funcionários do operador aéreo.
- 4.2. **Aeronave em operação no solo:** significa a aeronave estacionada, enquanto estiver ocorrendo o embarque e o desembarque de passageiros, bem como as atividades preparatórias para início do voo, tais como: limpeza, abastecimento de combustível, carregamento do porão e recebimento de provisões de serviço de bordo.
- 4.3. **Aeronave fora operação:** significa a aeronave estacionada que não está em operação no solo e nem em manutenção.
- 4.4. **Auditoria AVSEC:** avaliação detalhada de todos os aspectos previstos no PNAVSEC e na regulamentação da ANAC dentro das organizações envolvidas na segurança da aviação civil, para determinar o grau de conformidade frente à regulamentação vigente.
- 4.5. **Carga consolidada:** compreende a consolidação de múltiplas remessas de carga ou volumes de carga, de um ou mais expedidor ou agente de carga em um ou mais **pallets** ou dispositivos similares.
- 4.6. **Carga em trânsito:** carga que permanece a bordo da aeronave ou que desembarca em aeródromo intermediário para reembocar na mesma aeronave.
- 4.7. **Exercício AVSEC:** representa formas de treinamento para verificar a eficácia de procedimentos de segurança, principalmente no que tange aos Planos de Contingência.
- 4.8. **Funcionário:** quando não especificado, entende-se como qualquer pessoa contratada pelo operador aéreo, de forma direta ou indireta, ou preposto que esteja, sob autorização formal do operador aéreo, prestando serviço para este.
- 4.9. **Inspeção AVSEC:** corresponde à avaliação de um ou mais aspectos das medidas e procedimentos de segurança das organizações envolvidas nas atividades AVSEC, com o objetivo de avaliar o grau de conformidade frente à regulamentação vigente.
- 4.10. **Item proibido em bagagem despachada ou em carga e mala postal:** item que compromete a segurança da aviação civil, incluindo armas de fogo e artigos perigosos não declarados, bem como substância explosiva, incendiária ou destrutiva.
- 4.11. **Objeto(s) suspeito(s):** qualquer substância, objeto ou volume, incluindo bagagem de mão, bagagem despachada, carga e correio, suspeito de conter artefatos explosivos, artefatos QBRN ou outro artigo perigoso com potencial de causar dano iminente.
- 4.12. **Reciclagem:** significa uma atividade prática conduzida por organização com responsabilidade AVSEC para o profissional que desempenha atividade em seu benefício que busca enfatizar conhecimentos e técnicas identificados como frágeis em atividade de fiscalização ou de controle de qualidade realizada pela ANAC ou pela organização com responsabilidade AVSEC.
- 4.13. **Remessa de carga ou mala postal:** Conjunto de volumes de carga ou mala postal encaminhados ao operador aéreo por um expedidor ou agente de carga. Cada remessa possui um único destino.
- 4.14. **Teste AVSEC:** simulação de ato de interferência ilícita que objetiva verificar o desempenho das medidas de segurança existentes e procedimentos aplicados em determinado local.

- 4.15. **Treinamento em serviço:** significa uma etapa da certificação em Inspeção de Segurança da Aviação Civil, com propósito de orientar e avaliar o profissional em relação às suas habilidades e conhecimentos no desempenho de atividade AVSEC em ambiente operacional.
- 4.16. **Volume de carga ou mala postal:** Caixa, envelope ou qualquer item individual similar dentro de uma remessa de carga. O número de volumes dentro da remessa é determinado pelo número de itens descritos no AWB ou documento que o substitua. Uma remessa ou parte de uma remessa contida em um **pallet** (ou similar), quando é evidente que é composta por vários itens não é considerada um único volume, mesmo que assim esteja descrito na documentação da carga.

5. DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO

5.1. Estrutura e conteúdo do PSOA

- 5.1.1. Conforme previsto na seção 108.257 do RBAC nº 108, no PSOA devem constar as medidas e os procedimentos de segurança a serem empregados pelo operador aéreo.
- 5.1.2. Os meios e procedimentos de segurança (Apêndice B), bem como os Planos e Programas (Apêndices C, D e E) previstos nesta Instrução Suplementar são considerados o PSOA do operador aéreo e não necessitam ser apresentados à ANAC para avaliação e aprovação.
- 5.1.3. Tópicos desta IS relacionados a requisito que não seja aplicável a determinado operador aéreo, nos termos do Apêndice A do RBAC nº 108, devem ser desconsiderados, não sendo necessária a apresentação de qualquer documentação a ANAC.
- 5.1.4. Nos casos em que o operador aéreo pretenda implementar meio ou procedimento previsto na IS nº 108, mas que esteja relacionado a requisito que não lhe é aplicável, nos termos do Apêndice A do RBAC nº 108, deverá seguir o trâmite previsto para implementação de inclusão de medida de segurança, conforme item 5.2.
- 5.1.5. Os modelos apresentados nesta IS (formulários, listas, entre outros) possuem os objetivos de esclarecer a compreensão e auxiliar na aplicação dos procedimentos descritos, podendo o operador alterar suas formatações, complementar com informações de acordo com sua operação e utilizar meios digitais de preenchimento.

5.2. Inclusão de medidas de segurança ou de procedimentos alternativos ao disposto nesta Instrução Suplementar

- 5.2.1. Caso o operador aéreo pretenda incluir medida de segurança ou procedimento alternativo em relação ao disposto nesta IS, deverá obter aprovação prévia da ANAC.
- 5.2.2. A proposta de inclusão de medida de segurança ou procedimento alternativo deverá ser encaminhada à ANAC com a apresentação dos seguintes documentos:
- Formulário de Apresentação de Inclusão de Medida de Segurança ou Procedimento Alternativo, que contém a descrição da proposta do operador aéreo e respectivas justificativas; e

- b) No caso de proposta de inclusão de medida de segurança decorrente de exigências de Estado estrangeiro, o operador aéreo também deverá encaminhar documentação do respectivo Estado contendo a descrição da medida de segurança e sua justificativa.
- 5.2.3. Os documentos deverão ser encaminhados à ANAC por meio do protocolo eletrônico, conforme instruções constantes na página eletrônica da Agência na rede mundial de computadores.
- 5.2.4. Após aprovação da ANAC, as medidas adicionais de segurança ou procedimentos alternativos implementados pelo operador aéreo serão determinados pela Listagem de Inclusão de Medidas de Segurança e Procedimentos Alternativos, que passará a ser parte integrante do PSOA do operador aéreo.
- 5.2.4.1. A Listagem de Inclusão de Medidas de Segurança e Procedimentos Alternativos será enviada pela ANAC ao operador aéreo, acrescentando à proposta de conteúdo contida no Formulário de Apresentação de Inclusão de Medida de Segurança e Procedimento Alternativo, a versão da listagem, o número da portaria de aprovação e a data da publicação.
- 5.3. **Análise e aprovação de pedido de inclusão de medida de segurança ou procedimento alternativo**
- 5.3.1. A análise de pedido de inclusão de medida de segurança ou procedimento alternativo ao disposto nessa IS é uma atividade realizada pela ANAC, com o objetivo de avaliar se o conteúdo que efetivamente seja adicional ou alternativo ao disposto nesta IS está de acordo com o previsto no RBAC 108 ou com o objetivo do procedimento descrito nesta IS.
- 5.3.2. Somente serão analisadas as propostas que estiverem devidamente justificadas no Formulário de Apresentação de Inclusão de Medida de Segurança ou Procedimento Alternativo.
- 5.3.3. A justificativa da proposta do operador aéreo deve conter elementos suficientes para demonstrar que:
- O pedido de inclusão de medida de segurança ou procedimento alternativo é exequível por parte do operador aéreo; e
 - O pedido de inclusão de medida de segurança ou procedimento alternativo assegura um nível de segurança equivalente ou maior ao estabelecido no RBAC nº 108 ou no procedimento descrito nesta IS.
- 5.3.4. A aprovação de inclusão de medida de segurança ou procedimento alternativo ao disposto nesta IS ocorrerá por meio de Portaria da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.
- 5.3.5. Somente após a publicação da Portaria de aprovação, a inclusão de medida de segurança ou procedimento alternativo passa a ser considerado como parte integrante do PSOA do operador aéreo, em complementação ao disposto nessa IS.
- 5.4. **Alterações de inclusão de medida de segurança ou procedimento alternativo já aprovado pela ANAC**

5.4.1. A Alteração de inclusão de medida de segurança ou procedimento alternativo já aprovado pela ANAC segue o disposto nos itens 5.2 e 5.3.

5.5. **Processo de Ratificação da Certificação de Expedidor Reconhecido**

5.5.1. A ratificação pela ANAC da certificação de expedidor reconhecido ocorre através de solicitação do operador aéreo contendo os seguintes documentos:

a) Formulário de Solicitação de Ratificação de Certificação de Expedidor Reconhecido, contendo os dados do operador aéreo e do expedidor.

b) Declaração de Conformidade do Expedidor Reconhecido, assinada pelo Responsável Nacional pela AVSEC do operador aéreo, afirmando que as medidas de segurança do expedidor aplicadas às áreas e instalações foram presencialmente avaliadas em auditoria pelo operador aéreo e consideradas suficientes para impedir o acesso de objetos que possam comprometer a segurança da aviação civil nos envios de carga e mala postal direcionados ao transporte aéreo.

5.5.2. Os documentos deverão ser encaminhados à ANAC por meio do protocolo eletrônico, conforme instruções constantes na página eletrônica da Agência na rede mundial de computadores.

5.5.3. O registro do expedidor reconhecido pelo operador aéreo ocorre após a ratificação da ANAC, através da inserção do expedidor na lista de expedidores reconhecidos do operador aéreo.

5.6. **Informações cadastrais de envio obrigatório à ANAC**

5.6.1. O operador aéreo que esteja obrigado a implementar um PSOA, nos termos do parágrafo 108.255 (a) do RBAC nº 108, deverá encaminhar as informações contidas na Ficha de Cadastro AVSEC do Operador Aéreo à ANAC, por meio do protocolo eletrônico ou outro meio disponibilizado pela ANAC.

5.6.2. A Ficha de Cadastro AVSEC do Operador Aéreo e as orientações para envio dos dados podem ser encontradas na página eletrônica da ANAC na rede mundial de computadores.

5.6.3. As informações da Ficha de Cadastro AVSEC do Operador Aéreo deverão ser mantidas atualizadas pelo operador aéreo, através de comunicação à ANAC em prazo não superior a 30 (trinta) dias a contar da data em que ocorreu a alteração do dado.

6. APÊNDICES

Apêndice A – Lista de Reduções

Apêndice B – Recursos Preventivos de Segurança

Apêndice C – Plano de Contingência de AVSEC do Operador Aéreo

Apêndice D – Programa de Instrução AVSEC (PIAVSEC)

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

7. DISPOSIÇÕES FINAIS

- 7.1. O operador aéreo é responsável pela avaliação do conteúdo padronizado apresentado nesta IS, com o intuito de verificar se os recursos previstos são suficientes para garantia da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, levando em consideração sua própria avaliação de risco e níveis de complexidade e criticidade de suas operações aéreas.
- 7.2. Considerando que o acesso irrestrito ao PSOA (Apêndices B, C, D e E desta IS) compromete a efetividade dos recursos de segurança preventivos, de resposta e de comunicação e, por conseguinte, pode pôr em risco a vida e a segurança da população, a informação contida nesses apêndices deve ser tratada como restrita às instituições que necessitam conhecer o seu conteúdo para a garantia da AVSEC.
- 7.3. A guarda e distribuição do PSOA deve observar procedimentos de controle, definidos pelo operador aéreo, necessários para garantir que o acesso aos documentos seja restrito às pessoas com necessidade de conhecê-los, conforme o grau de sigilo atribuído.
- 7.4. Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC.
- 7.5. Esta IS entra em vigor no dia xx de xx de 20xx.

APÊNDICE A – LISTA DE REDUÇÕES

A.1 SIGLAS

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

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

APÊNDICE B – RECURSOS PREVENTIVOS DE SEGURANÇA

O conteúdo do Apêndice B 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.

APÊNDICE C - PLANO DE CONTINGÊNCIA DE AVSEC DO OPERADOR AÉREO

O conteúdo do Apêndice C 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.

APÊNDICE D - PROGRAMA DE INSTRUÇÃO AVSEC (PIAVSEC)

D.1 POLÍTICA E OBJETIVO

Política

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

Objetivos

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

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

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

D.2 CONTEÚDO PROGRAMÁTICO E GRADE CURRICULAR

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

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

D.3 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTOS NORMATIVOS OU REGULAMENTARES

Leis

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

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

Decretos

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

DAVSEC

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

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

D.3.4 Resoluções

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

D.3.4.2 Resolução ANAC nº 254, de 6 de novembro de 2012, que aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 108, intitulado Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – Operador Aéreo.

D.3.4.3 Resolução ANAC nº 361, de 16 de julho de 2015, que aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 110, intitulado Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNIAVSEC.

D.3.4.4 Resolução ANAC nº 362, de 16 de julho de 2015, que aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 107, intitulado Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo.

D.3.4.5 Resolução ANAC nº 499, de 12 de dezembro de 2018, que aprova o Programa de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita da Agência Nacional de Aviação Civil (PAVSEC-ANAC).

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

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

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

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

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

D.5 RESPONSABILIDADES E PROCEDIMENTOS DE RECICLAGEM

D.5.1 O operador aéreo garante a reciclagem de todos os profissionais que desempenham

atividade em seu benefício e que não demonstram proficiência durante atividade de fiscalização ou de controle de qualidade realizada pelo próprio operador aéreo ou pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

- D.5.2 As ações de reciclagem são formalizadas por meio do Relatório de Reciclagem, conforme consta no Anexo 1 deste PIAVSEC, que apresenta um resumo das atividades realizadas e a lista de presença dos participantes.
- D.5.3 Após a realização da atividade de reciclagem, o operador realiza novas avaliações no profissional, sem avisar e de forma discreta, em quantidade suficiente para garantir que as fragilidades identificadas foram sanadas.

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

- D.6.1 O operador aéreo garante um Treinamento em Serviço, necessário para obtenção da certificação em Inspeção de Segurança da Aviação Civil, a todos os profissionais que desempenham atividade AVSEC em seu benefício.
- D.6.2 Um profissional responsável e com certificação AVSEC válida para supervisão e avaliação do treinamento em serviço é designado para realizar o acompanhamento e a avaliação desta etapa da certificação dos profissionais. Na indicação do profissional responsável é levado em consideração:
- a) Experiência em AVSEC;
 - b) Disponibilidade de horário para acompanhamento; e
 - c) Capacidade de comunicação e disseminação de conhecimento.
- D.6.3 O profissional responsável pode fazer avaliações prévias do desempenho do profissional em treinamento, apresentando **feedback** do trabalho desenvolvido para que o profissional em treinamento tenha a oportunidade de melhorar o seu desempenho.
- D.6.4 Para os profissionais em Formação em Inspeção de Segurança da Aviação Civil, o Treinamento em Serviço somente pode se iniciar após o aluno comprovar, por meio de declaração expedida pelo centro de instrução, que atendeu aos critérios de aprovação 1 e 2 do Curso de Formação em Inspeção de Segurança em Aviação Civil (critério 1: frequência mínima igual ou superior a 80% da carga horária do curso; critério 2: nota na avaliação teórica igual ou superior a 70%).
- D.6.4.1 Após atender os critérios 1 e 2 do Curso de Formação, o profissional possui o prazo máximo de 12 (doze) meses para ser contratado e concluir o Treinamento em Serviço.
- D.6.4.2 A partir da contratação, o Treinamento em Serviço é iniciado e concluído durante os 30 (trinta) primeiros dias de trabalho do profissional (período de um mês).
- D.6.5 Durante o treinamento em serviço de profissionais em Formação em Inspeção de Segurança da Aviação Civil, cada profissional designado para atuar como supervisor ou avaliador só poderá acompanhar um profissional em treinamento por vez.
- D.6.5.1 O profissional em Formação em Inspeção de Segurança da Aviação Civil, durante todo o período do treinamento em serviço, não pode tomar decisão relacionada à resolução de alarmes sem a devida supervisão direta do profissional que o está acompanhando

- ou avaliando.
- D.6.6 O Treinamento em Serviço para Atualização em Inspeção de Segurança da Aviação Civil ocorre durante a efetiva prestação de serviço de inspeção e dentro do período de validade da certificação vigente.
- D.6.6.1 O Treinamento em Serviço tem duração entre 6 (seis) e 24 (vinte e quatro) meses.
- D.6.6.2 Somente após a conclusão do treinamento em serviço é possível realizar matrícula no centro de instrução para o curso de Atualização em Inspeção de Segurança da Aviação Civil.
- D.6.7 O Treinamento em Serviço é composto pelas seguintes atividades:
- Orientação da atuação do profissional para adequar seus procedimentos ao previsto nos regulamentos da ANAC e no Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA);
 - Aprimoramento do profissional para identificação de ameaças, utilizando-se de no mínimo 12 (doze) horas-aula de simulações de ameaças; e
 - Aprimoramento do profissional para identificação de ameaças, utilizando-se de no mínimo 20 (vinte) testes aleatórios.
- D.6.8 No Treinamento em Serviço, o operador aéreo faz uso da Ficha de Avaliação contida no Anexo 2 deste PIAVSEC.
- D.6.9 A Ficha é composta de duas partes:
- Parte 1, denominada Guia de Verificação, destinada a auxiliar e registrar os resultados parciais da avaliação do profissional em serviço;
 - Parte 2, denominada Guia de Encaminhamento, destinada ao registro do resultado final de avaliação, pelo operador, e envio ao centro de instrução, pelo profissional.
- D.6.10 O Treinamento em Serviço é finalizado com o preenchimento da ficha de avaliação, assinada pelo responsável designado para o acompanhamento e avaliação do Treinamento em Serviço.
- D.6.11 A Ficha formaliza, ao final do período, se o novo profissional está “apto” ou “não-apto” para desempenho de suas funções, com base nos seguintes critérios de avaliação:
- O profissional é capaz de desempenhar as atividades em conformidade com os procedimentos previstos nos regulamentos da ANAC e no PSOA do operador aéreo?
 - O profissional demonstrou capacidade de detecção de ameaças nas horas/aula destinadas às simulações de ameaças?
 - O profissional identificou, no mínimo, 70% (setenta por cento) das ameaças constantes nos testes aleatórios realizados?
- D.6.12 O operador aéreo entrega a parte 2 da ficha de avaliação ao profissional no prazo máximo de 10 (dez) dias após o término do Treinamento em Serviço para prosseguimento da sua certificação no centro de instrução.
- D.7 **RESPONSABILIDADES E PROCEDIMENTOS DO CONTROLE DE CAPACITAÇÃO**
- D.7.1 O operador aéreo garante que todos os profissionais que desempenham atividade

AVSEC em seu benefício possuem a proficiência na execução das atividades AVSEC previstas no Apêndice A do PNIAVSEC.

D.7.2 O operador aéreo implementa controle para garantir a certificação dos profissionais que desempenhem atividade em seu benefício, conforme seção B.1.31 a B.1.60 do Apêndice B PSOA.

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

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

- 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.

D.8.2 O operador aéreo garante que haja registros que comprovem o atendimento dos requisitos para desempenho de atividade AVSEC para cada profissional que realizar atividade AVSEC em seu benefício, enquanto o profissional mantiver relação de trabalho e até um ano após o seu desligamento.

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

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

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

ANEXO 1
Relatório de Reciclagem

Período avaliado: ____/____/____ a ____/____/____

Avaliador: _____

Cargo do avaliador: _____

Certificação AVSEC do avaliador: _____

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: _____

Certificação AVSEC do avaliador: _____

Tempo de experiência do avaliador na função:

- () 0 a 3 anos
() 4 a 7 anos
() 8 a 11 anos
() acima de 11 anos

Atividade 1: Orientações

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

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

Após as orientações iniciais, prossiga para a atividade 2.

Atividade 2: Aprimoramento do profissional para identificação de ameaças

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Legenda:

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

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

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

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

Resultado Final: SOMENTE será considerado APTO o profissional em treinamento que obtiver o resultado “APTO” nos três critérios de avaliação e aptidão constante na Tabela Resumo do Desempenho do Treinamento em Serviço.

Informo que as informações prestadas nesse formulário são verdadeiras e estou ciente de que minha conduta influencia diretamente a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Declaro ainda estar ciente das medidas cabíveis caso se comprove a ocorrência de irregularidades, tendo em vista a importância dessa atividade para a garantia de realização de procedimentos de segurança de acordo com as normativas vigentes.

Data: ____/____/____

Avaliador

Profissional em treinamento

APÊNDICE - E

O conteúdo do Apêndice E 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.