

# Manual Técnico ORIENTAÇÕES PARA ELABORAÇÃO, IMPLEMENTAÇÃO E MANUTENÇÃO DE PSESCA



**MANUAL PARA ELABORAÇÃO DE PSESCA, COM ORIENTAÇÕES PARA OS EXPLORADORES DE ÁREA AEROPORTUÁRIA, SOBRE A ELABORAÇÃO, IMPLEMENTAÇÃO E MANUTENÇÃO DE PSESCA, DEFININDO RECURSOS HUMANOS, MATERIAIS, MEDIDAS DE SEGURANÇA A SEREM APLICADAS E BOAS PRÁTICAS**

Dezembro / 2023

**BASET - SUBGRUPO 5 - MANUAL PSESCA**

| <b>Organizações</b>                          | <b>Colaboradores</b>   |
|--|--|
| <b>AENA BRASIL</b>                           | Carlos Francisco de Santana  |
| <b>AEROPORTOS BRASIL VIRACOPOS</b>           | Wesley Ramos Correa<br>Renata Almeida Lança  |
| <b>ANAC</b>                                  | Thiago Feran Freitas Araújo<br>Francis Andrey de Carvalho Vieira Martins   |
| <b>AZUL LINHAS AÉREAS</b>                    | Breno Albernaz Dias Vieira<br>Julia Paiva  |
| <b>AZUL CONECTA LTDA</b>                     | Angelo Bonani<br>William Hitoshi Tsuchida  |
| <b>BH AIRPORT</b>                            | Fabiana de Freitas Aguilár   |
| <b>CCR AEROPORTOS (BLOCOS SUL E CENTRAL)</b> | Walteneur Bezerra Mendonça   |
| <b>GOL LINHAS AÉREAS</b>                     | Thayná Ribeiro Rocha   |
| <b>GRU AIRPORT</b>                           | Lusmaia Maria dos Santos Silva<br>Carlos Diego Severino<br>Bruno Contieri da Silva<br>Victor Baptista de C. Pinto                                |
| <b>INFRAERO</b>                              | Emmanuel Henrique da Rocha<br>Robersivânia Albuquerque de Lima   |
| <b>INFRAMÉRICA</b>                           | Fernanda Alves Ferreira Pena   |
| <b>MODERN TRANSP. AÉREO DE CARGA</b>         | Camilo Portugal de Figueiredo Dias<br>Natália França da Silva  |
| <b>RIOGALEÃO</b>                             | Ramon Lago Moreira<br>Lorena Ferreira Salomon  |
| <b>VINCI AIRPORTS DO BRASIL</b>              | Alessandro Duarte Moreira Peixoto<br>Cláudio Souza de Carvalho<br>Luiz Paulo de Castro Sena<br>Danillo Cardoso Morais<br>Cintia Lessa dos Santos |
| <b>VOEPASS LINHAS AÉREAS</b>                 | Bertone Souza  |
| <b>ZURICH AIRPORT BRASIL</b>                 | Bruno Rodrigues Marques Valle<br>Camila Fagundes Porto   |

|   |  |
|---|--|
| <b>MASTER AVIAÇÃO</b>                         | Lucas Gabriel Nascimento Miranda<br>João Carlos Miranda<br>Claudio Aparecido Miranda |
| <b>PESQUISADOR NA ÁREA DE SGSE</b>            | Newton Duarte Chaves   |
| <b>REDE VOA - ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA</b> | Fábio Enrique Quintino de Souza  |

## **PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO**

Assessoria de Comunicação Social (Ascom)

## **DÚVIDAS, SUGESTÕES E CRÍTICAS PODEM SER ENVIADAS PARA O E-MAIL**

[gsef.sia@anac.gov.br](mailto:gsef.sia@anac.gov.br)

# SUMÁRIO

|   |           |
|---|-----------|
| <b>LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS</b>   | <b>6</b>  |
| <b>1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS</b>  | <b>8</b>  |
| 1.1 FINALIDADE  | 8         |
| 1.2 INTRODUÇÃO  | 8         |
| 1.3 DEFINIÇÕES  | 9         |
| 1.4 FUNDAMENTAÇÃO   | 17        |
| <b>2. PSESCA</b>  | <b>18</b> |
| 2.1 ESTRUTURA BÁSICA  | 18        |
| 2.2 APLICABILIDADE  | 20        |
| 2.3 DADOS DA EMPRESA  | 22        |
| 2.4 ZONEAMENTO E BARREIRAS DE SEGURANÇA   | 23        |
| 2.5 VIGILÂNCIA E SUPERVISÃO   | 24        |
| 2.6 CREDENCIAMENTO E AUTORIZAÇÃO  | 24        |
| 2.7 CONTROLE DE ACESSO  | 25        |
| 2.8 PROCEDIMENTOS DE CONTROLE DE ACESSO   | 26        |
| 2.9 CONTROLES DE SEGURANÇA  | 27        |
| 2.10 RECURSOS HUMANOS   | 28        |
| 2.11 RECURSOS MATERIAIS   | 30        |
| 2.12 AÇÕES DE CONTINGÊNCIA  | 31        |
| 2.13 SUPERVISÃO E CUMPRIMENTO DO PSESCA   | 31        |
| <b>3. CENÁRIOS</b>  | <b>32</b> |
| 3.1 EMPRESAS DE PROVISÕES DE BORDO E DE SERVIÇO DE BORDO  | 32        |
| 3.2 EMPRESAS QUE OPERAM TERMINAIS DE CARGA OU MALA POSTAL, LOCALIZADOS DENTRO OU FORA DO AERÓDROMO, QUE DESTINEM CARGA A OPERADORES AÉREOS DO AERÓDROMO | 39        |
| 3.3 ORGANIZAÇÕES EXPLORADORAS DE ÁREAS, EDIFÍCIOS OU INSTALAÇÕES  | 44        |

|  |            |
|--|------------|
| 3.4 EMPRESAS QUE FORNECEM MATERIAIS DE SERVIÇO, MERCADORIAS E SUPRIMENTOS A SEREM UTILIZADOS PELO AEROPORTO, UTILIZANDO O CONCEITO DE CADEIA SEGURA PARA O ENCAMINHAMENTO DESSES INSUMOS ÀS ARS DO AERÓDROMO | 46         |
| <b>4. RECOMENDAÇÕES</b>  | <b>46</b>  |
| <b>5. RELAÇÃO DE ANEXOS</b>  | <b>47</b>  |
| <b>6. REFERÊNCIAS</b>  | <b>47</b>  |
| <b>ANEXO 1 - MODELO DE PLANO DE SEGURANÇA DE PERSTADORES DE SERVIÇOS AUXILIARES OU EXPLORADORES DE ÁREA AEROPORTUÁRIA - PSESCA</b>   | <b>49</b>  |
| <b>ANEXO 2 - FORMULÁRIO DE DADOS AVSEC DO PSESCA</b>   | <b>75</b>  |
| <b>ANEXO 3 - FORMULÁRIO DE AVALIAÇÃO DE PSESCA</b>   | <b>90</b>  |
| <b>ANEXO 4 - TRECHOS DAS INSTRUÇÕES SUPLEMENTARES (IS Nº 107 - REVISÃO J E IS Nº 108 - REVISÃO G)</b>  | <b>102</b> |
| <b>ANEXO 5 - PONTOS OBSERVADOS NAS INSTRUÇÕES SUPLEMENTARES (IS) 107 E 108</b>   | <b>106</b> |
| <b>ANEXO 6 - DESCRITIVO: CADEIA SEGURA NO CONTEXTO DO PLANO DE SEGURANÇA DE PRESTADORES DE SERVIÇOS AUXILIARES OU EXPLORADORES DE ÁREA AEROPORTUÁRIA - PSESCA</b>  | <b>111</b> |
| <b>ANEXO 7 - APÊNDICE A DO RBAC Nº 110</b>   |            |
| <b>TABELA DE CERTIFICAÇÕES DE ACORDO COM AS ATIVIDADES AVSEC</b>   | <b>118</b> |

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

**APAC** – Agente de Proteção da Aviação Civil

**ATIV** – Autorização de Trânsito Interno de Veículos

**AVSEC** – Aviation Security / Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita

**CFTV** – Circuito Fechado de Televisão

**CO** – Crime Organizado

**CSA** – Comissão de Segurança Aeroportuária

**EASA** – European Union Aviation Safety Agency / Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação

**EDS** – Explosive Detection System / Sistema de Detecção de Explosivos

**IPA** – Indicação Positiva de Alvo

**IS** – Instrução Suplementar

**PCA** – Plano de Contingência de AVSEC do Aeródromo

**PNAVSEC** – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita

**PNAVSEC** – Programa Nacional de Instrução de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita

**PSA** – Programa de Segurança Aeroportuária

**PSESCA** – Plano de Segurança de Empresas de Serviços Auxiliares ou Exploradores de Áreas Aeroportuária

**PSOA** – Programa de Segurança de Operador Aéreo

**PSTAV** – Plano de Segurança do Transporte Aéreo de Valores

**QBRN** – Químico, Biológico, Radiológico e Nuclear

**RBAC** – Regulamento Brasileiro da Aviação Civil

**Safety** – Segurança Operacional

**SeMS** – Security Management System

**SGSE** – Sistema de Gerenciamento da Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita

**SIA** – Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária

**SICA** – Sistema Informatizado de Controle Aduaneiro

**TECA** – Terminal de Carga Aérea

**TIC** – Tecnologia da Informação e Comunicação

**TSA** – Transportation Security Administration / Administração de Segurança de Transporte dos EUA

# 1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

## 1.1 FINALIDADE

Este manual tem por finalidade auxiliar Exploradores de Área Aeroportuária e Empresas de Serviços Auxiliares, assim como os operadores de aeródromo no tocante à elaboração, implementação e manutenção de um Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária (PSESCA), considerando os diferentes cenários preconizados pela legislação brasileira de segurança da aviação contra atos de interferência ilícita. Portanto, este documento não é um manual de segurança, tampouco definirá requisitos relativos aos processos AVSEC.

O manual foi desenvolvido especificamente para o sistema de aviação civil brasileiro, porém está alinhado com as metodologias e práticas aplicadas internacionalmente.

## 1.2 INTRODUÇÃO

As organizações prestadoras de serviços para o Sistema de Aviação Civil, como as empresas auxiliares de transporte aéreo, de provisões de bordo e de serviço de bordo (comissaria), carga e mala postal, além de exploradores de área aeroportuária, podem servir como um meio para se introduzir, clandestinamente, armas, substâncias ou dispositivos explosivos, assim como outros artigos proibidos que possam ser usados para perpetrar um ato de interferência ilícita em uma aeronave ou em um aeroporto.

O desenvolvimento de procedimentos de segurança por tais organizações, presume o estabelecimento e padronização de um nível de segurança adequado nas diversas áreas dentro ou fora do aeroporto, que devem estar consubstanciados em planos de segurança específicos em função do papel desempenhado pela empresa ou explorador de área em questão, visto que a proteção contra atos de interferência ilícita contra aviação civil requer a adoção de medidas preventivas de segurança por todas as entidades, empresas e organizações envolvidas com a aviação civil.

Neste contexto, a legislação de segurança da aviação civil brasileira estabeleceu a obrigatoriedade para algumas dessas organizações prestadoras de serviços para o Sistema de Aviação Civil de desenvolver, implementar e manter um plano de segurança, intitulado Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária (PSESCA), assim como responsabilidade de aprovação do aludido plano para os operadores de aeródromos.

Contudo, os operadores de aeródromos têm enfrentados grandes desafios para a concretização do processo de aprovação de Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária, em função da falta de compreensão das organizações em relação ao papel que desempenham no sistema de segurança da aviação civil e sobre os elementos básicos que estruturam um sistema de segurança, como aqueles voltados para controle de acesso.

Daí a importância deste Manual, que além de auxiliar Exploradores de Área Aeroportuária e Empresas de Serviços para a elaboração, implementação e manutenção de um Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária (PSESCA), traz alguns documentos que podem ser utilizados por tais entidades para que se busque a celeridade do processo de avaliação e aprovação de PSESCA aderente à realidade operacional das empresas e à legislação pertinente.

### 1.3 DEFINIÇÕES

Para facilitar o melhor uso do presente manual, e entendimento de algumas definições do PNAVSEC e do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil, consideram-se:

**Agente de Proteção da Aviação Civil – APAC:** profissional capacitado para exercer atividades de proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, de acordo com os requisitos estabelecidos no PNAVSEC e nos atos normativos da ANAC;

**Ameaça de bomba:** qualquer tipo de comunicação que sugira ou indique que a segurança de uma pessoa, de uma aeronave em voo ou em solo, de um aeroporto ou de outra instalação da aviação civil possa estar em perigo pela presença de artefatos explosivos ou artefatos químicos, biológicos, radiológicos e nucleares;

**Área Controlada – AC:** área do aeródromo cujo acesso é permitido apenas após controle de acesso realizado pelo operador do aeródromo, a qual pode abranger áreas internas do perímetro operacional (lado ar), identificadas como de grau de risco não prioritário, pontos sensíveis ou outras áreas, dentro ou fora do perímetro operacional;

**Área de aceitação ou recebimento de carga ou mala postal:** área designada pelo operador do aeródromo destinada ao processo de aceitação de volumes de carga destinados ao transporte aéreo;

**Área de armazenamento de carga ou mala postal:** área delimitada e designada pelo operador do aeródromo destinada ao armazenamento temporário dos volumes de carga que estejam em processamento no terminal de carga do aeródromo;

**Área de conferência ou fiscalização de carga ou mala postal:** área designada pelo operador do aeródromo destinada a atender aos processos de fiscalização e controle conduzidos por organizações públicas, relativos à segurança pública, controle aduaneiro, sanitário ou fitozoossanitário;

**Área de Controle Aduaneiro:** área designada pelo operador de aeródromo, em coordenação com a Receita Federal do Brasil, de maneira a permitir a fiscalização e controle de pessoas e mercadorias que entram e/ou saem do Território Brasileiro.

**Área de inspeção de segurança da carga ou mala postal:** área delimitada e designada pelo operador do aeródromo para a realização do procedimento de inspeção de segurança dos volumes de carga;

**Área de paletização ou expedição da carga ou mala postal:** área designada pelo operador do aeródromo destinada ao processo de unitização ou paletização dos volumes de carga para, em seguida, serem direcionados à aeronave;

**Área ou ponto de transferência de carga ou mala postal:** área ou ponto designado pelo operador do aeródromo destinado ao procedimento de transferência de responsabilidade pela guarda e proteção dos volumes de carga em processamento no terminal de carga do aeródromo;

**Área patrimonial do aeródromo (perímetro patrimonial):** é a área indicada no instrumento de outorga de exploração do aeródromo. Coincide com a área abrangida pelo complexo aeroportuário, que é caracterizado pelo sítio aeroportuário, descrito no instrumento de outorga de cada aeródromo, normalmente incluindo faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e comerciais relacionadas ao aeródromo;

**Área operacional ou lado ar:** área do aeródromo delimitada pelo perímetro operacional, abrangido o conjunto formado pela área de movimento do aeródromo, além de terrenos e edificações adjacentes, ou parte delas, cujo acesso é controlado;

**Área Restrita de Segurança – ARS:** área aeroportuária, identificada como área prioritária de risco, onde, além do controle de acesso, outros controles de segurança são aplicados, em que normalmente se incluem as áreas do serviço aéreo público, áreas de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, áreas de rampa e bagagens, inclusive as áreas nas quais as aeronaves são trazidas para operação e é realizada a inspeção de bagagem e carga, áreas de armazenagem de cargas, centros de tratamento de mala postal e instalações para os serviços de comissaria, entre outras;

**Área Interna da Empresa:** área da empresa onde, em situação normal, não são obrigatórios a aplicação de medidas de controle de acesso e o uso de credencial aeroportuária. Normalmente são aplicados controles patrimoniais;

**Área Pública – AP:** área interna ao perímetro patrimonial onde, em situação normal, não são obrigatórios a aplicação de medidas de controle de acesso e o uso de credencial aeroportuária;

**Área Restrita de Segurança – ARS:** área aeroportuária, identificada como área prioritária de risco, onde, além do controle de acesso, outros controles de segurança são aplicados, em que normalmente se incluem as áreas do serviço aéreo público, áreas de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, áreas de rampa e bagagens, inclusive as áreas nas quais as aeronaves são trazidas para operação e é realizada a inspeção de bagagem e carga, áreas de armazenagem de cargas, centros de tratamento de mala postal e instalações para os serviços de comissaria, entre outras;

**Ato de interferência ilícita contra a aviação civil:** ato ou atentado que compromete a segurança da aviação civil e o transporte aéreo, incluídos, entre outros:

- a) apoderamento de aeronave;
- b) destruição de aeronave;
- c) manutenção de refém a bordo de aeronave ou em aeródromos;
- d) invasão a aeronave, a aeroporto ou a instalação aeronáutica;
- e) introdução de arma, artefato ou material perigoso, a bordo de aeronave ou em um aeroporto, sem autorização e sem a observância dos procedimentos exigidos;
- f) uso de aeronave com propósito de causar morte, ferimentos graves ou prejuízos graves à propriedade ou ao meio ambiente;
- g) comunicação de informação falsa que coloque em risco a segurança de aeronave em voo ou no solo, dos passageiros, da tripulação, do pessoal de terra ou do público em geral, no aeroporto ou nas dependências de instalação de navegação aérea; e
- h) ataque a aeronaves com utilização de Sistema Antiaéreo Portátil;

**Autorização de trânsito interno de veículos – ATIV:** identificação de veículos e equipamentos expedida pelo operador do aeródromo, de uso ostensivo e obrigatório para o trânsito ou a permanência nas áreas controladas e restritas dos aeroportos, com vistas à segurança da aviação civil;

**Avaliação de risco:** processo aplicado na gestão da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita de uma organização, abrangendo ao menos as etapas de identificação de ameaças, de vulnerabilidades e do nível de exposição das operações ao risco de atos de interferência ilícita;

**Aviação civil:** qualquer utilização não militar da aviação;

**Aviação comercial:** operações da aviação civil que configurem transporte aéreo público de passageiros ou carga;

**Aviação geral:** operações de aviação civil que não configurem transporte aéreo público de passageiros ou carga;

**AVSEC:** combinação de medidas, de recursos humanos e de materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita;

**Bagagem suspeita:** denominação dada a um volume de bagagem que apresente alguma das seguintes características: não identificável, abandonada, violada, que apresente ruído, exale odor que indique uma suspeita ou apresente sinais de vazamento de alguma substância líquida, sólida ou gasosa não identificável como substância permitida para transporte;

**Barreiras de segurança:** meios físicos constituídos de obstáculos, cercas, muros, instalações ou quaisquer outros recursos artificiais ou naturais que possam dificultar o ingresso de pessoas na área

operacional, canalizando o acesso aos pontos de controle de acesso estabelecidos pelo operador do aeródromo;

**Busca pessoal (revista):** revista do corpo de uma pessoa, de suas vestes e de demais acessórios, com objetivo de busca de itens que possam comprometer a segurança da aviação civil;

**Cadeia segura:** implementação de medidas que garantam que nas atividades de produção, armazenamento e transporte até a ARS de provisões de bordo e de serviço de bordo, de materiais de serviço, mercadorias e suprimentos e de carga e mala postal sejam aplicados controles de segurança que evitem a introdução de armas, explosivos, artefatos QBRN ou substâncias e materiais proibidos em alguma dessas fases;

**Canal de inspeção:** significa o ponto de controle de acesso à Área Restrita de Segurança, constituído de um ou mais módulos de inspeção de segurança;

**Carga:** todo bem transportado em aeronave, com exceção das malas postais, provisões de bordo, bagagens de mão e bagagens despachadas;

**Carga conhecida:** carga que é submetida a controles de segurança desde sua inspeção de segurança ou desde sua origem, tratando-se, neste último caso, de carga manuseada por (ou sob a responsabilidade de) expedidor reconhecido, expedidor acreditado ou agente de carga aérea acreditado;

**Carga de Alto Risco:** volume de carga ou mala postal que:

- (i) contenha informações de inteligência que indiquem que pode representar uma ameaça; ou
- (ii) apresente sinais de adulteração com anomalia que aumente a suspeita; ou
- (iii) seja entregue por entidade desconhecida e possua natureza tal que apenas as medidas de segurança habituais não são suficientes para detectar itens proibidos que possam colocar em risco a aviação civil.

**Carga ou mala postal suspeita:** denominação dada a um volume de carga ou mala postal que apresente alguma das seguintes características: não identificável, abandonada, violada, que apresente ruído, exale odor que indique uma suspeita ou apresente sinais de vazamento de alguma substância líquida, sólida ou gasosa não identificável como substância permitida para transporte;

**Centro de Operações de Emergência – COE:** local designado na estrutura do aeródromo, onde são realizadas as atividades de acionamento e coordenação da resposta a uma emergência aeroportuária, incluído o gerenciamento de crise decorrente de atos de interferência ilícita contra a aviação civil;

**Certificação AVSEC:** avaliação dos critérios definidos em regulamento que resultam em uma confirmação, concedida pela ANAC ou em nome da Agência, de que uma pessoa possui as

competências necessárias para desempenhar as atividades AVSEC em um nível aceitável, conforme definido em regulamento específico da ANAC;

**Certificado AVSEC:** documento concedido pela ANAC ao profissional AVSEC que comprova sua aprovação na certificação AVSEC e o habilita para o desempenho de atividade AVSEC, condicionado ao êxito nos critérios de aprovação previstos neste regulamento;

**Conscientização com AVSEC:** é uma atividade integrante do processo de concessão de credencial, proporcionada pelo operador do aeródromo, que busca conscientizar as pessoas que trabalham nas áreas operacionais do aeródromo sobre a importância da AVSEC e sobre as principais regras de segurança aplicadas naquele aeródromo, podendo ser realizada por palestras presenciais, apresentações por vídeo, módulos a distância, dentre outros meios. A Conscientização com AVSEC não habilita profissionais a desenvolver atividades AVSEC;

**Controles de segurança:** meios para evitar que sejam introduzidos, em área restrita de segurança e aeronaves, armas, artefatos explosivos, artefatos químicos, biológicos, radiológicos e nucleares ou outros dispositivos, artigos ou substâncias perigosas que possam ser utilizados para cometer atos de interferência ilícita;

**Credencial oficial:** autorização para acesso em ARS e AC, concedida pela ANAC ou pelo COMAER a pessoas no exercício de atividades funcionais, de prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos ou de fiscalização;

**Credenciamento aeroportuário:** processo de identificação para autorização de acesso de pessoas e veículos a determinadas áreas aeroportuárias, definidas em PSA;

**Equipamento de segurança:** dispositivo de natureza especializada para uso individual ou como parte de um sistema, utilizado para auxílio na detecção de armas, substâncias, objetos ou dispositivos perigosos ou proibidos para prevenção de ato de interferência ilícita contra a aviação civil, suas instalações e serviços;

**Explorador de área aeroportuária:** pessoa física ou jurídica que, mediante contrato com o operador do aeródromo, explora instalações ou áreas aeroportuárias;

**Facilitação:** é a gestão eficiente dos processos de controle necessários com o objetivo de acelerar o despacho de pessoas, mercadorias e aeronaves e de evitar atrasos desnecessários na operação;

**Imprevisibilidade de Medida de Segurança:** é a implementação de medida de segurança com frequências irregulares, em diferentes locais ou utilizando meios variados, de acordo com um marco definido, com o objetivo de aumentar sua eficácia e seu efeito dissuasivo;

**Inspeção de segurança da aviação civil:** atividade de aplicação de meios técnicos ou de outro tipo, com a finalidade de identificar e detectar armas, explosivos ou outros artigos perigosos que

possam ser utilizados para cometer ato de interferência ilícita. Neste manual, aplicam-se os termos "inspeção de segurança" ou "inspeção" com o mesmo significado;

**Itens proibidos:** artigos que comprometem a segurança da aviação civil, cujo acesso à ARS e às aeronaves deve ser restrito a pessoas autorizadas e quando necessários para a realização de tarefas essenciais, conforme os atos normativos da ANAC;

**Local e recinto alfandegado:** áreas formalmente designadas pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia, a fim de que nelas possa ocorrer, sob controle aduaneiro, estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial, embarque, desembarque ou trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de bens de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados, e operação de remessas postais internacionais;

**Material Controlado:** é o artigo ou substância cujo transporte por via aérea depende de autorização legal de órgão competente, mesmo que não seja considerado material perigoso;

**Medidas adicionais de segurança:** conjunto de alterações em procedimentos, processos, equipamentos ou instalações, a ser disponibilizado pelo operador do aeródromo ou operador aéreo em virtude da elevação do nível de ameaça, da ativação de ações do plano de contingência ou de determinação específica da ANAC, por meio de diretriz de AVSEC;

**Módulo de inspeção:** conjunto mínimo de recursos humanos e materiais habilitados a serem empregados em um canal de inspeção do aeródromo para a realização dos procedimentos de inspeção de pessoas, veículos, equipamentos e suprimentos;

**Objeto Suspeito:** é qualquer substância, objeto ou volume, incluindo bagagem de mão, bagagem despachada, carga e mala postal, suspeito de conter artefatos explosivos, artefatos QBRN ou outro artigo perigoso com potencial de causar dano iminente;

**Organização com responsabilidade AVSEC:** grupo de entidades com responsabilidades definidas em regulamentos AVSEC específicos da ANAC, incluindo operadores de aeródromos, operadores aéreos e agentes de carga aérea acreditados;

**Pátio de aeronaves:** parte da área operacional do aeroporto destinada a acomodar as aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, carga ou mala postal, reabastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção;

**PCA – Plano de Contingência de AVSEC:** plano desenvolvido em nível nacional, local (aeroporto) e setorial (operador aéreo) que abrange hipóteses de diversos patamares de ameaças de atos ilícitos contra a segurança da aviação civil, com os respectivos procedimentos de segurança, com

vistas a garantir a continuidade de seus serviços e atividades, e a responder a emergências pelo gerenciamento de crise;

**Ponto de acesso emergencial:** local do aeródromo, dotado de infraestrutura e recursos humanos adequados, para onde pode ser direcionada a entrada e/ou saída de pessoas, veículos e equipamentos nas Áreas Controladas ou Áreas Restritas de Segurança, sendo utilizado(s) de forma excepcional, com o objetivo de atender situações emergenciais, previstas nos planos de emergência e de contingência do aeródromo, ou de prover a necessidade de alguma operação especial do aeródromo;

**Ponto de controle de acesso:** local do aeródromo, dotado de infraestrutura e recursos humanos adequados, para onde é direcionada a entrada e/ou saída de pessoas, veículos e/ou equipamentos nas Áreas Controladas ou Áreas Restritas de Segurança, sendo utilizado(s) regularmente nas situações normais de operação;

**PSA – Programa de Segurança Aeroportuária:** programa veiculado em documento reservado elaborado pelo operador de aeródromo, aprovado pela ANAC, que define responsabilidades, determina a coordenação entre os órgãos e entidades envolvidos e estabelece as ações e medidas de segurança a serem adotadas no aeroporto, relacionadas à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

**PSESCA – Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária:** plano desenvolvido pelas empresas de serviços auxiliares ou exploradores de área aeroportuária, em coordenação com os operadores de aeródromo, no qual são consolidadas as medidas e práticas de segurança, com vistas a proteger a aviação civil contra os atos de interferência ilícita;

**PSOA – Programa de Segurança do Operador Aéreo:** programa que apresenta as diretrizes, as instruções gerais, os procedimentos, as atribuições e as responsabilidades relacionadas à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita do operador aéreo;

**PSTAV – Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores:** plano de segurança que deve ser elaborado, implementado e mantido pelo operador de aeródromo, em coordenação com os órgãos de segurança pública, os operadores aéreos e as empresas de transporte de valores envolvidos, que deve explicitar os procedimentos e infraestruturas empregados na aplicação de medidas preventivas e de resposta durante as operações de embarque e desembarque de valores no aeródromo.

**Profissional AVSEC:** pessoa física que desempenha as atividades AVSEC descritas no Apêndice A do RBAC nº 110;

**Provisões de bordo:** todos os itens, exceto alimentação, associados ao serviço de bordo, como jornais, revistas, fones de ouvido, travesseiros, cobertores, kits de amenidades e outros itens similares;

Provisão de serviço de bordo (Comissaria): fornecimento de alimentação aos passageiros e à tripulação, para uso a bordo da aeronave;

**Responsável AVSEC:** profissional qualificado em segurança da aviação civil, designado pelo operador (de aeródromo e aéreo), responsável pela aplicação e gestão de recursos e medidas de controles de segurança, de acordo com os atos normativos da ANAC;

**Seleção:** processo de escolha de um indivíduo, dentre os candidatos a um contrato de trabalho, que determina o indivíduo mais adequado ao exercício das atividades inerentes ao cargo, contemplando no mínimo a verificação do perfil e capacidade para desempenho das atividades AVSEC, a verificação da maioridade penal e a aprovação no processo de avaliação de antecedentes;

**Situação de Crise:** é a situação que coloca em risco a segurança de pessoas, do patrimônio, de bens e de instalações relacionadas com a aviação civil ou com a operação de aeroportos e de aeronaves;

**Situação de Emergência:** é a situação em que está ocorrendo ou há iminência de ocorrer ato de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil;

**Situação Normal:** é a situação na qual não há indícios de ocorrência de atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil nem de anormalidades facilitadoras desses atos;

**Situação sob Ameaça:** é a situação na qual há indícios de ocorrência de atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil ou de anormalidades facilitadoras desses atos;

**Teste (controle de qualidade AVSEC):** é a simulação de ato de interferência que objetiva verificar o desempenho das medidas de segurança existentes e os procedimentos aplicados em determinado local;

**Terminal de carga:** instalação aeroportuária dotada de facilidades para armazenagem e processamento de carga proveniente de aeronave ou a ela destinada;

**Varredura:** é a busca minuciosa implementada em área aeroportuária com objetivo de identificar ou descartar a presença de objetos proibidos

**Vigilância:** medida preventiva de segurança implementada por meio de ações, recursos físicos e humanos, suficientes para servir como: (i) instrumento dissuasório para diminuir a probabilidade de ocorrência de atos de interferência ilícita e (ii) meio de detecção e de pronta resposta a qualquer ameaça às operações da aviação civil, com o objetivo de interceptar uma ameaça ou diminuir os seus efeitos negativos. São exemplos de recursos que podem constituir a vigilância: atuação de vigilantes ou APAC para proteção de perímetros, áreas ou pontos de acesso; patrulhamento de perímetro e áreas; aplicação de equipamentos de detecção automática de intrusos; instalação de circuito fechado de televisão (CFTV) e aplicação de iluminação de segurança em perímetros, áreas ou pontos de acesso;

**Vigilância Permanente:** ação de vigilância aplicada de forma contínua no tempo para proteger uma instalação, ou um conjunto ou unidade de objetos ou pessoas. São exemplos de recursos que podem constituir a vigilância permanente a depender de cada caso: atuação de vigilantes e APAC

com campo de visão constante do alvo da vigilância; ou a aplicação de equipamentos de detecção automática de intrusos;

**Vigilante:** profissional capacitado, empregado de empresa especializada ou que possua serviço orgânico de segurança, devidamente registrado na Polícia Federal, responsável pela execução da atividade de segurança privada;

**Zona Franca de Manaus:** área de livre comércio de importação e de exportação e de incentivos fiscais especiais, estabelecida com a finalidade de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da grande distância a que se encontram os centros consumidores de seus produtos; e

**Zoneamento de segurança:** demarcação de áreas ou instalações aeroportuárias através da identificação e delimitação, de forma que estejam devidamente classificadas como área pública, área controlada ou área restrita de segurança.

## 1.4 FUNDAMENTAÇÃO

### 1.4.1 NORMAS NACIONAIS

- Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).
- Instrução Suplementar – IS nº 107-001 - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo.
- Instrução Suplementar – IS nº 108-001 - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - Operador Aéreo.
- Instrução Suplementar – IS nº 110.11-001A - Critérios psicofísicos para desempenho de atividades AVSEC.
- 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).
- Resolução ANAC nº 515, de 08 de maio de 2019, que dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.
- Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 107 - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo.
- Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 108 - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - Operador Aéreo.
- Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 110 - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC.

- Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 175 - Transporte de artigos perigosos em aeronaves civis.

#### 1.4.2 REFERÊNCIAS ADICIONAIS

- GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO dos Requisitos do Programa Brasileiro de OEA – Receita Federal – maio/2020
- Manual do Sistema de Gerenciamento da Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – SGSE do Brazilian Aviation Security Team (BASeT)
- PERGUNTAS E RESPOSTAS - EMENDA Nº 01 AO RBAC Nº 107 - ANAC – novembro/2017
- Orientações sobre a Responsabilidade diante do Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária - PSESCA de Terminais de Carga Aérea – ANAC

## 2. PSESCA

### 2.1 ESTRUTURA BÁSICA

O Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária deve possuir uma estrutura básica composta pelos elementos estabelecidos pela legislação vigente, notadamente o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 107 e a Instrução Suplementar – IS nº 107 (item F.76), portanto de caráter obrigatório, e aqueles definidos pelos operadores de aeródromos.

Em geral, recomenda-se que o PSESCA apresente a seguinte composição:

- 1. Capa com a identificação da organização e do aeródromo para o qual o plano é aplicável (recomendado);
- 2. Sumário com a identificação das páginas com títulos e subtítulos (recomendado);
- 3. Lista de siglas e abreviaturas com apenas aquelas essenciais para a compreensão do conteúdo do plano por todos os envolvidos (recomendado);
- 4. Terminologia com a lista de definições essenciais para a compreensão do conteúdo do plano por todos envolvidos (recomendado);
- 5. Objetivo do plano – Estabelecer os procedimentos de segurança, em consonância com os programas de segurança aplicáveis, com o objetivo de evitar que, através das instalações e/ou por meio de serviços prestados por esta organização, atos de interferência ilícita contra a aviação civil possam vir a ser praticados;
- 6. Estrutura e Conteúdo (recomendado)
- 7. Dados da Empresa – Apresentar os dados da Empresa, de maneira a facilitar a identificação da organização, bem como seus responsáveis legais, responsáveis pelos processos AVSEC, e

as atividades de segurança aeroportuária desenvolvidas nas suas instalações. Recomenda-se a utilização do modelo de Formulário de Dados AVSEC do PSESCA.

- 8. Aplicabilidade – condição da organização que a ela é imposta a obrigatoriedade de elaboração, aplicação e manutenção de um PSESCA;
- 9. Designação de profissionais AVSEC;
- 10. Zoneamento de segurança – classificação das áreas localizadas nas instalações da empresa, tendo como referência o zoneamento de segurança do aeródromo;
- 11. Barreira de segurança – características gerais, conforme a localização das instalações da empresa;
- 12. Identificação, credenciamento e autorização o que faz, quem realiza, onde é executado e como é realizado;
- 13. Controle de acesso (pessoas, veículos e mercadorias etc.) o que faz, quem realiza, onde é executado e como é realizado;
- 14. Procedimentos específicos, conforme as 04 (quatro) condições preconizadas pela legislação de segurança da aviação civil;
- 15. Recursos humanos e materiais;
- 16. Ações de Contingência;
- 17. Supervisão e cumprimento do plano;
- 18. Anexos:
  - Estrutura Organizacional da Empresa;
  - Termo de responsabilidade pelo cumprimento do PSESCA;
  - Termo de responsabilidade pela elaboração, guarda, distribuição e controle de informação restrita de AVSEC;
  - Planta com classificação das áreas (recomendado, no mínimo, em A3);
  - Planta com o zoneamento de segurança das instalações da Empresa (recomendado, no mínimo, em A3);
  - Planta com a indicação dos pontos de controle de acesso (recomendado, no mínimo, em A3);
  - Planta com a indicação dos fluxos de entrada, saída e circulação de pessoas, veículos, equipamentos, carga e mala postal, mercadorias e serviço de provisão de bordo nas áreas, conforme zoneamento de segurança (recomendado, no mínimo, em A3);
  - Planta com a localização das câmeras do CFTV (recomendado, no mínimo, em A3);
  - Modelos de credenciais e autorizações utilizadas no ambiente aeroportuário;
  - Modelos de identificação utilizada pela empresa para serviço e visitante no interior de suas instalações;

- Fluxograma de acionamentos para as situações de emergência previstas no plano de contingência;
- Formulário de recepção de ameaça de bomba;
- Lista atualizada com contatos de emergência;
- Declaração de relação contratual do operador aéreo, quando aplicável;
- Termo de anuência do operador aéreo, quando aplicável;
- Modelos de controles utilizados para registros (acesso, lacres etc.)
- Outros anexos, conforme procedimento próprios da empresa ou do operador do aeródromo.

Diante da presente recomendação, o manual apresenta os seguintes documentos, que podem ser utilizados para garantir a estrutura mínima do PSESCA:

- Modelo de PSESCA;
- Modelo de Formulário de Dados AVSEC do PSESCA;
- Modelo de Formulário de Avaliação do PSESCA;
- Transcrição de trechos das Instruções Suplementares (Informação Restrita de AVSEC - IRA);
- Tabela comparativa entre as Instruções Suplementares IS nº 107 e IS nº 108;
- Descritivo sobre Cadeia Segura.

## 2.2 APLICABILIDADE

As empresas prestadoras de serviços para o Sistema de Aviação Civil são vinculadas à segurança da aviação civil contra atos interferência ilícita, como organização que possui responsabilidade na aplicação de procedimento de segurança, por intermédio de relação contratual que mantém com duas importantes entidades do referido sistema: operadores aéreos e de aeródromos.

O RBAC 107, atualmente, preconiza que os operadores de aeródromos, conforme a sua classe, devem exigir a elaboração, implementação e manutenção de um PSESCA por parte das seguintes organizações:

1. Empresas de provisões de bordo e de serviço de bordo, que prestam serviço a operadores aéreos, utilizando o conceito de cadeia segura para o encaminhamento de insumos às ARS do aeródromo;
2. Empresas que operam terminais de carga ou mala postal, localizados dentro ou fora do aeródromo, que destinem carga a operadores aéreos do aeródromo;
3. Organizações exploradoras de áreas, edifícios ou instalações que apresentem as seguintes características:

- a. abranjam a divisa entre o lado ar e o lado terra ou estejam localizadas dentro do lado ar (em AC ou ARS); e
  - b. os controles de segurança aplicados estejam sob responsabilidade da própria organização.
4. Empresas que fornecem materiais de serviço, mercadorias e suprimentos a serem utilizados pelo aeroporto, utilizando o conceito de cadeia segura para o encaminhamento desses insumos às ARS do aeródromo.

O modelo de PSESCA proposto, no capítulo de “APLICABILIDADE”, já apresenta os critérios previstos para exigência de elaboração do Plano de Segurança, bastando apenas marcar o(s) critério(s) de enquadramento da empresa.

Se os insumos das empresas de provisões de bordo e serviço de bordo, materiais de serviço, mercadorias e suprimentos passarem por procedimentos de inspeção de segurança antes do ingresso à ARS do aeródromo, não se faz necessária implementação de conceito de cadeia segura, tampouco a elaboração e apresentação de PSESCA.

Se as organizações exploradoras de áreas, edifícios ou instalações abranjam a divisa entre o lado ar e o lado terra ou estejam localizadas dentro do lado ar (em AC ou ARS), porém os controles de segurança aplicados estejam sob responsabilidade do operador de aeródromo, não se faz necessária a elaboração e apresentação de PSESCA.

A aplicação adequada dos requisitos contidos no RBAC nº 107 é alcançada com a utilização da tabela de requisitos disponibilizada no Apêndice A do próprio regulamento. Durante a elaboração do PSESCA é importante avaliar a aplicabilidade de cada requisito com base no apêndice A do RBAC nº 107 e na classe do aeródromo.

Quando uma empresa possui responsabilidade AVSEC e necessita elaborar, implementar e manter um PSESCA, é necessário avaliar cuidadosamente as obrigações previstas no regulamento que estão direcionadas ao operador de aeródromo e operador aéreo, pois esta empresa será responsável pelas medidas preventivas de proteção de perímetro, pessoas e objetos (zoneamento, barreiras, vigilância, controle de acesso e inspeção, quando aplicáveis), e medidas de resposta às emergências.

O manual traz um anexo que apresenta a transcrição de alguns trechos das Instruções Suplementares IS nº 107 e IS nº 108. Essas Instruções são Informações Restritas de AVSEC – IRA, e para obter acesso a esse anexo faz-se necessário solicitar à ANAC. [O Sítio eletrônico da Agência apresenta orientações sobre acesso à IRA.](#)

## 2.3 DADOS DA EMPRESA

O modelo de PSESCA proposto apresenta uma sugestão de estrutura e conteúdo semelhante à estrutura definida na IS nº 107 para apresentação do PSA dos operadores de aeródromo. Este traz, como apêndice, um modelo de Formulário de Dados AVSEC do PSESCA, que pode ser utilizado para apresentar informações detalhadas sobre a empresa, seus responsáveis, medidas preventivas de proteção do perímetro, pessoas e objetos, tais como zoneamento, barreiras, vigilância, controle de acesso e inspeção, quando aplicável.

Inicialmente devem ser preenchidas informações da organização, indicando os dados cadastrais da empresa e informações dos responsáveis legais.

Na Parte 1 do Formulário de Dados, devem ser apresentadas também, informações sobre o responsável AVSEC pela empresa.

É importante destacar o item F.76.2(a) da IS nº 107, que prevê a designação de profissional responsável pelos processos de AVSEC, devidamente capacitado e disponível no aeródromo para tratar do tema, quando necessário. Desta forma, entende-se que o Responsável AVSEC precisa estar disponível na base operacional da empresa.

Para facilitar o entendimento da estrutura organizacional da empresa, recomendamos a apresentação, através do anexo 1, de um organograma, de maneira a ilustrar principalmente a estrutura dos profissionais dedicados à segurança AVSEC da organização.

No intuito de atender às obrigações relacionadas ao cumprimento do PSESCA, são apresentados nos anexos 2 e 3, respectivamente, o termo de responsabilidade pelo cumprimento do PSESCA e o termo de responsabilidade pela elaboração, guarda, distribuição e controle do Plano de Segurança, que devem ser assinados pelos seus responsáveis.

Caso a empresa possua um responsável AVSEC que atue em diversas bases, faz-se necessário designar um responsável AVSEC substituto, que deverá estar disponível para tratar do tema, quando necessário.

O Formulário de Dados AVSEC do PSESCA possui um campo que pode ser utilizado para fazer indicação dos membros titulares e suplentes, que deverão representar a empresa nas reuniões da CSA.

Além das respectivas designações, o Formulário de Dados prevê o registro da informação acerca da capacitação dos profissionais que desempenham atividades AVSEC, em alinhamento com as obrigações previstas no RBAC nº 110.

Na Parte 2 do Formulário de Dados, devem ser apresentadas informações das empresas que desempenham atividades AVSEC, sob responsabilidade da organização, indicando a categoria, o nome destas empresas e as atividades AVSEC, conforme previsto no apêndice A do RBAC nº 110.

## 2.4 ZONEAMENTO E BARREIRAS DE SEGURANÇA

A segurança das instalações deve ser detalhada no PSESCA, tendo como o primeiro passo a demarcação em planta das áreas públicas, áreas controladas e áreas restritas de segurança, resultante da avaliação realizada no bojo do processo de Zoneamento de Segurança.

A classificação das áreas deve seguir os critérios descritos nos itens F.12, F.13, F.14 e F.15 da Instrução Suplementar – IS nº 107.

O Formulário de Dados AVSEC do PSESCA apresenta, nas partes 3, 4 e 5, uma estrutura para auxiliar o estabelecimento do zoneamento de segurança e a classificação das áreas operacionais das empresas.

Para facilitar o entendimento e visualização do zoneamento de segurança e classificação das áreas, devem ser apresentadas plantas ou desenhos esquemáticos, que devem ser elaboradas em escala que permita a visualização e interpretação das demarcações, de forma que seja possível identificar claramente as áreas e instalações abrangidas pelos perímetros.

Como sugestão, pode-se facilitar a identificação da localização com o emprego de um mapa de grade, contendo um sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas, tudo isso adequado à realidade das dimensões físicas da instalação.

Nas plantas deve ser possível visualizar os limites das Áreas Públicas (AP), Áreas Controladas (AC) e Áreas Restritas de Segurança (ARS) que foram estabelecidas em áreas internas de edificações ou instalações.

O modelo de PSESCA proposto, sugere a elaboração dos anexos 4, 5, 6 e 7, nos quais deve-se buscar a representação gráfica da classificação das áreas, do zoneamento de segurança, da localização dos pontos de controle de acesso e indicação dos percursos e fluxos de entrada, saída e circulação de veículos, pessoas, volumes de carga ou mala postal, materiais de serviço, mercadorias e suprimentos.

A empresa deve disponibilizar a quantidade de plantas que julgar necessária para o seu funcionamento, podendo juntar dados ou conteúdo numa mesma planta, observando a necessidade de clareza e sem prejudicar a interpretação das informações do zoneamento de segurança das áreas sob sua responsabilidade.

É importante que a empresa observe o zoneamento de segurança do aeródromo para que se busque o máximo de padronização possível. É recomendável que os meios de indicação das áreas do zoneamento da empresa sejam semelhantes aos utilizados pelo aeródromo, tentando reproduzir as mesmas características das plantas de zoneamento de segurança, como as cores das demarcações, utilização de hachuras ou não, cores de setas, etc.

Por exemplo, se o operador de aeródromo utiliza linha vermelha para a demarcação da ARS, então, é recomendável que a empresa não utilize azul, pois se assim o fizer, dificultará o alcance da padronização e compatibilizado entre plano e programa de segurança. (PSESCA e PSA)

A empresa deve detalhar, na parte 6 da Folha de Dados AVSEC do PSESCA, as características das barreiras de segurança, a fim de facilitar a análise do operador do aeródromo em relação aos parâmetros estabelecidos pela regulação. Para estabelecer as características das barreiras de segurança, a empresa deve seguir os critérios descritos no item F.17 da Instrução Suplementar – IS nº 107.

As instalações ou edificações sobre o perímetro de AC e ARS ou adjacentes a essas áreas devem ser adequadamente protegidas para impedir o acesso não autorizado à área operacional através de possíveis pontos de acesso, tais como janelas, dutos, tubulações, telhados ou qualquer outra passagem que possa ser utilizada indevidamente.

O acesso a infraestruturas que cruzam área ou perímetro e que permitam ingresso à ARS, tais como valas, dutos e túneis de serviço subterrâneos, devem ser bloqueados e periodicamente inspecionados ou protegidos por dispositivos de detecção de intrusos.

No caso de não ser possível a implantação de barreiras de segurança em seções dos limites (perímetros) de uma AC ou ARS, a empresa deve manter vigilância permanente, de forma a garantir a proteção adequada e focada desses perímetros, prevenindo, em especial, o acesso não autorizado à ARS. Essa situação é bem comum nos hangares da aviação civil, sendo necessário manter a vigilância permanente nessas áreas, e descrever essas informações no campo específico do Formulário de Dados AVSEC do PSESCA.

## **2.5 VIGILÂNCIA E SUPERVISÃO**

A empresa deve manter recursos de vigilância aplicados para garantir a proteção de toda a área operacional, área pública dos terminais de carga e dos pontos de controle de acesso às AC e ARS cuja operação esteja sob sua responsabilidade.

Para estabelecer os recursos de vigilância e supervisão, a empresa deve seguir os critérios descritos no item F.18 da Instrução Suplementar – IS nº 107.

O Formulário de dados AVSEC do PSESCA, nas partes 7, 8 e 9, pode ser utilizado para apresentar os recursos de vigilância utilizados, a localização desses recursos e a indicação dos procedimentos observados pelos profissionais ou a descrição do funcionamento dos equipamentos utilizados para garantir a proteção das áreas.

## **2.6 CREDENCIAMENTO E AUTORIZAÇÃO**

As pessoas, veículos e equipamentos que acessam às ARS e AC devem ser credenciados e/ou autorizados pelo operador do aeródromo, conforme previsto no PSA.

O modelo de PSESCA apresenta, no anexo 9, sugestão para inserir o diagrama colorido com os modelos de credenciais válidas disponibilizados pelo operador de aeródromo, e que deverá estar disponível nos pontos de controle de acesso.

Os visitantes que acessam as áreas internas da empresa devem ser identificados e acompanhados por funcionário da empresa.

O modelo de PSESCA apresenta, no anexo 10, sugestão para inserir o diagrama colorido com os modelos de identificações válidas e estabelecidas pela própria empresa, para permitir o acesso de visitantes e prestadores de serviço.

As identificações internas da própria empresa não servem para acesso às áreas controladas ou áreas restritas de segurança, mas tão somente para acesso às áreas públicas da empresa.

## **2.7 CONTROLE DE ACESSO**

A empresa precisa definir os locais, nos limites entre as diferentes áreas do zoneamento de segurança, por onde será necessário estabelecer recursos humanos e materiais, bem como procedimentos para impedir o acesso indevido às Áreas Controladas ou Áreas Restritas de Segurança.

O anexo 6 do modelo de PSESCA prevê a representação gráfica dos pontos de controle de acesso.

Além da representação gráfica descrita no subitem 2.4 deste manual, é necessário apresentar informações mais detalhadas sobre as características dos pontos de controle de acesso.

O estabelecimento, implantação e operação dos pontos de acesso devem seguir os critérios descritos nos itens F.23, F.24, F.25, F.26 e F.27 da Instrução Suplementar – IS nº 107.

Quando um ponto de acesso está em operação, devem ser mantidos os recursos materiais e humanos mínimos necessários para realizar os procedimentos de controle de acesso.

Os pontos de acesso devem ser instituídos observando a quantidade estritamente necessária para o atendimento adequado das operações. Uma quantidade pequena de pontos de acesso contribui para não fragilizar a segurança do perímetro operacional e garante economia de recursos da empresa.

O acesso das pessoas, veículos e equipamentos à AC e ARS só deve ser permitido através dos pontos de acesso formalmente instituídos.

A empresa deve incluir no PSESCA uma síntese sobre os pontos de controle de acesso de pessoas, veículos e equipamentos, conforme a planta e indicação de tais acessos no que diz respeito a infraestrutura. As especificações dos pontos de acesso estabelecidos e implementados na empresa poderão estar disponíveis no Formulário de Dados AVSEC do PSESCA, nas partes 10 e 11.

A empresa deve incluir no PSESCA uma descrição dos recursos humanos e materiais utilizados na aplicação de todas as medidas de segurança descritas no plano, apresentando a função, certificação, turnos de trabalho e a disponibilidade desses recursos no tempo, bem como equipamentos e recursos de comunicação utilizados na aplicação dessas medidas. O modelo de PSESCA proposto apresenta o capítulo 13, recursos empregados nas medidas de segurança, o qual pode ser utilizado para essa finalidade.

Para auxiliar na definição dos recursos humanos que serão empregados nas medidas de segurança do PSESCA, recomendamos avaliar as orientações do subitem 2.10 deste manual.

A efetivação dos procedimentos de controle de acesso pressupõe a existência de sistema de identificação e credenciamento. O PSESCA explicita as diferenças e as condições de acesso do usuário de identificação e credencial, além de trazer os modelos de identificação utilizados para acesso de visitante e prestadores de serviços as áreas internas da empresa, classificadas como área pública no zoneamento de segurança.

O anexo 10, do modelo de PSESCA proposto, apresenta o diagrama colorido com os modelos de identificações válidas e estabelecidas, para permitir o acesso de visitantes e prestadores de serviço às áreas internas da empresa.

O Anexo 9, do modelo de PSESCA proposto, sugere a apresentação do diagrama colorido com modelo de credenciais válidas disponibilizado pelo operador de aeródromo, para que este esteja disponível nos pontos de controle de acesso.

## **2.8 PROCEDIMENTOS DE CONTROLE DE ACESSO**

Após definir as características dos Pontos de Acesso, a empresa deve descrever os procedimentos para garantir o controle de acesso de pessoas, veículos e equipamentos, de maneira a impedir o acesso indevido às Áreas Controladas e/ou Áreas Restritas de Segurança.

Tais procedimentos devem seguir os critérios descritos nos itens F.24, F.25, F.26 e F.27 da Instrução Suplementar – IS nº 107, que além de apresentar informações sobre recursos humanos e materiais mínimos necessários, descreve também procedimentos que devem ser executados para garantir a identificação, inspeção e respectiva autorização de acesso de pessoas, veículos e equipamentos às Áreas Controladas e/ou Áreas Restritas de Segurança.

O modelo de manual proposto sugere que os procedimentos de controle de acesso sejam descritos nos itens 9.1 e 9.2.

Na operação de pontos de controle de acesso à ARS devem ser aplicados controles mais específicos, incluindo procedimentos de inspeção de segurança, controle de objetos proibidos, de ferramentas, mercadorias insumos, etc.

Caso o ponto de controle de acesso da empresa permita acesso à ARS de servidores públicos federais e militares das forças armadas indicados pelo órgão público a que estão vinculados para inspeção randômica, devem ser observados os procedimentos previstos no item F.26.2.1 da IS nº 107.

Sempre que a empresa realizar procedimentos de inspeção de segurança com a utilização de equipamentos de inspeção, deverá considerar as obrigações relacionadas à aquisição, calibração, operação e manutenção destes equipamentos, conforme previsto nos itens F.2, F.3, F.4 e Anexo 1 da IS nº 107.

A utilização da identificação não dispensa o acompanhamento da pessoa identificada por um empregado da empresa durante toda a permanência do cliente, visitante ou prestador de serviço nas instalações da empresa.

Os procedimentos operacionais consolidados no PSESCA podem ser copiados para composição de Procedimento Operacional Padrão – POP ou Instrução de Trabalho – IT para distribuições nos postos de serviços para facilitar a padronização na execução de tais procedimentos, a supervisão e o treinamento das equipes operacionais. Esses procedimentos devem ser estruturados na sequência em que são realizados.

## **2.9 CONTROLES DE SEGURANÇA**

### **2.9.1 PROCEDIMENTOS DE PROTEÇÃO DE PROVISÕES DE BORDO E DE SERVIÇO DE BORDO**

Caso a empresa produza insumos de provisões de bordo e serviço de bordo, o PSESCA deve incluir os procedimentos e recursos aplicados, conforme previsto no PSOA do operador aéreo e nas seções F.43 a F.54 da IS nº 107.

### **2.9.2. PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA DA CARGA OU MALA POSTAL**

Caso a empresa opere terminal de carga ou mala postal, o PSESCA deve incluir os procedimentos e recursos aplicados, conforme previstos na IS nº 107 para cumprimento dos requisitos 107.161, 107.163, 107.165, 107.167 e 107.169 do RBAC 107 (seções F.37 a F.41).

Caso a empresa seja um operador aéreo, e opere terminal de carga ou mala postal, O PSESCA deve incluir os procedimentos e recursos aplicados, conforme previstos na IS nº 108 para cumprimento dos requisitos 108.123, 108.125, 108.127, 108.129, 108.131, 108.133, 108.135 e 108.137 do RBAC 108 (seções B.18 a B.25).

### **2.9.3. PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA PARA GARANTIA DA CADEIA SEGURA**

Caso a empresa estabeleça procedimento de cadeia segura para obter autorização para acessar à ARS do aeródromo com objetos sem serem inspecionados no canal de acesso, o PSESCA deve incluir os procedimentos e recursos aplicados, conforme previsto no PSA do operador aeródromo e na seção F.46 a F.54 da IS nº 107.

Em se tratando de empresa que esteja prestando serviço a um operador aéreo, juntamente ao previsto na IS nº 107 a respeito do princípio de cadeia segura, a organização deverá incluir os procedimentos previstos nas seções B.16, B.16 e B.17 da IS nº 108.

## 2.10 RECURSOS HUMANOS

### 2.10.1 REQUISITOS PARA DESEMPENHO DE ATIVIDADES AVSEC

O provimento de recursos certificados e treinamentos é fundamental para a implementação do PSESCA de forma efetiva. Por isso, é importante que as empresas observem a complexidade de suas operações para disponibilizar estrutura de pessoal compatível com as suas operações e os requisitos obrigatórios.

A estrutura de pessoal é composta, minimamente:

- Responsável AVSEC da organização, disponível no aeroporto para tratar os assuntos sobre a temática AVSEC, além de acompanhar as atividades de controle de qualidade realizada pelo aeródromo, pela ANAC e empresa contratante, conforme o caso, comunicada previamente ou não;
- Vigilante ou APAC dedicado para a realização das atividades de controle de acesso, inspeção e rondas na área da empresa, conforme os postos de serviços indicados no PSESCA;
- Vigilante para operação do Circuito Fechado de Televisão – CFTV, acionamento dos meios em situação de contingência.

As empresas devem incluir a estrutura de pessoal no PSESCA para possibilitar a análise em relação aos procedimentos preconizados no Plano de Segurança e os recursos disponibilizados para implementação de maneira adequada tais procedimentos.

As empresas com responsabilidade AVSEC somente poderão designar profissional para realizar atividades AVSEC que atendam aos seguintes requisitos:

- Passem por processo de seleção que contemple, no mínimo: verificação do perfil e capacidade para desempenho das atividades AVSEC, verificação da maioridade penal e avaliação de antecedentes.
  - » A verificação do perfil e capacidade para desempenho das atividades AVSEC deve considerar as atividades elencadas no Apêndice A do RBAC nº 110. A ANAC descreve os critérios psicofísicos para desempenho de atividades AVSEC na Instrução Suplementar IS nº 110.11-001A.
- Possuir condição física e mental para o desempenho pleno das atividades AVSEC elencadas no Apêndice A do RBAC nº 110, a ser comprovada por meio de exame médico, que deverão ser atualizados a cada 24 (vinte e quatro) meses.
- Ser capacitado e possuir certificação AVSEC, conforme os critérios do RBAC nº 110.

## 2.10.2 VERIFICAÇÃO DO PERFIL E CAPACIDADE PARA DESEMPENHO DAS ATIVIDADES AVSEC

A empresa deve seguir a Instrução Suplementar – IS nº 110.11-001A, que descreve os critérios do processo de seleção e exames de saúde periódicos dos profissionais que atuarão nas atividades AVSEC previstas no RBAC nº 110.

Nos exames de saúde periódicos deve ser levada em conta a função que o profissional exerce ou exercerá de acordo com o Apêndice A do RBAC nº 110, bem como os recursos terapêuticos e o prognóstico da enfermidade porventura existente.

## 2.10.3 CAPACITAÇÃO E CERTIFICAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL - AVSEC

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

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

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

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

Os cursos AVSEC possuem certificações AVSEC correspondentes, que serão concedidas ao profissional que atender aos critérios de aprovação.

As certificações em cursos AVSEC habilitam o profissional a realizar as atividades AVSEC. Para desempenhá-las em território brasileiro ou em espaço aéreo sobre este território, o profissional deve possuir, pelo menos, uma das certificações correspondentes à atividade que pretende exercer.

As certificações devem estar válidas. A validade começa a contar a partir da data de aprovação no curso e é estendida até o último dia do mês do vencimento.

Para o desempenho de atividades de inspeção de segurança, além das exigências de certificações exigidas neste Regulamento, o profissional deve possuir capacitação sobre identificação de artigos perigosos, conforme regulamentação específica sobre a matéria.

As organizações com responsabilidade AVSEC são responsáveis por manter certificado o profissional que desempenhe atividade AVSEC em seu benefício.

#### **2.10.4 RESPONSABILIDADE PELA PROFICIÊNCIA DO PROFISSIONAL**

A empresa deve garantir que o profissional que desempenhe atividade AVSEC em seu benefício possua a proficiência na execução das atividades AVSEC previstas no Apêndice A do RBAC nº 110.

A proficiência compreende a certificação válida, que habilita o profissional para o desempenho das atividades AVSEC em conformidade com o Apêndice A do RBAC nº 110, e a execução de procedimentos conforme regulamentos da ANAC e programas de segurança específicos.

A empresa deve implementar controle para garantir a certificação dos profissionais que desempenhem atividade em seu benefício.

#### **2.10.5 RECICLAGEM**

As organizações devem prover reciclagem do profissional que desempenhe atividade em seu benefício e que não demonstre proficiência durante atividade de fiscalização ou de controle de qualidade realizada pela ANAC ou por empresa com responsabilidade AVSEC.

A reciclagem consiste em uma atividade prática que busca enfatizar os conhecimentos e técnicas que foram identificados como frágeis em atividade de fiscalização ou de controle de qualidade realizada pela ANAC ou por empresa com responsabilidade AVSEC.

As ações de reciclagem devem ser formalizadas por meio de documento que apresente resumo das atividades realizadas e lista de presença dos participantes.

### **2.11 RECURSOS MATERIAIS**

Para definição e provimento de recursos materiais, as empresas observam três parâmetros básicos, quais sejam: exigência normativa, características de suas operações e a classificação do aeródromo para fins de aplicação dos requisitos AVSEC.

As empresas incluem no PSESCA os recursos materiais para a realização dos processos AVSEC, conforme a sua necessidade operacional e os requisitos aplicáveis ao aeródromo onde operam.

Se a empresa realizar procedimentos de inspeção de segurança com a utilização de equipamentos de inspeção, deverá considerar as obrigações relacionadas à aquisição, calibração, operação e manutenção destes equipamentos, conforme previsto nos itens F.2, F.3, F.4 e Anexo 1 da IS nº 107.

## 2.12 AÇÕES DE CONTINGÊNCIA

Os operadores de aeródromo, conforme requisito normativo, devem instituir um Sistema de Contingência de AVSEC, que contemple os recursos e ações planejadas para responder às ameaças e aos atos de interferência ilícita no aeródromo.

Esse sistema deve ser estruturado em coordenação com as organizações, como os exploradores de área aeroportuária e entidades, que estejam, de alguma forma, envolvidas com a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

O Plano de Contingência de AVSEC do Aeródromo é o documento onde estão consolidadas as responsabilidades, procedimentos e recursos para fazer frentes a tais ameaças, com desdobramento para as demais organizações que integram o sistema de contingência.

Esse desdobramento para a empresa que deve elaborar, implementar e manter um PSESCA, inclui um capítulo no aludido plano com o detalhamento das ações de contingência, com o tipo de ocorrência ou cenário considerado, a ação dos envolvidos e o fluxo de comunicação previsto.

O modelo do PSESCA proposto apresenta o capítulo 14, para que a empresa descreva como irá divulgar os contatos e os fluxogramas de acionamentos de emergência. Este documento sugere também a inclusão de anexos com os fluxogramas de acionamentos para as situações de emergências previstas no plano de contingência do aeródromo, de formulário para registro de recepção de ameaça de bomba e a lista atualizada com os contatos de emergência.

## 2.13 SUPERVISÃO E CUMPRIMENTO DO PSESCA

A verificação da efetividade do PSESCA deve ser realizada no cotidiano operacional, por meio de rondas das equipes de segurança do aeródromo, principalmente, quando as instalações da empresa estão localizadas no sítio aeroportuário e pela própria organização na supervisão de suas atividades.

Existem ainda as atividades de controle de qualidade AVSEC que podem ser realizadas pelo operador do aeródromo, ou operador aéreo que são: Auditorias, Inspeções e Testes.

No capítulo do PSESCA relativo à supervisão e cumprimento do Plano de Segurança, a empresa deve incluir os procedimentos com ações para os casos de descumprimento das medidas de segurança, bem como ações para corrigir imediatamente essas situações, apresentando evidências objetivas da regularização das medidas.

O operador do aeródromo deve supervisionar a regularização do descumprimento identificado, através de prazos e condições estabelecidos entre as partes. Medidas de segurança mitigadoras podem ser aplicadas durante o prazo de regularização do descumprimento.

Em casos de reincidências no descumprimento desse PSESCA ou percepção clara de falta de compromisso da empresa com as medidas de segurança, o operador do aeródromo pode adotar providências para declarar o rompimento do contrato de exploração de área aeroportuária com a empresa ou encaminhar solicitação à ANAC para descredenciamento da empresa como ESATA, para o caso aplicável.

A empresa deve observar os programas de controle de qualidades das organizações para as quais prestam serviços e pode incorporar as melhores práticas para buscar a implementação do PSESCA de forma efetiva.

O modelo de PSESCA proposto apresenta uma sugestão de texto para cumprir os detalhes descritos acima.

## 3. CENÁRIOS

### 3.1 EMPRESAS DE PROVISÕES DE BORDO E DE SERVIÇO DE BORDO

As empresas de provisões de bordo e serviço de bordo, cujos produtos e materiais passam por inspeção nos acessos às Áreas Restritas de Segurança – ARS do aeródromo não são obrigadas a desenvolver, implementar e manter um PSESCA, compatível com os programas de segurança aeroportuária e do operador aéreo.

Caso essa inspeção não seja realizada nos acessos à ARS do aeródromo, as medidas de segurança a serem implementadas constituirão uma cadeia segura, que deve ser aprovada por meio de um PSESCA, compatível com o PSA do aeroporto e PSOA do operador aéreo envolvido.

Cadeia segura é a implementação de medidas que garantam que nas atividades de produção, armazenamento e transporte até a ARS de provisões de bordo e de serviço de bordo, sejam aplicados controles de segurança que evitem a introdução de armas, explosivos, artefatos QBRN ou substâncias e materiais proibidos em alguma dessas fases.

Essa cadeia é sustentada pelos seguintes pilares básicos:

1. Segurança das instalações da organização;
2. Procedimentos de controle de acesso e inspeção;
3. Procedimentos carregamento e transporte;
4. Recursos Humanos e Materiais;
5. Supervisão e cumprimento.

### 3.1.1 SEGURANÇA DAS INSTALAÇÕES DA ORGANIZAÇÃO

A segurança das instalações deve ser detalhada no PSESCA, tendo como o primeiro passo a classificação e zoneamento das áreas, seguido de estabelecimento das barreiras de segurança, pontos de controle de acesso e recursos de vigilância e supervisão, conforme os subitens 2.4 e 2.5 deste manual.

É fundamental que empresas descrevam os procedimentos no PSESCA na sequência em que as tarefas de cada processo são realizadas. Ou seja, relacionar os procedimentos desde o processo de recebimento de insumos, inspeção, direcionamento à área de produção, até a preparação para o carregamento e transporte dos materiais de serviço de bordo e provisões de bordo.

De maneira a ilustrar a utilização do Formulário de Dados AVSEC do PSESCA, apresentamos alguns exemplos a seguir:

#### Exemplos de definição de Barreiras de Segurança:

| BARREIRAS DE SEGURANÇA          |  |  |   |   |
|---------------------------------|--|--|---|---|
| BARREIRAS FÍSICAS (ARTIFICIAIS) |  |  |   |   |
| Trecho do Perímetro             | Comprimento e Altura   | Material   | Localização   | Justificativa para ausência de faixa livre  |
| Muro lateral da empresa         | 20 metros de comprimento, com altura mínima de 2,4m, da base ao topo | Muro de alvenaria, revestido com chapisco. Dispõe de concertina de aço galvanizado, instalada em suporte tipo "Y". | Lateral esquerda da área da empresa, compreendida no quadrante C3 do Anexo 4 do PSESCA.                             | Não há faixa livre na parte interna, pois a barreira é colada na parede da edificação da empresa. |
| Janelas e basculantes           | Dimensões do vão das janelas e basculantes                           | Grade de proteção em aço, para evitar o acesso indevido.   | Em todas as janelas e basculantes do limite entre AP e AC, localizadas nos quadrantes D2 e E2 do Anexo 4 do PSESCA. | Não há faixa livre na parte interna, pois a barreira é colada na parede da edificação da empresa. |

**BARREIRAS DE SEGURANÇA****BARREIRAS FÍSICAS (ARTIFICIAIS)**

| Trecho do Perímetro      | Comprimento e Altura  | Material  | Localização  | Justificativa para ausência de faixa livre |
|--------------------------|---|---|--|--|
| Cerca lateral da empresa | 15 metros de comprimento, com altura mínima de 2,40m, da base ao topo | Cerca do tipo alambrado/gradil, com malha de 100mm, instalada sobre baldrame. Dispõe de concertina de aço galvanizado, instalada em suporte com inclinação de 45 graus no sentido contrário a área a ser protegida. Os portões possuem níveis de segurança compatíveis com a barreira de segurança da qual fazem parte. | Lateral direita da área da empresa, compreendida no quadrante E2 do Anexo 4 do PSESCA. | -  |

Parte 6 do Formulário de Dados AVSEC do PSESCA

**Exemplo de definição de perímetro delimitado sem Barreira de Segurança:****BARREIRAS DE SEGURANÇA****PERÍMETROS DELIMITADOS SEM BARREIRAS DE SEGURANÇA**

| Trecho do perímetro e especificação das áreas                 | Justificativa da ausência de barreira de segurança  | Vigilância Permanente   | Localização  |
|---|---|---|--|
| Parte frontal da edificação da empresa – limite entre AP e AC | Não há barreira física de segurança para facilitar a entrada e saída de pessoas e veículos. | É disponibilizado recurso de vigilância 24 horas por dia, para impedir o acesso indevido de pessoas, veículos e equipamentos não autorizados para a AC. Há também monitoramento via CFTV. | Parte frontal da instalação, compreendida nos quadrantes G3 e H3 do Anexo 4 do PSESCA. |

Parte 6 do Formulário de Dados AVSEC do PSESCA

## Exemplo de definição de pontos de controle de acesso:

| PONTOS DE CONTROLE DE ACESSO (AC e ARS) – Especificação e Localização |  |   |   |
|---|--|---|---|
| Especificação do Ponto de Controle de Acesso                          | Destinação   | Tipo de Acesso  | Localização na Empresa  |
| Ponto de Controle de Acesso Principal – P01                           | <input checked="" type="checkbox"/> Pessoas  | <input type="checkbox"/> ARS <input checked="" type="checkbox"/> AC | Parte frontal da instalação, compreendida nos quadrantes G3 e H3 do Anexo 6 do PSESCA.  |
| Ponto de acesso à área de armazenamento de insumos (AC)               | <input type="checkbox"/> Veículos<br><input type="checkbox"/> Tripulantes            | <input type="checkbox"/> Emergencial                                |   |
| Guarita Secundária – G02  | <input type="checkbox"/> Pessoas   | <input checked="" type="checkbox"/> ARS <input type="checkbox"/> AC | Lateral esquerda da área da empresa, compreendida no quadrante C3 do Anexo 6 do PSESCA. |
| Ponto de acesso de veículos ao pátio de aeronaves (ARS)               | <input checked="" type="checkbox"/> Veículos<br><input type="checkbox"/> Tripulantes | <input type="checkbox"/> Emergencial                                |   |

Parte 10 do Formulário de Dados AVSEC do PSESCA

| PONTOS DE CONTROLE DE ACESSO À ARS DESTINADO A PESSOAS                   |   |   |
|--|---|---|
| Especificação do Ponto de Controle de Acesso                             | Recursos Materiais                                  | Recursos Humanos  |
| Ponto de Controle de Acesso Principal – P01                              | Conforme Alternativa 01 da Tabela F-3 da IS nº 107. | 01 Vigilante na atividade de identificação, vigilância e supervisão do ponto de controle de acesso. |
| Ponto de acesso à área de armazenamento de insumos (AC)                  |   |   |
| PONTOS DE CONTROLE DE ACESSO À ARS DESTINADO AOS VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS |   |   |
| Especificação do Ponto de Controle de Acesso                             | Recursos Materiais                                  | Recursos Humanos  |
| Guarita Secundária – G02   | Conforme F.26.17.1 da IS nº 107.                    | 02 Vigilantes engajados nas Funções II e VII.   |
| Ponto de acesso de veículos ao pátio de aeronaves (ARS)                  |   |   |

Parte 11 do Formulário de Dados AVSEC do PSESCA

### 3.1.2 PROCEDIMENTO DE CONTROLE DE ACESSO E INSPEÇÃO

Os procedimentos de controle de acesso devem ser descritos no PSESCA, conforme apresentado nos respectivos subitens deste manual.

A definição dos procedimentos de inspeção, inclusive os percentuais da inspeção de funcionários, está pautada nos programas dos operadores aéreos para os quais a empresa presta serviço, nas características das operações de voos do aeródromo, como a existência voos internacionais, bem como os tipos de insumos recebidos para a produção das provisões de bordo e de serviço de bordo.

A empresa deve registrar no PSESCA o método de inspeção utilizado (manual ou com uso de raios X), com base nos parâmetros anteriormente mencionados e os recursos disponíveis, assim como o fluxo de entrada dos insumos na área de produção.

Exemplo:

- permissão de acesso de pessoas e funcionários credenciados ou previamente autorizados por responsável;
- inspeções de segurança de todos os funcionários que acessam às áreas de produção e expedição de materiais de serviço, mercadorias e suprimentos;
- vigilância diária e aleatória no local em busca de vulnerabilidades, por meio de avaliação de imagens e rondas;
- acionamento do órgão de segurança pública, nos casos de invasão ou suspeita de acesso não autorizado;
- proibição de acesso de pessoas acompanhadas de bolsas, mochilas e outros acessórios/compartimentos que possam conter objetos proibidos na aérea de produção, armazenamento e preparação para o transporte de materiais de serviço, mercadorias e suprimentos;
- controle de ferramentas e utensílios (como facas e tesouras), considerados como “itens proibidos”, necessários para a produção dos materiais de serviço, mercadorias e suprimentos;
- todos os insumos da produção devem ser inspecionados, por equipamento de raio-x ou manualmente, previamente à entrada às áreas de produção. No caso de inspeção manual, deve-se inspecionar manualmente os insumos até alcançar a sua menor unidade. Exemplo: um lote contendo 5 caixas, em que cada caixa contém 12 latas de leite em pó, deve-se inspecionar externamente cada uma das 60 latas;
- o operador faz gestão dos lacres a serem utilizados nos caminhões e durante os percursos em ARS, os quais são identificados na aceitação dos materiais de serviço, mercadorias e suprimentos no ponto de recebimento; e
- o operador de aeródromo, quando julgar necessário, poderá promover uma inspeção visual no conteúdo dos materiais de serviço, mercadorias e suprimentos a serem transportados, previamente ao embarque nos caminhões.

O PSESCA deve apresentar como a empresa realiza o controle de ferramentas e utensílios, considerados como “itens proibidos”, necessários para a produção dos materiais de serviço, mercadorias e suprimentos. Este procedimento deve prever:

- inventário atualizado;
- local de armazenamento seguro;
- registro de responsável por retirada de utensílio/ferramenta;
- conferência, pelo menos uma vez ao dia, de itens com inventário;
- designação de responsável(eis) pelos controles de guarda e distribuição;

Para garantir o acesso de itens proibidos à ARS do aeródromo, devem ser observados os controles estabelecidos no PSA do aeroporto.

### 3.1.4 PROCEDIMENTO DE CARREGAMENTO E TRANSPORTE

O detalhamento dos procedimentos de segurança relativos ao carregamento e transporte de provisão de bordo e de serviço de bordo deve levar em conta a localização das instalações da empresa em relação à área restrita de segurança do aeródromo.

A empresa que realiza a produção, armazenamento ou preparação para transporte de provisão de bordo e de serviço de bordo em instalações fora da ARS ou que não possuem divisa com a ARS do aeródromo, inclui os procedimentos de segurança relativos ao processo de carregamento e transporte, comunicação prévia com o aeródromo em relação à numeração de lacres, além da conduta do motorista durante o trajeto até a área restrita de segurança do aeroporto.

Exemplo:

- antes do carregamento no compartimento de carga do veículo, um funcionário realiza uma vistoria nesta área e retira qualquer material ou objeto estranho encontrado no seu interior;
- a operação de carregamento é supervisionada por funcionário do fornecedor dos materiais de serviço, mercadorias e suprimentos;
- após o término do carregamento, é utilizado um lacre numerado na fechadura do compartimento. O número do lacre é registrado em formulário que segue junto com o motorista do veículo, e seu número é enviado previamente ao operador do aeródromo, com o objetivo de checagem no acesso à ARS;
- o condutor não deixa o veículo abandonado, sem vigilância, e não faz paradas não programadas (exceto para apresentação de documentos necessários ou em caso de emergência). Antes de continuar a viagem, o condutor verifica a integridade de selos, lacres e/ou fechaduras;
- o número do lacre do veículo é checado pelo operador do aeródromo no seu acesso à área restrita de segurança do aeródromo. Se houver qualquer discrepância com a informação prévia e a documentação, que não possa ser esclarecida, ou houver sinais de violação do lacre, é negada a entrada dos materiais de serviço, mercadorias e suprimentos na área restrita de segurança;
- o operador de aeródromo, quando julgar necessário, poderá designar um profissional para acompanhar o motorista do veículo de transporte de materiais de serviço, mercadorias e suprimentos para a entrega, com o objetivo de proteger as provisões;
- Quando da chegada dos materiais de serviço, mercadorias e suprimentos no ponto de recebimento, um funcionário do operador de aeródromo verifica se o veículo está lacrado, anota o número em formulário e compara-o com a numeração pré-informada pelo fornecedor. Em seguida à abertura do veículo, o funcionário faz uma inspeção visual no interior do compartimento de carga do veículo, garantindo que não há nenhum outro objeto ou material além dos materiais destinados à entrega;

- Caso o funcionário identifique algum recipiente violado, este é mantido dentro do veículo e faz-se uma inspeção visual. Se julgar necessário, o funcionário aciona o plano de contingência do operador de aeródromo.

### 3.1.5 SUPERVISÃO E CUMPRIMENTO

As ações de supervisão são fundamentais para que empresa possa verificar o cumprimento dos procedimentos estabelecidos para cada posto de trabalho, assim como monitorar a integridade do seu sistema de segurança. Também é importante para o operador do aeródromo garantir que o PSESCA aprovado, efetivamente, seja implementado.

A empresa estabelece no PSESCA os meios e procedimentos de supervisão das atividades de segurança, considerando os recursos humanos e materiais declarados.

### Exemplo de definição de meios e procedimentos de Vigilância e Supervisão:

| VIGILÂNCIA DA EDIFICAÇÃO                                |   |   |
|---|---|---|
| Recursos de Vigilância                                  | Localização   | Procedimentos/Descrição   |
| <b>Vigilante ou APAC: postos de vigilância.</b>         | Posto de Vigilância PV01 localizado no quadrante G3 do Anexo 6.                   | Realizar a vigilância e supervisão para impedir acesso indevido de pessoas, veículos e equipamentos não autorizados.  |
| <b>Vigilante ou APAC: patrulhamento.</b>                | PM02 – Posto de Vigilância móvel, que atua em toda a área operacional da empresa. | Realização de rondas diárias nas áreas operacionais por vigilante do posto PM02.<br>As rondas devem ser aleatórias, cujos horários são definidos por sorteador eletrônico, realizado pelo responsável pela AVSEC, que informa ao vigilante apenas com alguns minutos de antecedência para realização do procedimento.   |
| <b>Câmeras de Circuito Fechado de Televisão (CFTV).</b> | Conforme Anexo 8.   | A instalação da empresa é monitorada como auxílio CFTV, o qual é composto por 20 (vinte) câmeras, distribuídas de acordo com o Anexo 8, uma estação de operação e monitoramento constituída por 04 (quatro) monitores de 22 (vinte e duas) polegadas e 02 (dois) dispositivos capazes de armazenar por, no mínimo, 30 (trinta) dias.<br>As principais áreas cobertas pelo CFTV são: pontos de controle de pessoas e veículos, área de armazenagem de insumos, área de produção e montagem do serviço de provisão e de serviço de bordo, área de expedição dos produtos, área de verificação e carregamento de veículo veículos. |

| VIGILÂNCIA DA EDIFICAÇÃO                |   |                         |
|---|---|-------------------------|
| Recursos de Vigilância                  | Localização   | Procedimentos/Descrição |
| <b>Iluminação de segurança.</b>         | Todas as áreas da empresa possuem iluminação para facilitar a identificação de pessoas e auxiliar na segurança das instalações. | N/A.                    |
| <b>Sistema de detecção de intrusos.</b> | A empresa não possui sistema de detecção de intrusos.   | N/A.                    |

Parte 7 do Formulário de Dados AVSEC do PSESCA

### 3.2 EMPRESAS QUE OPERAM TERMINAIS DE CARGA OU MALA POSTAL, LOCALIZADOS DENTRO OU FORA DO AERÓDROMO, QUE DESTINEM CARGA A OPERADORES AÉREOS DO AERÓDROMO

As empresas que se enquadrem nessas condições precisam, inicialmente, compreender o requisito regulatório estabelecido no RBAC n.º 107, assim como o que dispõe o PNAVSEC, notadamente, art. 60: os exploradores de áreas, órgãos públicos e demais organizações que operem terminais de carga, mala postal e de serviço de courier e carga expressa, localizados em sítio aeroportuário, estabelecerão os pontos de controle de acesso aos respectivos terminais onde operam, em coordenação com o operador do aeródromo.

Com base nesses dispositivos, pode-se elencar algumas situações que possam auxiliar as organizações no entendimento do tema:

**Cenário 1:** a empresa está localizada no sítio aeroportuário e processa carga, mas apenas a recebe, ou seja, não destina carga aos operadores aéreos. Portanto, não há fluxo de carga do terminal para as aeronaves.

As empresas que se encaixem neste cenário não são obrigadas a elaborar, implementarem e manterem um PSESCA. Elas devem avaliar a localização das suas instalações para verificação se estão na terceira condição, ou seja, na interface lado ar – lado terra e são responsáveis pela aplicação dos controles de segurança.

**Cenário 2:** a empresa está localizada no sítio aeroportuário e processa carga, mas a suas instalações não estão nas interfaces com a área controlada ou restrita do aeroporto.

As empresas que se encaixem neste cenário são obrigadas a elaborar, implementarem e manterem um PSESCA, compatíveis com os programas PSA e PSOA.

**Cenário 3:** a empresa está localizada no sítio aeroportuário e processa carga e suas instalações estão nas interfaces com a área controlada ou restrita do aeroporto.

As empresas que se encaixem neste cenário são obrigadas a elaborar, implementarem e manterem um PSESCA, compatíveis com os programas PSA e PSOA.

**Cenário 4:** a empresa processa carga, mas não é exploradora de área aeroportuária, portanto está localizada fora do sítio aeroportuário.

As empresas que se encaixem neste cenário são obrigadas a elaborar, implementarem e manterem um PSESCA, com procedimentos relativos à segurança das instalações, carregamento e transporte de carga, compatíveis com PSA e PSOA.

**Cenário 5:** a empresa que processa mala postal, notadamente, a estatal – CORREIOS, com instalações localizadas fora do sítio aeroportuário, portanto não explora área do aeroporto.

A estatal, quando se encaixar neste cenário é obrigada a elaborar, implementar e manter um PSESCA, com procedimentos relativos à segurança das instalações, carregamento e transporte de carga, compatíveis com os programas PSA e PSOA.

A compreensão dessas condições é fundamental, visto que o conteúdo do PSESCA pode variar, considerando cada realidade operacional.

### 3.2.1 SEGURANÇA DAS INSTALAÇÕES DA ORGANIZAÇÃO

A carga aérea, encomenda de serviço de mensageiro e de serviço de courier, carga expressa e malas postais, segundo o PNAVSEC, deverão ser manuseadas e movimentadas em ambiente seguro e terão vigilância permanente.

Entende-se por vigilância permanente, com base no RBAC nº 107, a ação de vigilância aplicada de forma contínua no tempo para proteger uma instalação, ou um conjunto ou unidade de objeto ou pessoas.

As organizações detalham nos respectivos PSESCAs, independentemente, da localização de suas instalações, o sistema de proteção física da edificação, tais como: barreira de segurança e sistema de vigilância e monitoramento, podendo utilizar como referência o subitem 2.3.1 deste manual.

### 3.2.2 ZONEAMENTO DE SEGURANÇA

O zoneamento de segurança do terminal de carga, entendendo terminal como uma instalação aeroportuária, portanto, localizada dentro da área patrimonial do aeródromo, conforme PNAVSEC, traz a indicação clara e textual da classificação das áreas para facilitar a avaliação e compatibilização com a demarcação realizada na planta.

Exemplo:

| <b>ZONEAMENTO DO TERMINAL DE CARGAS</b>   |                      |
|---|----------------------|
| <b>CLASSIFICAÇÃO DAS ÁREAS OPERACIONAIS</b>   |                      |
| <b>Áreas dentro do terminal de carga sob responsabilidade do explorador de área aeroportuária</b> | <b>Classificação</b> |
| <b>Área de atendimento ao cliente</b>   | AP                   |
| <b>Escritório administrativo / Sala de reunião</b>  | AP                   |
| <b>Vestiário dos empregados</b>   | AP                   |
| <b>Área ou ponto de aceitação ou recebimento da carga</b>   | AP                   |
| <b>Área de armazenamento</b>  | AC                   |
| <b>Área ou ponto de transferência</b>   | AC                   |
| <b>Área de inspeção</b>   | ARS                  |
| <b>Área de armazenamento de carga conhecida</b>   | ARS                  |
| <b>Área de paletização</b>  | ARS                  |

É fundamental que a empresa apresente o zoneamento de segurança, conforme a realidade da organização, considerando os seus espaços físicos e processos de segurança de carga realizados. Por exemplo, um explorador de área aeroportuária que não processe carga conhecida, conforme requisito regulatório, não é obrigado a possuir uma área restrita de segurança no interior do terminal.

Como as empresas devem garantir que toda carga e mala postal, cuja armazenagem e manuseio estiverem sob sua responsabilidade, sejam processadas em ambiente seguro e com vigilância permanente, protegido contra o acesso não autorizado, devendo, ainda, assegurar a identificação de cada carga com as informações adequadas, é importante que as áreas de armazenagem, transferência, inspeção e paletização não sejam classificadas como áreas internas da empresa, ou seja, Áreas Públicas (AP).

As empresas podem incluir também no zoneamento de segurança todos os fluxos de entrada e saída em AC e/ou ARS, conforme o caso – pessoas, cargas e veículos – sendo recomendável ter como referência o padrão utilizado pelo operador do aeródromo, tais como: cores, hachuras etc.

As organizações localizadas fora do sítio aeroportuário apresentam no seu PSESCA planta com a indicação dos espaços existentes na edificação, assim como os respectivos usos, como por exemplo: áreas administrativas, de aceitação de carga e de armazenagem de carga, tendo como identificação da planta – indicação das áreas do depósito de carga.

A organização pode, em coordenação com o operador do aeródromo, estender requisitos aplicados no ambiente aeroportuário, notadamente, nas áreas controladas e restritas de segurança, com base em avaliação de risco para atendimento a requisito da própria empresa, a fim de elevar o nível de segurança das instalações e demais atividades.

### 3.2.3 BARREIRA DE SEGURANÇA

A descrição das características das barreiras de segurança é inserida no PSESCA, conforme subitem 2.4 deste manual.

### 3.2.4 CONTROLE DE ACESSO E INSPEÇÃO

A descrição dos procedimentos de controle de acesso a serem inseridos no PSESCA leva em conta a localização das instalações e o ponto de interface com a área controlada e/ou restrita de segurança.

O acesso a área interna da empresa, classificada como área pública no zoneamento de segurança das instalações localizadas no sítio aeroportuária pode ser realizado por meio de identificação expedida pela própria organização, conforme modelo apresentado como anexo do PSESCA.

O anexo 10, do modelo de PSESCA proposto, apresenta o diagrama colorido com os modelos de identificações válidas e estabelecidas, para permitir o acesso de visitantes e prestadores de serviço às áreas internas da empresa.

Já para as áreas controladas e/ou restrita de segurança, utilização de credencial aeroportuária para pessoas e autorização para veículos e equipamentos, ambas expedidas pelo operador do aeródromo, é obrigatória. Caso o acesso seja para a área restrita de segurança, o PSESCA deve incluir procedimentos de inspeção, diretamente no corpo do documento ou em Instrução de Trabalho ou Procedimento Operacional, observando os recursos mínimos previstos no PSA do aeroporto em que a empresa opera.

O Anexo 9, do modelo de PSESCA proposto, sugere a apresentação do diagrama colorido com modelo de credenciais válidas disponibilizado pelo operador de aeródromo, para que este esteja disponível nos pontos de controle de acesso.

O ideal que os veículos e equipamentos permaneçam em área restrita de segurança e somente as pessoas sejam inspecionadas para acesso as áreas restritas de segurança, visto os investimentos associados a esse processo.

Para o acesso de veículos à área restrita de segurança, podem ser utilizados os pontos de controle de acesso do próprio aeródromo, estabelecidos no PSA, ou a empresa poderá implementar um acesso exclusivo, que deverá estar estabelecido no PSESCA.

Caso seja necessária inspeção de veículos, a empresa pode manter apenas um ponto de controle de acesso às áreas restritas de segurança – pessoas e veículos, desde que os fluxos sejam segregados com a implantação de um portão de acesso exclusivo para pessoas, que pode ser adjacente ao portão de acesso exclusivo para veículos, equipamentos e seus condutores.

Para provimento dos recursos para inspeção de veículo, a empresa verifica os requisitos mínimos aplicáveis ao aeródromo onde opera por meio de consulta ao PSA do aeroporto, partes pertinentes distribuídas pelo aeródromo.

Os procedimentos também podem ser inseridos diretamente no corpo do PSESCA ou através de Instruções de Trabalho ou Procedimentos Operacionais, descrevendo as tarefas de cada etapa de inspeção.

No caso da inspeção de carga (destinada a voos internacionais), a empresa menciona o método de inspeção utilizado e o procedimento dele decorrente, de acordo com o PSA do operador aéreo para que o operador do aeródromo realize a análise com base no referido programa de segurança. Nestes casos, a empresa deve descrever os procedimentos de inspeção da carga e mala postal, conforme previsto no item B.20 da IS nº 108.

### **3.2.5 RECEBIMENTO E ACEITAÇÃO DE CARGA OU MALA POSTAL**

Um erro bastante comum verificado na análise de PSESCA é a escrita para descrição do procedimento *ipsis litteris* o que o requisito normativo descreve. Por exemplo, a menção a fluxo separado em função da aceitação de carga conhecida e desconhecida, mas em verificação, às vezes *in loco*, se constata

que a empresa não processa e nem tem estrutura física dentro do terminal para armazenagem de carga conhecida.

É fundamental para a aprovação do PSESCA, que as empresas escrevam realmente os procedimentos que são realizados na área de recebimento e aceitação de carga para que haja aderência do plano a realidade operacional da organização.

A empresa deve descrever os procedimentos de aceitação da carga e mala postal, conforme previsto no item F.37 da IS nº 107 ou dos itens B.19 e B20 da IS nº 108.

### **3.2.6 PROTEÇÃO DE CARGA E MALA POSTAL**

É fundamental que empresas descrevam os procedimentos no PSESCA na sequência em que as tarefas de cada processo são realizadas. Ou seja, uma vez ocorre o processo de aceitação da carga, esta é direcionada para a área de armazenagem e permanece até que seja transferida e transportada. Enquanto isso, a carga fica sob proteção. Esses procedimentos de segurança que visam garantir tal proteção são descritos de forma sistemática no PSESCA.

A empresa deve descrever os procedimentos de proteção da carga e mala postal, conforme previsto no item F.38 da IS nº 107 ou do item B.21 da IS nº 108.

### **3.2.7 CARREGAMENTO E TRANSPORTE DE CARGA OU MALA POSTAL**

O detalhamento dos procedimentos de segurança relativos ao transporte e carregamento de carga e mala postal deve ser feito em alinhamento com o item B.22 da IS nº 108.

### **3.2.8 CARGA E MALA POSTAL SUSPEITAS OU DE ALTO RISCO**

A empresa deve descrever as características das cargas e mala postal suspeitas ou de alto risco, conforme previsto no item F.41 da IS nº 107 ou no item B.23 da IS nº 108, bem com a orientação para acionamento do plano de contingência do operador aéreo e/ou operador de aeródromo.

### **3.2.9 TRANSPORTE DE VALORES**

Caso a empresa esteja envolvida no Transporte Aéreo de Valores, os procedimentos especiais devem estar descritos no Plano de Segurança de Transporte Aéreo de Valores – PSTAV, em alinhamento com o operador de aeródromo, operadores aéreos, órgãos de segurança e demais empresas envolvidas no processo.

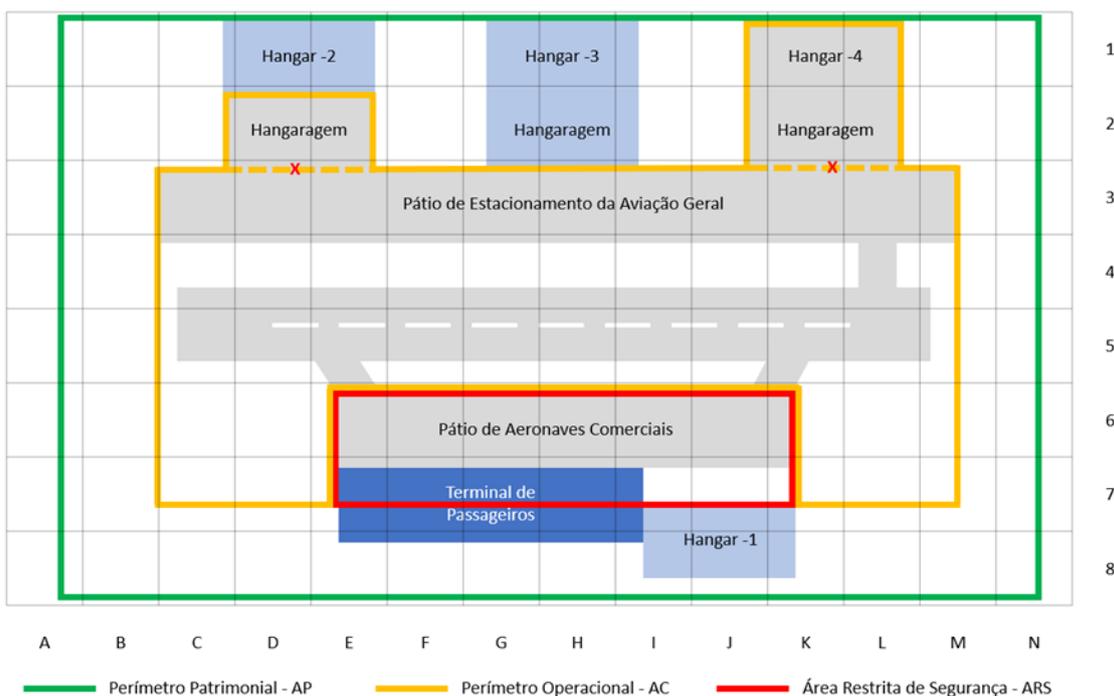
## **3.3 ORGANIZAÇÕES EXPLORADORAS DE ÁREAS, EDIFÍCIOS OU INSTALAÇÕES**

As organizações que exploram áreas aeroportuárias, cujas instalações abranjam a divisa entre o lado ar e o lado terra ou estejam localizadas dentro do lado ar (em AC ou ARS) e realizam controles de segurança são obrigadas a desenvolverem, implementarem e manterem um PSESCA, aprovado pelo operador do aeródromo.

Essas organizações, antes da elaboração do zoneamento de segurança, que constará nos respectivos PSESCA, buscam a compreensão da classificação das áreas aeroportuárias realizada pelo operador do aeródromo, bem como algumas definições que pautaram a classificação do aeroporto. Por exemplo, a definição de pátio de aeronave que, segundo o PNAVSEC, é parte da área operacional do aeroporto destinada a acomodar as aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, carga ou mala postal, reabastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção.

Para as empresas que operam instalações de aviação geral (hangares) não restam dúvidas que o pátio do hangar, onde são realizadas todas as atividades mencionadas na definição do PNAVSEC, deve ser classificado, no mínimo, como Área Controlada, visto que ele integra, portanto, parte da área operacional do aeródromo.

De maneira a apresentar diferentes cenários, vamos avaliar uma situação hipotética na qual um aeródromo estabeleceu seu zoneamento de segurança, composto pelos três chamados círculos de proteção, sendo estes o perímetro patrimonial, o perímetro operacional e a Área Restrita de Segurança, conforme a figura abaixo:



Na figura acima o Hangar 1 representa uma instalação, cujo limite do lado ar é com a Área Restrita de Segurança do aeródromo. Neste cenário, caso a empresa queira, por necessidade operacional, possuir um acesso direto para a ARS, o PSESCA da organização deve descrever todos os recursos e procedimentos para a realização de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita na interface da área interna da empresa, Área Pública - AP com a ARS do aeródromo.

A empresa pode também aumentar o limite da ARS, ou seja, avançar essa classificação para dentro das suas instalações. Neste caso, a empresa deve buscar coordenar com o operador do aeródromo e realizar uma avaliação de risco estruturada.

No Hangar – 2, a organização, com base em avaliação de risco e em coordenação com o operador do aeródromo, pode avançar o limite da área controlada anteriormente estabelecido pelo operador do aeródromo, considerando a definição pátio de aeronaves e de área controlada. Nesta situação, a empresa deverá instalar um ponto de controle de acesso à área controlada no limite entre área interna da empresa (área hachurada de azul) e o limite da Área Controlada (linha laranja).

No Hangar – 3, o explorador a área manteve o limite da área controlada anteriormente estabelecido pelo operador do aeródromo. Nesta situação, a empresa instalará um ponto de controle de acesso à Área Controlada entre área interna da empresa (área hachurada de azul) e o limite da Área Controlada (linha laranja).

No Hangar – 4, a empresa com base em avaliação de risco e coordenação com o operador do aeródromo poderá avançar o limite da Área Controlada anteriormente estabelecida pelo operador do aeródromo considerando toda a área sob cessão como Área Controlada. Nesta situação, a empresa instalará um ponto de controle de acesso à Área Controlada entre o limite da área patrimonial (linha verde) e o limite da Área Controlada (linha laranja).

Os parâmetros para estabelecer o zoneamento de segurança, segurança das instalações, com a definição das características das barreiras de segurança, sistemas de monitoramento e vigilância, controle de acesso e inspeção devem ser semelhantes àqueles já mencionados neste manual.

### **3.4 EMPRESAS QUE FORNECEM MATERIAIS DE SERVIÇO, MERCADORIAS E SUPRIMENTOS A SEREM UTILIZADOS PELO AEROPORTO, UTILIZANDO O CONCEITO DE CADEIA SEGURA PARA O ENCAMINHAMENTO DESSES INSUMOS ÀS ARS DO AERÓDROMO**

A Empresa que esteja nessa condição elabora o seu PSESCA, tendo como referência os procedimentos previstos no item 3.1 deste manual, visto que se trata também de procedimentos de segurança relativos à cadeia segura.

## **4. RECOMENDAÇÕES**

O Subgrupo do BAsE T, após discussões identificou algumas recomendações que podem contribuir com a elaboração, implementação e manutenção de PSESCA. Seria elas:

- Padronização do PSESCA, de maneira semelhante ao PSA;
- Capacitação específica para profissionais AVSEC responsáveis pela elaboração, implementação e manutenção de PSESCA;
- Capacitação específica para profissionais AVSEC participarem da CSA representando empresa que possui PSESCA aprovado pelo operador de aeródromo.

## 5. RELAÇÃO DE ANEXOS

- Anexo 1 – Modelo de PSESCA
- Anexo 2 – Apêndice A - Modelo de Formulário de Dados AVSEC do PSESCA
- Anexo 3 – Formulário de avaliação de PSESCA
- Anexo 4 – Trechos das Instruções Suplementares IS nº 107 e IS nº 108
- Anexo 5 – Avaliação das Instruções Suplementares IS nº 107 e IS nº 108
- Anexo 6 – Descritivo - Cadeia Segura no Contexto do PSESCA
- Anexo 7 – Certificações baseadas no Apêndice A do RBAC nº 110

## 6. REFERÊNCIAS

ANAC. Brazilian Aviation Security Team (BAsE T). Manual do Sistema de Gerenciamento da Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – SGSE (Security Management System – SeMS). 1º Out 2021a. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2021/disponivel-manual-do-sistema-de-gerenciamento-da-seguranca-da-aviacao-civil-contra-atos-de-interferencia-ilicita>

\_\_\_\_\_. Instrução Suplementar (IS) nº 107 – Revisão J - Segurança da aviação contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo. Mar 2023. Disponível em: <chrome-extension://oemmndcbldboiebfnladdacbfmadadm/https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2021/46/anexo-i-is-no-107-001-revisao-f>

\_\_\_\_\_. ANACpédia. Base de dados composta por Dicionários bilingues em português, inglês, espanhol e francês. Disponível em: <https://www2.anac.gov.br/anacpedia/index.html>

\_\_\_\_\_. Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC). Set 2022. Disponível em: <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/1634306607/decreto-11195-22>.

\_\_\_\_\_. RBAC nº 107. Segurança da aviação contra atos de interferência ilícita

– Operador de Aeródromo – Emenda nº 08, 20 Jan 23. Disponível em: <chrome-extension://oemmndcbldboiebfnladdacbfmadadm/https://pergamum.anac.gov.br/arquivos/rbac107emd08.pdf>

\_\_\_\_\_. RBAC nº 110. Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – PNIIVSEC. Out 2021b. Disponível em: <chrome-extension://oemmndcbldboiebfnladdacbfmadadm/https://pergamum.anac.gov.br/arquivos/RBAC110EMD01.PDF>

\_\_\_\_\_. Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA). Orientações sobre a Responsabilidade diante do Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Explorador de Área Aeroportuária

- PSESCA de Terminais de Carga Aérea. 14 Set 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/guias-e-outras-publicacoes/orientacoes-sobre-a-responsabilidade-diante-do-plano-de-seguranca-de-empresa-de-servicos-auxiliares-ou-explorador-de-area-aeroportuaria-pseca-de-terminais-de-carga-aerea/view>

## ANEXO 1

# *Modelo de Plano de Segurança de Prestadores de Serviços Auxiliares ou Exploradores de Área Aeroportuária - PSESCA*

Os modelos previstos no presente manual podem ser acessados em arquivo editável, disponível na página do BASeT, para uso ostensivo dos interessados.

## 1. OBJETIVO

Conforme previsto na seção 107.215 do RBAC nº 107, o PSESCA deve apresentar os recursos humanos e materiais e as medidas de segurança aplicadas sob responsabilidade da empresa < informar o nome da empresa responsável pela aplicação do PSESCA> que busquem garantir a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita do aeródromo < incluir nome do aeródromo> e das operações aéreas, em compatibilidade com o previsto na regulamentação vigente e nos programas de segurança do operador do aeródromo (PSA) e operadores aéreos (PSOA).

## 2. ESTRUTURA E CONTEÚDO DO PSESCA

Os recursos preventivos de segurança, juntamente com o Formulário de Dados AVSEC do PSESCA (Apêndice A) e a Listagem de Inclusão de Medidas de Segurança e Procedimentos Alternativos, caso exista, compõem o PSESCA da empresa.

As informações do Formulário de Dados AVSEC do PSESCA (Apêndice A) devem ser mantidas atualizadas pela empresa, de modo que o operador de aeródromo seja comunicado no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da data em que ocorreu a alteração do dado.

Caso a empresa pretenda incluir medida de segurança ou procedimento alternativo de segurança em relação ao disposto na IS nº 107, deverá apresentar ao operador de aeródromo para avaliação e aprovação.

A empresa é responsável pela avaliação do conteúdo padronizado apresentado na IS nº 107, 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 no ambiente do aeródromo.

A guarda e distribuição do PSESCA produzido nos termos da IS nº 107 e IS nº 108, quando aplicável, devem observar procedimentos de controle, definidos pela empresa, necessários para garantir o acesso ao documento restrito às pessoas com necessidade de conhecê-lo, conforme o grau de sigilo atribuído.

## 3. DADOS DA EMPRESA

O Formulário de Dados AVSEC do PSESCA (Apêndice A) apresenta os dados da Empresa, de maneira a facilitar a identificação da organização, bem como seus responsáveis legais, responsáveis pelos processos AVSEC, e as atividades de segurança aeroportuária desenvolvidas nas suas instalações.

O anexo 1 apresenta o organograma da empresa de maneira a ilustrar, principalmente a estrutura organizacional dedica à segurança AVSEC da organização.

## 4. APLICABILIDADE

O PSESCA é obrigatório para esta empresa, pois se enquadra no seguinte critério de exigência: <marcar o(s) critério(s)>

- Empresa de provisões de bordo e de serviço de bordo, que presta serviço a operadores aéreos, utilizando o conceito de cadeia segura para o encaminhamento de insumos às ARS do aeródromo.
- Empresa que opera terminais de carga ou mala postal, localizado dentro ou fora do aeródromo, que destina carga a operadores aéreos do aeródromo.
- Organização exploradora de área, edifício ou instalação que abranja a divisa entre o lado ar e o lado terra ou esteja localizada dentro do lado ar (em AC ou ARS), e, adicionalmente, esteja responsável pela aplicação de controles de segurança.
- Empresa que fornece materiais de serviço, mercadorias e suprimentos a serem utilizados pelo aeroporto, utilizando o conceito de cadeia segura para o encaminhamento desses insumos às ARS do aeródromo.

A responsabilidade de aplicação deste PSESCA é da empresa < informar o nome da empresa responsável pela aplicação do PSESCA >, através da implementação das medidas de segurança e do operador do aeródromo < descrever o nome do operador do aeródromo >, através da supervisão das medidas aplicadas.

O Anexo 2 apresenta um termo de responsabilidade pelo cumprimento do PSESCA pela empresa, assinada por seu representante legal.

## 5. DESIGNAÇÃO DE PROFISSIONAL RESPONSÁVEL AVSEC E GUARDA DO PSESCA

A empresa indica o profissional responsável pela implementação do PSESCA, designado como responsável AVSEC. Esse profissional é o ponto de contato entre a empresa e o operador do aeródromo e a autoridade de aviação civil.

Os contatos do Responsável AVSEC da empresa devem estar disponíveis ao operador do aeródromo.

O Formulário de Dados AVSEC do PSESCA (Apêndice A) apresenta, na Parte 1, os dados do responsável AVSEC da empresa.

O Anexo 3 apresenta um termo de responsabilidade pela elaboração, guarda, distribuição e controle do PSESCA na empresa, assinada por seu Responsável AVSEC.

## 6. ZONEAMENTO E BARREIRAS DE SEGURANÇA

O zoneamento de áreas das instalações da empresa, para fins de designação de áreas como pública, interna da empresa, controlada ou restrita de segurança, segue uma avaliação de risco realizada pela empresa e supervisionada pelo operador do aeródromo.

Consideram-se “áreas internas da empresa” as áreas da empresa que não possuem acesso aberto ao público em geral sem, no entanto, fazer parte da área operacional do aeródromo, e, portanto, consideradas como “áreas públicas” para fins de zoneamento aeroportuário.

Na avaliação de risco para designação de áreas como controladas e restritas de segurança são considerados, no mínimo, os critérios abaixo.

Ao menos as seguintes áreas da empresa são definidas como Área Restrita de Segurança (ARS):

- a) Área que permita o livre acesso de pessoas e objetos à Área Restrita de Segurança do Aeródromo;
- b) Local de manipulação e armazenamento de provisões de bordo, provisões de serviços de bordo ou seus insumos; e
- c) Local de armazenamento de carga conhecida.

Ao menos as seguintes áreas da empresa são definidas como Área Controlada (AC), caso:

- a) Área que permita o livre acesso de pessoas e objetos à AC;
- b) Local de manipulação e armazenamento de provisões de bordo, provisões de serviços de bordo ou seus insumos, se pertencentes de uma cadeia segura; e
- c) Instalação classificada como ponto sensível.

Na definição do zoneamento da empresa é avaliado o zoneamento de área do aeródromo para buscar sua compatibilidade.

O Anexo 4 apresenta, através de planta baixa ou desenho esquemático, a classificação das áreas públicas, áreas controladas e áreas restritas de segurança.

No Anexo 5 é apresentado o zoneamento de áreas das instalações da empresa, através de projetos em planta baixa ou desenhos esquemáticos das instalações que indiquem a designação de cada área, incluindo as áreas internas da empresa.

O Anexo 6 apresenta a localização dos pontos de controle de acessos de pessoas, cargas, veículos, equipamentos e suprimentos.

O Anexo 7 apresenta ainda a indicação dos percursos e fluxos de entrada, saída e circulação de veículos, pessoas, volumes de carga ou mala postal, materiais de serviço, mercadorias e suprimentos.

É possível que os Anexos apresentem as mesmas informações.

Os limites entre ARS e AC, ARS e áreas públicas, e entre AC e áreas públicas são segregados por meio de barreiras de segurança ou vigilância permanente, de forma que o acesso de pessoas, objetos e veículos entre essas áreas ocorra somente através dos pontos de controle de acesso indicados neste PSESCA ou no PSA.

No caso de não ser possível a implantação de barreiras de segurança em seções dos limites (perímetros) de uma AC ou ARS, a empresa deve manter vigilância permanente, de forma a garantir a proteção adequada e focada desses perímetros, prevenindo, em especial, o acesso não autorizado à ARS. Esses trechos são descritos na Formulário de Dados AVSEC do PSESCA.

## **7. VIGILÂNCIA E SUPERVISÃO**

A empresa mantém recursos de vigilância aplicados para garantir a proteção de toda a área operacional e dos pontos de controle de acesso às AC e ARS cuja operação esteja sob sua responsabilidade.

O Formulário de dados AVSEC do PSESCA, nas partes 7, 8 e 9, apresenta os recursos de vigilância utilizados, a localização desses recursos e a indicação dos procedimentos observados pelos profissionais ou a descrição do funcionamento dos equipamentos utilizados para garantir a proteção das áreas.

## **8. CREDENCIAMENTO E AUTORIZAÇÃO**

As pessoas, veículos e equipamentos que acessam às ARS e AC são credenciados pelo operador do aeródromo, conforme previsto no PSA.

Os visitantes que acessam as áreas internas da empresa são identificados e acompanhados por funcionário da empresa.

O Anexo 9 apresenta o diagrama colorido com modelo de credenciais válidas disponibilizado pelo operador de aeródromo, e que deverá estar disponível nos pontos de controle de acesso às AC ou ARS.

O anexo 10 apresenta o diagrama colorido com os modelos de identificações válidas e estabelecidas, para permitir o acesso de visitantes e prestadores de serviço às áreas internas da empresa.

## 9. CONTROLE DE ACESSO

Os pontos de controle de acesso estão representados graficamente no Anexo 6.

O acesso das pessoas, veículos e equipamentos à AC e ARS só é permitido através dos pontos de acesso formalmente instituídos.

Quando um ponto de acesso está em operação, são mantidos os recursos materiais e humanos mínimos necessários para realizar os procedimentos de controle de acesso.

O Formulário de Dados AVSEC do PSESCA, nas partes 10 e 11, apresenta informações sobre os pontos de controle de acesso de pessoas, veículos e equipamentos, descrevendo as especificações destes pontos estabelecidos e implementados na empresa.

### 9.1 PROCEDIMENTOS DE CONTROLE DE ACESSO DE PESSOAS

<Caso a empresa não realize atividade de controle de acesso de pessoas à ARS ou AC, informar “NÃO APLICÁVEL”.

Caso a empresa realize atividade de controle de acesso de pessoas à ARS ou AC, incluir os procedimentos e recursos aplicados, conforme previsto na IS nº 107 para realização de controle de acesso à AC (seção F.24) e à ARS (seções F.25, F.26 e F.27), conforme aplicável>

### 9.2 PROCEDIMENTOS DE CONTROLE DE ACESSO DE VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS

<Caso a empresa não realize atividade de controle de acesso de veículos e equipamentos à ARS ou AC, informar “NÃO APLICÁVEL”.

Caso a empresa realize atividade de controle de acesso de veículos e equipamentos à ARS ou AC, incluir os procedimentos e recursos aplicados, conforme previsto na IS nº 107 para realização de controle de acesso à AC (seção F.24) e à ARS (seções F.25, F.26 e F.27)>

## **10. CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS ÀS PROVISÕES DE BORDO E SERVIÇO DE BORDO**

### **10.1 PROCEDIMENTOS DE PROTEÇÃO DE PROVISÕES DE BORDO E DE SERVIÇO DE BORDO**

<Caso a empresa não produza insumos de provisões de bordo e serviço de bordo, informar “NÃO APLICÁVEL”.

Caso a empresa produza insumos de provisões de bordo e serviço de bordo, incluir os procedimentos e recursos aplicados, conforme previsto no PSOA do operador aéreo, nas seções B.16.1, B.17.2 e B.17.3 da IS nº 108 e nas seções F.43 a F.54 da IS nº 107.>

## **11. CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS À CARGA, MALA POSTAL E OUTROS ITENS**

### **11.1 PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA DA CARGA OU MALA POSTAL**

<Caso a empresa não opere terminal de carga ou mala postal, informar “NÃO APLICÁVEL”.

Caso a empresa opere terminal de carga ou mala postal, incluir os procedimentos e recursos aplicados, conforme previstos na IS nº 107 para cumprimento dos requisitos 107.161, 107.163, 107.165, 107.167 e 107.169 do RBAC 107 (seções F.37 a F.41).

Caso a empresa seja um operador aéreo, e opere terminal de carga ou mala postal, incluir os procedimentos e recursos aplicados, conforme previstos na IS nº 108 para cumprimento dos requisitos 108.123, 108.125, 108.127, 108.129, 108.131, 108.133, 108.135 e 108.137 do RBAC 108 (seções B.18 a B.25)>

## **12. CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS À CADEIA SEGURA DE MATERIAIS DE SERVIÇO, MERCADORIAS E SUPRIMENTOS**

### **12.1 PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA PARA GARANTIA DA CADEIA SEGURA DE MATERIAIS DE SERVIÇO, MERCADORIAS E SUPRIMENTOS**

<Caso a empresa não estabeleça procedimento de cadeia segura para obter autorização para acessar à ARS do aeródromo com objetos sem serem inspecionados no canal de acesso, informar “NÃO APLICÁVEL”.

Caso a empresa estabeleça procedimento de cadeia segura para obter autorização para acessar à ARS do aeródromo com objetos sem serem inspecionados no canal de acesso, incluir os procedimentos e recursos aplicados, conforme previsto no PSA do operador aeródromo e na seção F.46 a F.54 da IS nº 107.>

## 13. RECURSOS EMPREGADOS NAS MEDIDAS DE SEGURANÇA

### 13.1 RECURSOS HUMANOS:

<Descrever os recursos humanos utilizados na aplicação das medidas de segurança (seções 7, 9, 10, 11 e 12), apresentando função, certificação, turnos de trabalho e a disponibilidade desses recursos no tempo.

Exemplo:

| FUNÇÃO    | CERTIFICAÇÃO          | LOCAL    | PROFISSIONAIS POR TURNO | Nº DE TURNOS | HORÁRIOS DOS TURNOS           |
|-----------|-----------------------|----------|-------------------------|--------------|-------------------------------|
| APAC      | Inspeção de Segurança | ACESSO 1 | 2                       | 2            | 8:00 - 14:00<br>14:00 - 20:00 |
| VIGILANTE | AVSEC para Vigilantes | ACESSO 1 | 1                       | 1            | 20:00 - 8:00                  |
| VIGILANTE | AVSEC para Vigilantes | CFTV     | 1                       | 1            | 8:00 - 20:00                  |
| ...       | ...                   | ...      | ...                     | ...          | ...                           |

Os profissionais que desenvolvem atividades AVSEC, além de certificados, possuem acesso às instruções necessárias para a realização de sua atividade de acordo com este PSESCA, com o PSA do operador de aeródromo, e quando aplicável, com o PSOA dos operadores aéreos, tendo acessos às partes relevantes desses documentos ao desempenho de suas funções.

### 13.2 RECURSOS MATERIAIS:

<Descrever os equipamentos de segurança e comunicação utilizados na aplicação de medidas de segurança (seções 7, 9, 10, 11 e 12)>

Exemplo:

Controle de acesso 1:

01 (um) pórtico detector de metais;

02 (dois) detectores manuais de metais (DMM); e

01 (um) rádio comunicador.

Posto de Vigilância de CFTV:

01 (um) monitor com imagens geradas por 5 câmeras de vigilância;

01 (um) rádio comunicador;

01 (um) telefone ...>

Os equipamentos utilizados devem observar os requisitos acerca da aquisição, calibração, operação e manutenção, estabelecidos no RBAC nº 107 e na IS nº 107.

## 14. AÇÕES DE CONTINGÊNCIA

A empresa divulga entre seus funcionários a lista de contatos de emergência informada pelo operador do aeródromo.

Os profissionais possuem fácil acesso à lista de contatos de emergência, nas < informar onde os funcionários podem ter acessos aos contatos de emergência, em cartazes, próximos a telefones, nos versos das credenciais, dentre outros meios aceitos pelo operador do aeródromo e aplicáveis à realidade da empresa>.

Os profissionais são orientados a comunicar o responsável AVSEC da empresa, ou na sua ausência, o operador do aeródromo, por meio dos contatos de emergência, a ocorrência de qualquer anormalidade nas medidas de segurança ou fato que possa trazer prejuízo à AVSEC.

A empresa garante que todos os profissionais possuem acesso a essas orientações por meio <informar se os funcionários são orientados através de palestras, comunicados formais, entre outros meios. Entende-se que a atividade de Conscientização AVSEC, realizada no âmbito do credenciamento aeroportuário é suficiente para atendimento desta seção>.

O Anexo 11 apresenta os fluxogramas de acionamentos para as situações de emergências previstas no plano de contingência do aeródromo.

O Anexo 12 apresenta o formulário para registro de recepção de ameaça de bomba do operador de aeródromo ou do operador aéreo.

O Anexo 13 apresenta a lista atualizada com os contatos de emergência.

## 15. SUPERVISÃO E CUMPRIMENTO DO PSESCA

O operador do aeródromo realiza atividade de supervisão das medidas de segurança aplicadas conforme este PSESCA, com fins de avaliar sua devida implementação.

A supervisão pode ser realizada de várias formas, entre as quais destacam-se as rotinas de avaliação de procedimentos (por meio de CFTV ou presencialmente), os testes AVSEC e verificação de registros documentais.

Caso seja observado o descumprimento das medidas de segurança previstas neste PSESCA, o operador do aeródromo aciona a <informar o nome da empresa responsável pela aplicação do PSESCA> para emissão da sanção prevista no acordo firmado entre ambas, conforme exigido no RBAC 107, 107.231 (b) (1).

Quando é acionada pelo operador de aeródromo acerca da identificação de um descumprimento das medidas de segurança previstas neste PSESCA, a empresa <informar o nome da empresa responsável pela aplicação do PSESCA> busca corrigir a situação imediatamente, apresentando ao operador de aeródromo as evidências objetivas da regularização, tais como, fotos e vídeos.

Nos casos em que a própria empresa identifica um descumprimento a este PSESCA, ou qualquer anormalidade que possa afetar a segurança da aviação civil, a empresa <informar o nome da empresa responsável pela aplicação do PSESCA> comunica a situação imediatamente ao operador de aeródromo.

No caso acima a empresa e o operador do aeródromo buscam implementar meios imediatos para regularização das medidas de segurança e o operador do aeródromo leva em consideração o aviso realizado pela empresa na decisão de aplicação de sanção contratual.

O operador do aeródromo supervisiona a regularização do descumprimento identificado, através de prazos e condições estabelecidos entre as partes. Medidas de segurança mitigadoras podem ser aplicadas durante o prazo de regularização do descumprimento.

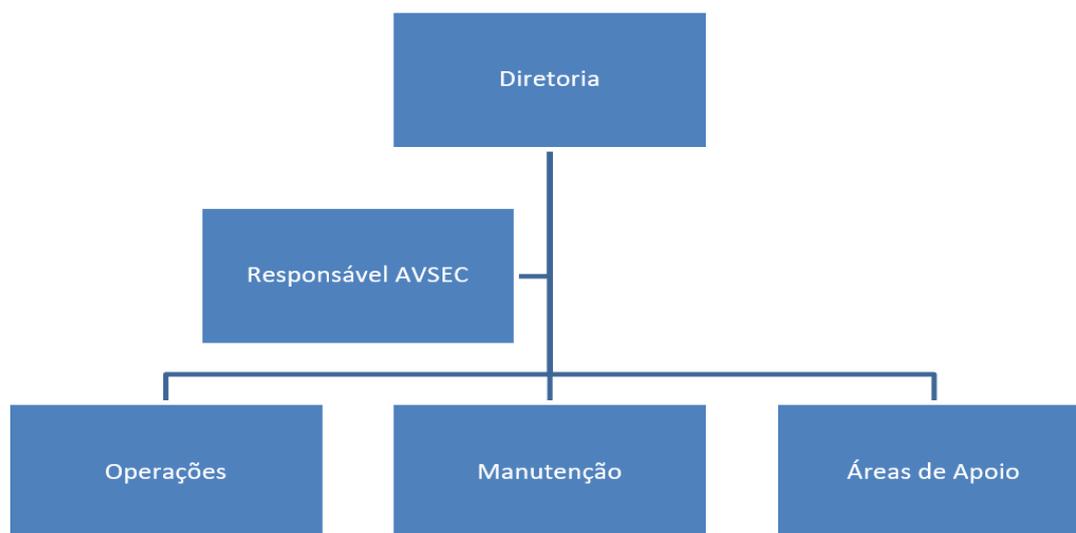
Em casos de reincidências no descumprimento desse PSESCA ou percepção clara de falta de compromisso da empresa com as medidas de segurança, o operador do aeródromo adota providências para declarar o rompimento do contrato de exploração de área aeroportuária com a empresa ou encaminha solicitação à ANAC para descredenciamento da empresa como ESATA, para o caso aplicável.

## ANEXO 1

### Estrutura organizacional da empresa

<Inserir o organograma da empresa de maneira a ilustrar, principalmente a estrutura organizacional dedicada à segurança AVSEC da organização

Exemplo:



Importante representar a estrutura real da organização>

## ANEXO 2

### **Termo de Responsabilidade pelo Cumprimento do PSESCA**

Em atenção à regulamentação da ANAC e orientação do Operador do Aeródromo, declaramos que temos conhecimento, nesta data, das responsabilidades, medidas e procedimentos de segurança da aviação civil contidos no PSESCA, elaborado, atualizado e conferido pelo responsável AVSEC pela Elaboração, Guarda, Distribuição e Controle do PSESCA.

Sendo assim, assinamos o presente Termo de Compromisso de Cumprimento responsabilizando-nos e comprometendo-nos pelo atendimento ao disposto no referido PSESCA em todos os seus aspectos legais e normativos, perante a Autoridade de Aviação Civil e o Operador do Aeródromo.

(Localidade), (dia) de (mês) de (ano)

Nome e assinatura do Representante Legal da Empresa

CPF do Representante Legal da Empresa

## ANEXO 3

### **Termo de Responsabilidade pela Elaboração, Guarda, Distribuição e Controle**

Em atenção à designação do Presidente (ou do Representante Legal) da empresa, declaro que o presente PSESCA foi produzido em consonância com a regulamentação da ANAC e orientação do Operador do Aeródromo.

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

Sendo assim, assino o presente Termo de Elaboração, Guarda, Distribuição e Controle.

(Localidade), (dia) de (mês) de (ano)

Nome e assinatura do Responsável AVSEC da empresa

CPF do Responsável AVSEC da empresa

## ANEXO 4

### **Planta de Classificação das Áreas**

<Incluir planta baixa ou desenho esquemático das instalações da empresa, informando a designação de área como pública (AP), interna da empresa, controlada (AC) ou restrita de segurança (ARS), de acordo com avaliação de risco, por meio de indicações e legendas>

<As plantas devem ser elaboradas em escala que permita a visualização e interpretação das demarcações, de forma que seja possível identificar claramente as áreas e instalações abrangidas pelos perímetros. A identificação da localização deve ser facilitada pelo emprego de mapa de grade contendo um sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas>

## ANEXO 5

### **Planta de Zoneamento de Segurança das Instalações da Empresa**

<Incluir planta baixa ou desenho esquemático das instalações da empresa, representando o zoneamento de segurança da empresa, incluindo a classificação das áreas internas, incluindo todos os pavimentos.>

<As plantas devem ser elaboradas em escala que permita a visualização e interpretação das demarcações, de forma que seja possível identificar claramente as áreas e instalações abrangidas pelos perímetros. A identificação da localização deve ser facilitada pelo emprego de mapa de grade contendo um sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas.>

## ANEXO 6

### **Planta com indicação dos pontos de controle de acesso**

<Incluir planta baixa ou desenho esquemático das instalações da empresa, indicando os pontos de controle de acesso às áreas controladas e áreas restritas de segurança>

<As plantas devem ser elaboradas em escala que permita a visualização e interpretação das demarcações, de forma que seja possível identificar claramente as áreas e instalações abrangidas pelos perímetros. A identificação da localização deve ser facilitada pelo emprego de mapa de grade contendo um sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas>

## ANEXO 7

### **Planta com indicação dos fluxos de entrada, saída e circulação de veículos, equipamentos, pessoas, suprimentos e volumes de carga ou mala postal**

<Incluir planta baixa ou desenho esquemático das instalações da empresa, indicando os percursos e fluxos de entrada, saída e circulação de veículos, equipamentos, pessoas, suprimentos e volumes de carga ou mala postal. Nos terminais de carga, indicar as áreas específicas de processamento de carga que abrangem aquelas destinadas às atividades de aceitação (ou recebimento), armazenamento, transferência, paletização (ou expedição), conferência (ou fiscalização) e inspeção de volumes de carga, além de outras que sejam necessárias>

<As plantas devem ser elaboradas em escala que permita a visualização e interpretação das demarcações, de forma que seja possível identificar claramente as áreas e instalações abrangidas pelos perímetros. A identificação da localização deve ser facilitada pelo emprego de mapa de grade contendo um sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas>

## ANEXO 8

### **Planta com localização das câmeras do CFTV**

<Incluir planta baixa ou desenho esquemático das instalações da empresa, indicando a localização das câmeras do Circuito Fechado de TV >

<As plantas devem ser elaboradas em escala que permita a visualização e interpretação das demarcações, de forma que seja possível identificar claramente as áreas e instalações abrangidas pelos perímetros. A identificação da localização deve ser facilitada pelo emprego de mapa de grade contendo um sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas>

## ANEXO 9

### **Modelos de credenciais e autorizações utilizadas no ambiente aeroportuário**

< Anexar o diagrama colorido com modelo de credenciais válidas do operador de aeródromo.>

## **ANEXO 10**

### **Modelos de identificações utilizadas pela empresa para serviço e visitantes no interior de suas instalações**

< Anexar o diagrama colorido com modelo das identificações válidas.>

## **ANEXO 11**

### **Fluxogramas de acionamentos para as situações emergência previstas no plano de contingência**

< Anexar os fluxogramas de acionamento do plano de contingência do aeródromo e do operador aéreo.>

## **ANEXO 12**

### **Formulário de recepção de ameaça de bomba**

< Anexar o formulário de registro de recepção de ameaça de bomba do aeródromo ou do operador aéreo.>

## **ANEXO 13**

### **Lista atualizada com contatos de emergência**

<Elaborar uma lista atualizada com os contatos para situações de emergências.>

## ANEXO 14

### **Declaração de relação contratual do Operador Aéreo**

<No caso de PSESCA apresentado ao operador de aeródromo por empresa contratada pelo operador aéreo para operar carga aérea, apresentar declaração do operador aéreo, assinada por seu responsável local ou nacional pela AVSEC, afirmando que a empresa que elaborou o PSESCA efetivamente opera carga para o operador aéreo.>

## ANEXO 15

### **Termo de anuência do Operador Aéreo**

<No caso de PSESCA apresentado ao operador de aeródromo por empresa contratada pelo operador aéreo para operar carga aérea, apresentar declaração do operador aéreo, assinada por seu responsável local ou nacional pela AVSEC, afirmando que o PSESCA elaborado pela empresa contratada atende aos critérios mínimos de segurança estabelecidos no PSOA do operador aéreo.>

## **ANEXO 16**

### **Modelos de controles utilizados para registros**

<Apresentar modelos de formulários para controle de acesso, controle de lacres, etc.>

## ANEXO 2

# *Formulário de Dados AVSEC do PSESCA*

Os modelos previstos no presente manual podem ser acessados em arquivo editável, disponível na página do BAsET, para uso ostensivo dos interessados.

## DADOS AVSEC DA EMPRESA

### INFORMAÇÕES CADASTRAIS DA EMPRESA

|                         |  |
|-------------------------|--|
| <b>Razão Social:</b>    | [Razão Social da Empresa]                              |
| <b>Razão Comercial:</b> | [Nome Fantasia da Empresa]                             |
| <b>CNPJ:</b>            | [Número do CNPJ da Empresa]                            |
| <b>Endereço:</b>        | [Endereço de Funcionamento da Empresa]                 |
| <b>Site:</b>            | [Endereço do sítio eletrônico da Empresa na Internet]  |
| <b>Atividades:</b>      | [Atividades desempenhadas pela Empresa, conforme CNAE] |

### INFORMAÇÃO DO RESPONSÁVEL LEGAL DA EMPRESA

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Responsável Legal:</b> | [Nome do Representante Legal da Empresa]              |
| <b>CPF:</b>               | [Número do CPF do Representante Legal da Empresa]     |
| <b>Cargo:</b>             | [Cargo do Representante Legal da Empresa]             |
| <b>Telefone:</b>          | [Número de Telefone, com DDD]                         |
| <b>E-mail:</b>            | [Endereço eletrônico para recebimento de informações] |

### INFORMAÇÃO DO RESPONSÁVEL AVSEC DA EMPRESA

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| <b>Responsável AVSEC:</b>       | [Nome do Responsável AVSEC da Empresa]                |
| <b>CPF:</b>                     | [Número do CPF do Responsável AVSEC da Empresa]       |
| <b>Telefone:</b>                | [Número de Telefone, com DDD]                         |
| <b>E-mail:</b>                  | [Endereço eletrônico para recebimento de informações] |
| <b>Capacitação AVSEC:</b>       | [Informar o curso AVSEC conforme RBAC 110]            |
| <b>Validade da Capacitação:</b> | [Informar validade do curso AVSEC conforme RBAC 110]  |

### INFORMAÇÃO DO RESPONSÁVEL AVSEC SUBSTITUTO DA EMPRESA

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| <b>Responsável AVSEC:</b>       | [Nome do Responsável AVSEC da Empresa]                |
| <b>CPF:</b>                     | [Número do CPF do Responsável AVSEC da Empresa]       |
| <b>Telefone:</b>                | [Número de Telefone, com DDD]                         |
| <b>E-mail:</b>                  | [Endereço eletrônico para recebimento de informações] |
| <b>Capacitação AVSEC:</b>       | [Informar o curso AVSEC conforme RBAC 110]            |
| <b>Validade da Capacitação:</b> | [Informar validade do curso AVSEC conforme RBAC 110]  |

| <b>DADOS AVSEC DA EMPRESA</b>                    |   |
|--|---|
| <b>INFORMAÇÃO DOS MEMBROS PERMANENTES DA CSA</b> |   |
| <b>TITULAR:</b>                                  | [Nome do Representante Titular na CSA]                    |
| <b>Cargo:</b>                                    | [Cargo do Representantes Titular da CSA]                  |
| <b>CPF:</b>                                      | [Número do CPF do Representante Titular na CSA]           |
| <b>E-mail:</b>                                   | [Endereço eletrônico para recebimento de informações]     |
| <b>Capacitação AVSEC:</b>                        | [Informar o curso AVSEC do Representante Titular na CSA]  |
| <b>SUPLENTE:</b>                                 | [Nome do Representante Suplente na CSA]                   |
| <b>Cargo:</b>                                    | [Cargo do Representante Suplente da CSA]                  |
| <b>CPF:</b>                                      | [Número do CPF do Representante Suplente na CSA]          |
| <b>E-mail:</b>                                   | [Endereço eletrônico para recebimento de informações]     |
| <b>Capacitação AVSEC:</b>                        | [Informar o curso AVSEC do Representante Suplente na CSA] |

| <b>DADOS AVSEC DA EMPRESA</b>                |                        |   |
|--|------------------------|---|
| <b>ATIVIDADES DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA</b> |                        |   |
| <b>Categoria</b>                             | <b>Nome da Empresa</b> | <b>Atuação</b>  |
| <b>Proteção da Aviação Civil</b>             | [Nome da empresa]      | [Especificar os processos de proteção em que atuam: VIGILÂNCIA, CONTROLE DE ACESSO, INSPEÇÃO, etc.]                         |
| <b>Vigilância</b>                            | [Nome da empresa]      | [Especificar os processos de vigilância em que atuam: VIGILÂNCIA, CONTROLE DE ACESSO, INSPEÇÃO, etc.]                       |
| <b>Manuseio de Carga</b>                     | [Nome da empresa]      | [Especificar os processos de manuseio de carga em que atuam: RECEBIMENTO E IDENTIFICAÇÃO DE CARGA, PROTEÇÃO DE CARGA, etc.] |
| Acrescentar linhas, se necessário            |                        |   |

## DADOS AVSEC DA EMPRESA

## ZONEAMENTO DE ÁREA DE TÁXI AÉREO OU DA AVIAÇÃO GERAL

## CLASSIFICAÇÃO DAS ÁREAS OPERACIONAIS

| Área, edificação ou instalação  | Classificação |
|---|---------------|
| <b>Pátio de estacionamento de aeronaves de táxi aéreo ou da aviação geral</b> (especificar a sala se houver mais de uma no aeródromo)                                   | AC ou ARS     |
| <b>Área de embarque passageiros para táxi aéreo ou da aviação geral, entre o ponto de controle e a aeronave</b> (especificar a sala se houver mais de uma no aeródromo) | AC ou ARS     |
| <b>Área de processamento de bagagem despachada para táxi aéreo ou da aviação geral</b> (especificar a sala se houver mais de uma no aeródromo)                          | AC ou ARS     |
| <b>Área de processamento de carga ou mala postal para táxi aéreo ou da aviação geral</b> (especificar a sala se houver mais de uma no aeródromo)                        | AC ou ARS     |
| <b>Área de processamento de suprimentos para táxi aéreo ou da aviação geral</b> (especificar a área se houver mais de uma no aeródromo)                                 | AC ou ARS     |
| Eliminar ou acrescentar linhas na tabela, conforme realidade operacional do aeródromo e denominação própria das suas áreas, edifícios e instalações.                    | -             |

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

| <b>DADOS AVSEC DA EMPRESA</b>   |                      |
|---|----------------------|
| <b>ZONEAMENTO DE ÁREA DE EMPRESA DE PROVISÕES DE BORDO, SERVIÇOS DE BORDO OU FORNECEDORA DE INSUMOS OU MERCADORIAS PARA O AEROPORTO</b> |                      |
| <b>CLASSIFICAÇÃO DAS ÁREAS OPERACIONAIS</b>   |                      |
| <b>Áreas dentro da empresa de comissaria</b>  | <b>Classificação</b> |
| <b>Área ou ponto de aceitação ou recebimento de mercadorias e insumos</b> (especificar, se houver mais de uma área)                     | AP ou AC             |
| <b>Área de armazenamento de mercadorias e insumos</b>   | AP ou AC ou ARS      |
| <b>Área de inspeção de mercadorias e insumos</b>  | ARS                  |
| <b>Área de Produção</b>   | ARS                  |
| <b>Área de armazenamento de provisões e serviços de bordo</b>   | ARS                  |
| <b>Área de inspeção de provisões e serviços de bordo</b>  | ARS                  |
| <b>Área de carregamento de provisões e serviços de bordo</b>  | ARS                  |
| Eliminar ou acrescentar linhas na tabela, conforme realidade operacional do aeródromo e denominação própria das suas áreas.             | -                    |

## DADOS AVSEC DA EMPRESA

### BARREIRAS DE SEGURANÇA

#### BARREIRAS FÍSICAS (ARTIFICIAIS)

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

#### PERÍMETROS DELIMITADOS SEM BARREIRAS DE SEGURANÇA

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

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

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

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

| <b>DADOS AVSEC DA EMPRESA</b>  |   |  |   |
|--|---|--|---|
| <b>PONTOS DE CONTROLE DE ACESSO (AC e ARS) – Especificação e Localização</b> |   |  |   |
| <b>Especificação do Ponto de Controle de Acesso</b>                          | <b>Destinação</b>   | <b>Tipo de Acesso</b>  | <b>Localização na Empresa</b>   |
| Especificar a denominação  | <input type="checkbox"/> Pessoas<br><input type="checkbox"/> Veículos<br><input type="checkbox"/> Tripulantes | <input type="checkbox"/> ARS <input type="checkbox"/> AC<br><input type="checkbox"/> Emergencial | Especificar a localização pelo código do mapa de grade, conforme planta do Anexo de pontos de Controle de Acesso. |
| Especificar a denominação  | <input type="checkbox"/> Pessoas<br><input type="checkbox"/> Veículos<br><input type="checkbox"/> Tripulantes | <input type="checkbox"/> ARS <input type="checkbox"/> AC<br><input type="checkbox"/> Emergencial | Especificar a localização pelo código do mapa de grade, conforme planta do Anexo de pontos de Controle de Acesso. |
| Acrescentar e excluir linhas na tabela, conforme necessário.                 | -   | -  | -   |

**DADOS AVSEC DA EMPRESA****IDENTIFICAÇÃO E INSPEÇÃO DE SEGURANÇA:****PONTOS DE CONTROLE DE ACESSO À AC E ARS DESTINADO A PESSOAS**

| <b>Especificação do Ponto de Controle de Acesso</b>                    | <b>Recursos Materiais</b>   | <b>Recursos Humanos</b>   |
|--|---|---|
| Especificar a denominação, informando o local, caso exista mais de um. | Especificar os recursos materiais disponíveis no ponto de controle de acesso. | Especificar os recursos humanos disponíveis no ponto de controle de acesso. |
| Acrescentar e excluir linhas na tabela, conforme necessário.           | -   | -   |

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

| <b>Especificação do Ponto de Controle de Acesso</b>                    | <b>Recursos Materiais</b>   | <b>Recursos Humanos</b>   |
|--|---|---|
| Especificar a denominação, informando o local, caso exista mais de um. | Especificar os recursos materiais disponíveis no ponto de controle de acesso. | Especificar os recursos humanos disponíveis no ponto de controle de acesso. |
| Acrescentar e excluir linhas na tabela, conforme necessário.           | -   | -   |

**PONTOS DE CONTROLE DE ACESSO À AC E ARS DESTINADO A INSUMOS E MERCADORIAS**

| <b>Especificação do Ponto de Controle de Acesso</b>                    | <b>Recursos Materiais</b>   | <b>Recursos Humanos</b>   |
|--|---|---|
| Especificar a denominação, informando o local, caso exista mais de um. | Especificar os recursos materiais disponíveis no ponto de controle de acesso. | Especificar os recursos humanos disponíveis no ponto de controle de acesso. |
| Acrescentar e excluir linhas na tabela, conforme necessário.           | -   | -   |

## DADOS AVSEC DA EMPRESA

### ANEXOS INTEGRANTES DO FORMULÁRIO DE DADOS AVSEC DO PSESCA

- (1) **Estrutura organizacional da Empresa.** Apresentar o organograma geral da Empresa, destacando as estruturas organizacionais dedicadas à segurança aeroportuária.
- (2) **Termo de Responsabilidade pelo Cumprimento do Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Exploradores de Área Aeroportuária – PSESCA.** Anexar documento com data, identificação e assinatura dos responsáveis.
- (3) **Termo de Responsabilidade pela Elaboração, Guarda, Distribuição e Controle do Plano de Segurança de Empresa de Serviços Auxiliares ou Exploradores de Área Aeroportuária – PSESCA.** Anexar documento com data, identificação e assinatura dos responsáveis.
- (4) **Planta(s) de classificação das áreas públicas (lado terra), áreas controladas e áreas restritas de segurança.** Incluir planta(s) de todos os pavimentos.
- (5) **Planta(s) de zoneamento de segurança das Instalações da Empresa, incluindo classificação das áreas internas.** Incluir planta(s) de todos os pavimentos.
- (6) **Planta(s) 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.
- (7) **Planta(s) com a indicação dos percursos e fluxos de entrada, saída e circulação de veículos, pessoas, volumes de carga ou mala postal, materiais de serviço, mercadorias e suprimentos.** Indicar áreas específicas de processamento de carga que abrangem aquelas destinadas às atividades de aceitação (ou recebimento), armazenamento, transferência, paletização (ou expedição), conferência (ou fiscalização) e inspeção de volumes de carga, além de outras que sejam necessárias.
- (8) **Planta(s) com a localização das câmeras do Circuito Fechado de Televisão – CFTV.**
- (9) **Modelos de credenciais, autorizações e identificações utilizadas no ambiente aeroportuário.** Anexar o diagrama colorido com modelo de credenciais válidas.
- (10) **Modelos de identificações utilizadas pela empresa para serviço e visitantes no interior das suas instalações.** Anexar o diagrama colorido com modelo das identificações válidas.
- (11) **Fluxogramas de acionamentos para as situações de emergência previstas no plano de contingência.** Anexar os fluxogramas de acionamento do plano de contingência do aeródromo e do operador aéreo.
- (12) **Formulário de recepção de ameaça de bomba.** Anexar o formulário de registro de recepção de ameaça de bomba do operador de aeródromo ou do operador aéreo.
- (13) **Lista atualizada com contatos de emergência.**
- (14) **Declaração de relação contratual do operador aéreo.** (quando aplicável)
- (15) **Termo de anuência do operador aéreo.** (quando aplicável)
- (16) **Modelos de controles utilizados para registros.** Inserir formulários de controle de acesso, controle de lacres, etc.
- (17) **Inventário de equipamentos de segurança.** (quando aplicável)
- (18) **Programa de testes e ensaios de aferição de equipamentos de segurança.** (quando aplicável)
- (19) **Programa de manutenção preventiva de equipamentos de segurança.** (quando aplicável)

## DADOS AVSEC DA EMPRESA

**(20) Procedimento de cadeia segura.** (quando aplicável)

**(21) Controle de Itens Proibidos que necessitam permanecer em ARS.** (quando aplicável)

**(22) Inventário de Controle de Itens Proibidos que necessitam permanecer em ARS.** (quando aplicável)

**(23) Resultado da Avaliação de Risco AVSEC (implementação do PSESCA, definição de zoneamento, eventos, ameaças e vulnerabilidades locais).** (quando aplicável)

[Acréscitar ou excluir linhas, se necessário]

# ANEXO 3

## *Formulário de Avaliação de PSESCA*

Os modelos previstos no presente manual podem ser acessados em arquivo editável, disponível na página do BAsET, para uso ostensivo dos interessados.

|  <b>BAsE T</b><br>Brazilian Aviation<br>Security Team |  | Formulário de Avaliação de PSESCA |     |                          |           |              |
|--|--|-----------------------------------|-----|--------------------------|-----------|--------------|
| Revisão 00   |  |                                   |     |                          |           |              |
| 16/02/2024   |  |                                   |     |                          |           |              |
| Nome da Empresa:   |  |                                   |     |                          |           |              |
| Data de Elaboração do PSESCA:  |  |                                   |     | Nº da Revisão do PSESCA: |           |              |
| Data do Envio do PSESCA:   |  |                                   |     |                          |           |              |
| Nº   | REQUISITO ESTABELECIDO   | CONTÉM?                           |     |                          | CONFORME? |              |
| Objetivo   |  | Sim                               | Não | N/A                      | Conforme  | Não conforme |
| 1  | a) Apresenta o nome da empresa/instituição?  |                                   |     |                          |           |              |
|  | b) Apresenta o nome do aeródromo?  |                                   |     |                          |           |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)  |  |                                   |     |                          |           |              |
| ESTRUTURA E CONTEÚDO DO PSESCA   |  | Sim                               | Não | N/A                      | Conforme  | Não Conforme |
| 2  | a) Apresenta o Formulário de Dados AVSEC do PSESCA preenchido com os dados da Empresa? |                                   |     |                          |           |              |
|  | b) Apresenta a Listagem de Inclusão de Medidas Adicionais de Segurança?                |                                   |     |                          |           |              |
|  | c) Apresenta a Listagem de Procedimentos Alternativos de Segurança?                    |                                   |     |                          |           |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)  |  |                                   |     |                          |           |              |

| DADOS DA EMPRESA - FORMULÁRIO DE DADOS AVSEC DO PSESCA        |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
|---|---|-----|-----|-----|----------|--------------|
| 3   | a) Apresenta o nome da empresa? CNPJ? Endereço?   |     |     |     |          |              |
|   | b) Apresenta as atividades e serviços desenvolvidos pela empresa?   |     |     |     |          |              |
|   | c) Apresenta o nome do representante legal? CPF? Cargo? Contato telefônico? E-mail?   |     |     |     |          |              |
|   | d) Apresenta o nome do responsável AVSEC? CPF? Contato telefônico? E-mail?  |     |     |     |          |              |
|   | e) Apresenta a Capacitação AVSEC do Responsável AVSEC, conforme apêndice A do RBAC nº 110?  |     |     |     |          |              |
|   | f) Apresenta o nome do responsável AVSEC Substituto? CPF? Contato telefônico? E-mail?   |     |     |     |          |              |
|   | g) Apresenta a Capacitação AVSEC do Responsável AVSEC Substituto, conforme apêndice A do RBAC nº 110?                               |     |     |     |          |              |
|   | h) Apresenta os nomes dos membros da CSA? Cargos? CPF? E-mails? (titular e suplente)  |     |     |     |          |              |
|   | i) Apresenta as Capacitações dos membros da CSA? (titular e suplente)   |     |     |     |          |              |
|   | j) Apresenta o nome das empresas que desempenham atividades de segurança sob sua reponsabilidade?                                   |     |     |     |          |              |
|   | k) Apresenta a classificação das áreas, com base no zoneamento das áreas de táxi aéreo ou aviação geral?                            |     |     |     |          |              |
|   | l) Apresenta a classificação das áreas, com base no zoneamento do terminal de cargas?   |     |     |     |          |              |
|   | m) Apresenta a classificação das áreas, com base no zoneamento das áreas de comissaria?   |     |     |     |          |              |
|   | n) Apresenta informações sobre as barreiras físicas de segurança?   |     |     |     |          |              |
|   | o) Apresenta informações sobre os perímetros delimitados sem barreiras físicas de segurança?  |     |     |     |          |              |
|   | p) Apresenta informações sobre recursos e procedimentos de vigilância e supervisão da edificação?                                   |     |     |     |          |              |
|   | q) Apresenta informações sobre recursos e procedimentos de vigilância e supervisão do terminal de carga?                            |     |     |     |          |              |
|   | r) Apresenta informações sobre recursos e procedimentos de vigilância e supervisão das áreas de táxi aéreo e aviação geral?         |     |     |     |          |              |
|   | s) Apresenta informações sobre especificação, destinação, tipo de acesso e localização dos pontos de controle de acesso à AC e ARS? |     |     |     |          |              |
|   | t) Apresenta especificação, recursos (materiais e humanos) dos pontos de controle de acesso à ARS?                                  |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada) |   |     |     |     |          |              |

| APLICABILIDADE  |  | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
|---|--|-----|-----|-----|----------|--------------|
| 4   | a) O critério de exigência de PSESCA está corretamente enquadrado?   |     |     |     |          |              |
|   | b) Informa o nome da empresa responsável pela aplicação do PSESCA e o nome do operador do aeródromo?   |     |     |     |          |              |
|   | c) Apresenta (pode ser como Anexo) termo de responsabilidade de cumprimento do PSESCA?   |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)   |  |     |     |     |          |              |
| DESIGNAÇÃO DO PROFISSIONAL RESPONSÁVEL AVSEC E GUARDA DO PSESCA |  | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| 5   | a) O profissional designado possui a capacitação necessária (Básico AVSEC, AVSEC para Operador de Aeródromo ou AVSEC para Operador Aéreo – IS 107-001, F.76.2.1)?  |     |     |     |          |              |
|   | b) O PSESCA indica os contatos do Responsável AVSEC?   |     |     |     |          |              |
|   | c) O PSESCA apresenta um termo de responsabilidade pela elaboração, guarda, distribuição e controle do PSESCA, assinado pelo Responsável AVSEC?  |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)   |  |     |     |     |          |              |
| ZONEAMENTO E BARREIRAS DE SEGURANÇA                             |  | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| 6   | a) O PSESCA apresenta ao menos as seguintes áreas como ARS: Área que permita o livre acesso de pessoas e objetos à ARS do aeródromo; Local de armazenamento de carga conhecida?  |     |     |     |          |              |
|   | b) O PSESCA apresenta ao menos as seguintes áreas como AC: Área que permita o livre acesso de pessoas e objetos à AC do aeródromo; Local de manipulação de provisões de serviço de bordo ou seus insumos; Instalação classificada como ponto sensível?   |     |     |     |          |              |
|   | c) O Zoneamento de segurança previsto no PSESCA é compatível com o Zoneamento de segurança do aeródromo?   |     |     |     |          |              |
|   | d) É apresentado o Zoneamento através de planta baixa ou desenho esquemático das instalações, indicando a designação de cada área? (obs.: apresentar no desenho portas, janelas, fluxos e designação de utilização de cada espaço)   |     |     |     |          |              |
|   | e) O PSESCA prevê que os limites entre ARS e AC, ARS e áreas públicas e entre AC e áreas públicas sejam segregados por meio de barreiras de segurança ou vigilância permanente, de forma que o acesso de pessoas, objetos e veículos entre as áreas ocorra através dos pontos de controle de acesso indicados no PSESCA ou no PSA? |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)   |  |     |     |     |          |              |

| CREDENCIAMENTO E AUTORIZAÇÃO   |  | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
|--|--|-----|-----|-----|----------|--------------|
| 7  | a) O PSESCA prevê que as pessoas, veículos e equipamentos que acessam às ARS e AC são credenciados pelo operador de aeródromo, conforme previsto no PSA?   |     |     |     |          |              |
|  | b) O PSESCA prevê que os visitantes que acessam as áreas internas da empresa são identificados e acompanhados por funcionários da empresa?   |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)        |  |     |     |     |          |              |
| CONTROLE DE ACESSO   |  | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| 8  | a) O PSESCA prevê os procedimentos de controle de acesso de pessoas, objetos e mercadorias? Esses procedimentos estão de acordo com a legislação em vigor (em especial IS 107-001, seções F.25 e F.26 e no caso de AC F.24)? |     |     |     |          |              |
|  | b) O PSESCA prevê os procedimentos de controle de acesso de veículos e equipamentos? Esses procedimentos estão de acordo com a legislação em vigor (em especial IS 107-001, seções F.25 e F.26 e no caso de AC F.24)?        |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)        |  |     |     |     |          |              |
| CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS À CARGA, MALA POSTAL E OUTROS ITENS |  | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| 9  | a) O PSESCA prevê os procedimentos relativos à segurança da carga ou mala postal?  |     |     |     |          |              |
|  | b) Esses procedimentos estão de acordo com a legislação em vigor (em especial o RBAC 107 requisitos 107.161, 107.163, 107.165, 107.167, 107.169)?  |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)        |  |     |     |     |          |              |
| CONTROLES DE SEGURANÇA RELATIVOS À PROVISÕES DE SERVIÇO DE BORDO     |  | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| 10   | a) O PSESCA prevê os procedimentos relativos à proteção de serviços de bordo?  |     |     |     |          |              |
|  | b) Esses procedimentos estão de acordo com a legislação em vigor (em especial o PSOA do Operador Aéreo e seção F.14.2 da IS 108)?  |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)        |  |     |     |     |          |              |

| RECURSOS EMPREGADOS NAS MEDIDAS DE SEGURANÇA  |  | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
|---|--|-----|-----|-----|----------|--------------|
| 11  | RECURSOS HUMANOS   |     |     |     |          |              |
|   | a) O PSESCA descreve os recursos humanos utilizados na aplicação das medidas de segurança (compatíveis com as seções 9, 10, 11 e 12), apresentando função, certificação, turnos de trabalho e disponibilidade desses recursos no tempo?  |     |     |     |          |              |
|   | b) Os profissionais designados são certificados?   |     |     |     |          |              |
|   | c) O PSESCA estabelece a forma de acesso às instruções necessárias para a realização das atividades de acordo com o PSESCA e o PSA?  |     |     |     |          |              |
|   | RECURSOS MATERIAIS   |     |     |     |          |              |
|   | a) O PSESCA descreve os equipamentos de segurança e comunicação utilizados na aplicação de medidas de segurança (compatíveis com as seções 9, 10, 11, 12 e 14)? (exemplo: Controle de Acesso I – 01 pórtico detector de metais, 02 detectores manuais de metais, 01 rádio comunicador, etc.).      |     |     |     |          |              |
| b) Os equipamentos utilizados obedecem aos requisitos acerca da aquisição, calibração, operação e manutenção estabelecidos no RBAC 107 e na IS 107, além de outras legislações pertinentes? |  |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)   |  |     |     |     |          |              |
| AÇÕES DE CONTINGÊNCIA   |  | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| 12  | a) O PSESCA estabelece que a empresa divulga entre os funcionários a lista de contatos de emergência informada pelo operador de aeródromo?   |     |     |     |          |              |
|   | b) O PSESCA estabelece que os profissionais possuem fácil acesso à lista de contatos de emergência? Se sim, informa onde eles podem ter acesso a esses contatos?   |     |     |     |          |              |
|   | c) O PSESCA estabelece que os profissionais são orientados a comunicar o responsável AVSEC da empresa, ou na sua ausência, o operador de aeródromo, por meio dos contatos de emergência, a ocorrência de qualquer anormalidade nas medidas de segurança ou fato que possa trazer prejuízo à AVSEC? |     |     |     |          |              |
|   | d) A empresa garante que os profissionais possuem acesso a essas orientações?  |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)   |  |     |     |     |          |              |

| SUPERVISÃO E CUMPRIMENTO DO PSESCA                            |  | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
|---|--|-----|-----|-----|----------|--------------|
| 13  | a) O PSESCA estabelece que o operador de aeródromo realiza atividade de supervisão das medidas de segurança aplicadas no PSESCA para avaliar a sua implementação?  |     |     |     |          |              |
|   | b) Informa ainda que essa supervisão pode ser de várias formas, como CFTV, presencialmente, testes AVSEC, registros documentais, etc.?   |     |     |     |          |              |
|   | c) O PSESCA estabelece que o descumprimento prevê a aplicação de sanções conforme RBAC 107, item 107.231(b)(1).  |     |     |     |          |              |
|   | d) O PSESCA estabelece que no caso de descumprimento de alguma medida de segurança a mesma busca corrigir a situação imediatamente, apresentando evidências objetivas da regularização?  |     |     |     |          |              |
|   | e) O PSESCA estabelece que quando a própria empresa identifica um descumprimento ao PSESCA a mesma comunica a situação imediatamente ao operador de aeródromo?   |     |     |     |          |              |
|   | f) O PSESCA estabelece que no caso acima a empresa e o operador de aeródromo buscam implementar meios imediatos para a regularização das medidas e o operador de aeródromo leva em consideração o aviso realizado pela empresa na decisão de aplicação de sanção contratual?   |     |     |     |          |              |
|   | g) O PSESCA estabelece que o operador de aeródromo supervisiona a regularização do descumprimento identificado através de prazos e condições estabelecidos entre as partes e que medidas mitigadoras podem ser aplicadas durante o prazo de regularização do descumprimento?   |     |     |     |          |              |
|   | h) O PSESCA estabelece que em caso de reincidências de descumprimento ou percepção clara da falta de compromisso da empresa com as medidas de segurança, o operador de aeródromo adota providências para declarar o rompimento de contrato de exploração de área aeroportuária com a empresa ou solicita à ANAC descredenciamento da empresa como ESATA, quando aplicável? |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada) |  |     |     |     |          |              |

| ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA EMPRESA  |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
|--|---|-----|-----|-----|----------|--------------|
| Anexo 1  | a) O PSESCA apresenta organograma da empresa de maneira a ilustrar, principalmente a estrutura organizacional dedicada à segurança AVSEC da organização?  |     |     |     |          |              |
|  | b) O organograma demonstra a relação entre o Responsável AVSEC e o Representante Legal da empresa?  |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)              |   |     |     |     |          |              |
| TERMO DE RESPONSABILIDADE DE CUMPRIMENTO DO PSESCA                         |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| Anexo 2  | a) O PSESCA apresenta modelo de Termo de Responsabilidade conforme estabelecido pela ANAC?  |     |     |     |          |              |
|  | b) O Termo está datado e assinado pelo representante legal da empresa?  |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)              |   |     |     |     |          |              |
| TERMO DE RESPONSABILIDADE PELA ELABORAÇÃO, GUARDA, DISTRIBUIÇÃO E CONTROLE |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| Anexo 3  | a) O PSESCA apresenta modelo de Termo de Responsabilidade conforme estabelecido pela ANAC?  |     |     |     |          |              |
|  | b) O Termo está datado e assinado pelo Responsável AVSEC da empresa?  |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)              |   |     |     |     |          |              |
| PLANTA BAIXA OU DESENHO ESQUEMÁTICO - CLASSIFICAÇÃO DE ÁREAS               |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| Anexo 4  | a) O PSESCA apresenta planta baixa ou desenho esquemático das instalações da empresa, informando a designação de área como pública (AP), interna da empresa, controlada (AC) ou restrita de segurança (ARS), de acordo com avaliação de risco, por meio de indicações e legendas? |     |     |     |          |              |
|  | b) A planta foi elaborada em escala que permita a visualização e interpretação das demarcações, de forma que seja possível identificar claramente as áreas e instalações abrangidas pelos perímetros?   |     |     |     |          |              |
|  | c) A planta foi elaborada com emprego de mapa de grade contendo um sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas, para facilitar a identificação da localização das estruturas?   |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)              |   |     |     |     |          |              |

| PLANTA BAIXA OU DESENHO ESQUEMÁTICO - ZONEAMENTO DE SEGURANÇA      |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
|--|---|-----|-----|-----|----------|--------------|
| Anexo 5  | a) O PSESCA apresenta planta baixa ou desenho esquemático das instalações da empresa, representando o zoneamento de segurança da empresa, incluindo a classificação das áreas internas, incluindo todos os pavimentos, por meio de indicações e legendas? |     |     |     |          |              |
|  | b) A planta foi elaborada em escala que permita a visualização e interpretação das demarcações, de forma que seja possível identificar claramente as áreas e instalações abrangidas pelos perímetros?   |     |     |     |          |              |
|  | c) A planta foi elaborada com emprego de mapa de grade contendo um sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas, para facilitar a identificação da localização das estruturas?   |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)      |   |     |     |     |          |              |
| PLANTA BAIXA OU DESENHO ESQUEMÁTICO - PONTOS DE CONTROLE DE ACESSO |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| Anexo 6  | a) O PSESCA apresenta planta baixa ou desenho esquemático das instalações da empresa, indicando os pontos de controle de acesso às áreas controlas e áreas restritas de segurança?  |     |     |     |          |              |
|  | b) A planta foi elaborada em escala que permita a visualização e interpretação das demarcações, de forma que seja possível identificar claramente as áreas e instalações abrangidas pelos perímetros?   |     |     |     |          |              |
|  | c) A planta foi elaborada com emprego de mapa de grade contendo um sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas, para facilitar a identificação da localização das estruturas?   |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada)      |   |     |     |     |          |              |

| PLANTA BAIXA OU DESENHO ESQUEMÁTICO - PERCURSOS E FLUXOS      |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
|---|---|-----|-----|-----|----------|--------------|
| Anexo 7   | a) O PSESCA apresenta planta baixa ou desenho esquemático das instalações da empresa, indicando os percursos e fluxos de entrada, saída e circulação de veículos, equipamentos, pessoas, suprimentos e volumes de carga ou mala postal. Nos terminais de carga, indicar as áreas específicas de processamento de carga que abrangem aquelas destinadas às atividades de aceitação (ou recebimento), armazenamento, transferência, paletização (ou expedição), conferência (ou fiscalização) e inspeção de volumes de carga, além de outras que sejam necessárias? |     |     |     |          |              |
|   | b) A planta foi elaborada em escala que permita a visualização e interpretação das demarcações, de forma que seja possível identificar claramente as áreas e instalações abrangidas pelos perímetros?   |     |     |     |          |              |
|   | c) A planta foi elaborada com emprego de mapa de grade contendo um sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas, para facilitar a identificação da localização das estruturas?   |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada) |   |     |     |     |          |              |
| PLANTA BAIXA OU DESENHO ESQUEMÁTICO - CÂMERAS DO CFTV         |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| Anexo 8   | a) O PSESCA apresenta planta baixa ou desenho esquemático das instalações da empresa, indicando a localização das câmeras do Circuito Fechado de Televisão - CFTV?  |     |     |     |          |              |
|   | b) A planta foi elaborada em escala que permita a visualização e interpretação das demarcações, de forma que seja possível identificar claramente as áreas e instalações abrangidas pelos perímetros?   |     |     |     |          |              |
|   | c) A planta foi elaborada com emprego de mapa de grade contendo um sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas, para facilitar a identificação da localização das estruturas?   |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada) |   |     |     |     |          |              |
| MODELO DE CREDENCIAIS E AUTORIZAÇÕES DO OPERADOR DE AERÓDROMO |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| Anexo 9   | a) O PSESCA apresenta cópia do diagrama colorido com os modelos de credenciais e autorizações do Operador de Aeródromo?   |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada) |   |     |     |     |          |              |
| MODELO DE IDENTIFICAÇÃO VÁLIDA DA EMPRESA                     |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| Anexo 10  | a) O PSESCA apresenta cópia do diagrama colorido com os modelos de identificações válidas da empresa?   |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada) |   |     |     |     |          |              |

| FLUXOGRAMA DE ACIONAMENTOS DE EMERGÊNCIA                      |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
|---|---|-----|-----|-----|----------|--------------|
| Anexo 11  | O PSESCA apresenta os fluxogramas de acionamento do plano de contingência do operador de aeródromo?   |     |     |     |          |              |
|   | O PSESCA apresenta os fluxogramas de acionamento do plano de contingência do operador aéreo?  |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada) |   |     |     |     |          |              |
| FORMULÁRIO DE AMEAÇA DE BOMBA                                 |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| Anexo 12  | O PSESCA apresenta modelo formulário de registro de recepção de ameaça de bomba do aeródromo ou do operador aéreo?  |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada) |   |     |     |     |          |              |
| CONTATOS DE EMERGÊNCIAS                                       |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| Anexo 13  | O PSESCA apresenta uma lista atualizada com os contatos para situações de emergências?  |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada) |   |     |     |     |          |              |
| VÍNCULO COM OPERADOR AÉREO                                    |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| Anexo 14  | O PSESCA apresenta declaração do operador aéreo, assinada por seu responsável local ou nacional pela AVSEC, afirmando que a empresa que elaborou o PSESCA efetivamente opera carga para o operador aéreo?   |     |     |     |          |              |
| Anexo 15  | O PSESCA apresenta declaração do operador aéreo, assinada por seu responsável local ou nacional pela AVSEC, afirmando que o PSESCA elaborado pela empresa contratada atende aos critérios mínimos de segurança estabelecidos no PSOA do operador aéreo? |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada) |   |     |     |     |          |              |
| MODELOS DE CONTROLES DE REGISTROS                             |   | Sim | Não | N/A | Conforme | Não Conforme |
| Anexo 16  | O PSESCA apresenta modelo de formulário de controle de acesso?  |     |     |     |          |              |
|   | O PSESCA apresenta modelo de formulário de controle de lacres?  |     |     |     |          |              |
|   | O PSESCA apresenta modelo de formulário de controle de itens proibidos?   |     |     |     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada) |   |     |     |     |          |              |

| EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA                                     |  | Sim               | Não | N/A                 | Conforme | Não Conforme |
|---|--|-------------------|-----|---------------------|----------|--------------|
| Anexo 17  | O PSESCA apresenta o inventário dos equipamentos de segurança, conforme previsto no item F.2.41 da IS nº 107?                            |                   |     |                     |          |              |
| Anexo 18  | O PSESCA apresenta programa de testes e ensaios de aferição dos equipamentos de segurança, conforme previsto no item F.3.2 da IS nº 107? |                   |     |                     |          |              |
| Anexo 19  | O PSESCA apresenta programa de manutenção preventiva dos equipamentos de segurança, conforme previsto no item F.4.3 da IS nº 107?        |                   |     |                     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada) |  |                   |     |                     |          |              |
| PROCEDIMENTO DE CADEIA SEGURA                                 |  | Sim               | Não | N/A                 | Conforme | Não Conforme |
| Anexo 20  | O PSESCA apresenta procedimento de controle da cadeia segura?  |                   |     |                     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada) |  |                   |     |                     |          |              |
| CONTROLE DE ITENS PROIBIDOS NA ARS                            |  | Sim               | Não | N/A                 | Conforme | Não Conforme |
| Anexo 21  | O PSESCA apresenta procedimento de controle de acesso de itens proibidos que necessitam permanecer na ARS?                               |                   |     |                     |          |              |
|   | O PSESCA apresenta o inventário dos itens proibidos?   |                   |     |                     |          |              |
|   | O PSESCA apresenta definição do local de armazenamento seguro dos itens proibidos?   |                   |     |                     |          |              |
|   | O PSESCA apresenta formulário de registros dos responsáveis pela utilização dos itens proibidos?   |                   |     |                     |          |              |
|   | O PSESCA apresenta formulário para registro diário do inventário dos itens proibidos?  |                   |     |                     |          |              |
|   | O PSESCA apresenta designação dos responsáveis pelo controle de guarda e distribuição dos itens proibidos?                               |                   |     |                     |          |              |
| Não Conformidade (Descrição da não conformidade identificada) |  |                   |     |                     |          |              |
| RESPONSÁVEL PELA AVALIAÇÃO DO PSESCA:                         |  | PARECER FINAL:    |     |                     |          |              |
| Nome:   |  | Conformidades     | 0   | PSESCA em Avaliação |          |              |
| Data:   |  | Não conformidades | 0   |                     |          |              |
|   |  |                   |     |                     |          |              |

ANEXO 4

*Trechos das Instruções  
Suplementares*

*IS nº 107 - Revisão J*

*IS nº 108 - Revisão G*

**Nota:**

Foi realizada transcrição de trechos das Instruções Suplementares IS nº 107 e IS nº 108, porém é importante estar atento à necessidade de entender que algumas obrigações passam a ser de aplicação da empresa responsável pelo PSESCA. Desta forma, foram destacados textos que devem ser entendidos conforme segue:

**O operador de aeródromo** – A empresa responsável pelo PSESCA

**Formulário de Dados AVSEC do Aeródromo** – Formulário de Dados AVSEC do PSESCA

**De aeródromo** – Da empresa responsável pelo PSESCA

**Do operador de aeródromo** – Da empresa responsável pelo PSESCA

**No aeródromo** – Na empresa responsável pelo PSESCA

**Do sítio aeroportuário** – Da área da empresa responsável pelo PSESCA

**Seção F.1 deste PSA** – Seção F.1 da Instrução Suplementar - IS nº 107

**no TEMA III-B** – no TEMA III-B da Instrução Suplementar - IS nº 107

**Pelo operador do aeródromo** - Pela própria empresa responsável pelo PSESCA

**O explorador de área aeroportuária** - A empresa responsável pelo PSESCA

**Anexo 4 deste Apêndice** - Anexo 4 da Instrução Suplementar - IS nº 107

**Seção F.27** - Seção F.27 da Instrução Suplementar - IS nº 107

**Anexo 3 deste Apêndice** - Anexo 3 da Instrução Suplementar - IS nº 107

**Pelo próprio operador** – Pela própria empresa responsável pelo PSESCA

**F.23 a F.27** - Seções F.23 a F.27 da Instrução Suplementar - IS nº 107

**Anexo 4** - Anexo 4 da Instrução Suplementar - IS nº 107

**Apêndice I** – Apêndice I da Instrução Suplementar - IS nº 107

**Operador aéreo** - Empresa responsável pelo PSESCA

**O Conteúdo deste Anexo é Informação Restrita de AVSEC - IRA. Deve ser solicitado formalmente à ANAC.**

### **Quem pode solicitar acesso a uma IRA?**

Pode solicitar acesso a pessoa ou profissional que seja representante formalmente designado de organizações públicas ou privadas que necessitam conhecer a informação.

Basicamente, a necessidade de conhecimento da informação está associada à responsabilidade de garantir a conformidade do funcionamento ou das operações das organizações com a normativa de AVSEC emitida pela ANAC. Portanto, o conhecimento da informação é necessário para que tais pessoas e organizações sejam capazes de prevenir e responder às ocorrências de atos de interferência ilícita de forma apropriada.

### **Responsabilidade de proteção da IRA.**

Uma vez liberado o acesso da informação a uma pessoa, para poder desempenhar responsabilidades relativas à AVSEC, o profissional passa a ser responsável por proteger essa informação contra acesso ou divulgação não autorizados.

### **Como solicitar acesso à IRA?**

A solicitação é feita por meio da ferramenta de protocolo eletrônico disponibilizada pela ANAC. Acesse o Protocolo Eletrônico (clique no link para acessar) como se cadastrar no sistema eletrônico. Caso já tenha cadastro, acesse o Sistema Eletrônico de Informações - SEI! (clique no link para acessar).

- Processo:

Procurar pelo processo denominado: "Acesso à Informação Sensível de Segurança: Demanda de AVSEC"

- Especificação:

No campo "especificação", incluir o nome/sigla da pessoa solicitante e da entidade a qual está vinculada.

- Documento principal:

Preencher o Formulário de Solicitação de Acesso à IRA, com Termo de Compromisso de Proteção e Manuseio da IRA (formulário gerado no próprio SEI);

- Documento complementar:

Aplicável aos solicitantes/entidades que não possuem cadastro junto à SIA/ANAC:

Apresentar (carregar no SEI - ANAC) cópia digitalizada de Estatuto/Contrato Social ou Procuração particular que confira poderes ao solicitante, perante a GSEF/SIA/ANAC, para realizar pedidos de acesso a documentos restritos relacionados à AVSEC ou, ainda, outro documento comprobatório da legitimidade do solicitante como representante de determinada entidade (recomenda-se arquivo digitalizado em formato Portable Document Format - .pdf).

Excepcionalmente, sob apresentação de justificativa quanto a impossibilidade/inviabilidade de uso do protocolo eletrônico, a solicitação pode ser feita por meio de mensagem encaminhada ao e-mail [gsef.sia@anac.gov.br](mailto:gsef.sia@anac.gov.br) ou por meio de correspondência para o endereço abaixo, apresentando toda a documentação listada anteriormente, além de cópia de documento de identificação civil que indique RG e CPF do solicitante.

Gerência de AVSEC e Facilitação – GSEF/SIA

Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A Brasília - DF - CEP: 70.308-200

Após concluído, com sucesso, o processo da primeira solicitação de acesso, a ANAC poderá encaminhar outras IRA ao profissional, quando verificar a existência da necessidade de conhecimento da informação.

ANEXO 5

*Pontos observados nas  
Instruções Suplementares (IS)  
107 e 108*

Em uma análise comparativa entre as **Instruções Complementar (IS) nº 107** (Segurança da aviação contra atos de interferência ilícita – operador de aeródromo) e IS nº 108 (Segurança da aviação contra atos de interferência ilícita - operador de aéreo), no que diz respeito as orientações para execução dos processos de segurança para as atividades que fazem parte de sua rotina dentro de sua atividade de Segurança da Carga/ Mala Postal e Cadeia Segura, foi observado o que se segue:

### A) Segurança da Carga e Mala Postal

| Tópico/Ação  | Pontos Particulares   |  | Pontos Comuns   |
|--|---|--|---|
|  | IS 107  | IS 108   |   |
| TÓPICO<br>Plano de<br>Segurança<br>dos TECA<br>(visão geral) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traz maiores orientações sobre as exigências a serem cumpridas quanto ao que está previsto em torno do PSESCA;</li> <li>- Fala da partilha de responsabilidade entre o operador de aeródromo e a empresa exploradora do TECA, explicitadas em contrato de exploração de área e em acordos operacionais celebrados; e</li> <li>- Em seu Apêndice “F”, traz mais orientações sobre Zoneamento de Segurança, além do abordado no item 107.61 (a) e na Parte 5 do Apêndice “E”;</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traz diretrizes para o operador aéreo quanto a elaboração, implementação e manutenção de PSESCA para cada TECA que opere dentro ou fora da área patrimonial do operador de aeródromo;</li> <li>- Além das diretrizes comuns quanto a elaboração, implementação e manutenção de um PSESCA para a empresa contratada pelo operador aéreo para explorar a área do TECA, aborda ainda particularidades quanto a observância no atendimento de requisitos estabelecidos no PSOA do operador aéreo a quem o TECA atende; e</li> <li>- O conteúdo do PSESCA está sujeito a revisões em situações estabelecidas no Apêndice “B”.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- A necessidade de confecção de PSESCA; e</li> <li>- Requisitos mínimos na confecção do PSESCA;</li> </ul> |

|      |  |   |  |  |
|------|--|---|--|--|
| AÇÃO | Aceitação  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se apresenta de forma mais sucinta quanto a execução desta Ação.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- As orientações sobre esta Ação se apresentam de forma mais detalhada, trazendo particularidades como: a descrição do processo a cargo do operador aéreo de Certificação de Expedidor Reconhecido com o PSER – 108.125 (b); e</li> <li>- Traz procedimentos para o trato com Materiais e Correspondências do Operador Aéreo (COMAT e COMIL).</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alguns aspectos gerais a serem verificados nos volumes para sua caracterização como Carga Conhecida, Desconhecida ou De Alto Risco; e</li> <li>- Atenção ao previsto no RBAC 175, que trata sobre Artigos Perigosos e Produtos Controlados.</li> </ul>  |
|      | Proteção da Carga e Mala Postal (Transporte, carregamento, armazenagem, manuseio e despacho) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- O conteúdo do Apêndice "F" é complementado com o conteúdo do Apêndice "B" da IS nº 108.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traz um maior detalhamento quanto a questão as Ações de armazenamento e seu acesso, cuidados na Ação de Transporte até a aeronave (vistoria do carregamento, trato com lacres, vigilância do veículo de transporte), manuseio e remessa, observando aspectos quanto ao emprego de recursos humanos e materiais para vigilância contínua, manutenção de integridade, segregação e segurança (inspeção) dos veículos/condutores utilizados para o transporte até a aeronave – 108.129 (a);</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- O estabelecimento do que deve ser empregado minimamente em termos de recursos humanos, materiais e procedimentos de segurança.</li> </ul>   |
|      | Inspeção   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traz maiores particularidades sobre a estruturação física da área de inspeção (visão geral de sua montagem), questões de acesso as AC e ARS para área destinada a esta Ação;</li> <li>- Traz informações sobre quem disponibiliza aos operadores aéreos as áreas e os equipamentos necessários para realização da Ação de Inspeção; e</li> <li>- Traz, ainda, particularidades sobre a possibilidade do operador de aeródromo, através de acordo formal com o operador aéreo, poder realizar a inspeção de segurança da carga e mala postal, seguindo nestes casos os procedimentos contidos no PSOA do operador aéreo.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- O operador aéreo pode realizar a inspeção através de meios próprios, após cumprido procedimentos e protocolos previstos na respectiva IS; e</li> <li>- Traz uma maior riqueza de orientações nesta Ação quanto ao trato com: carga internacional, formas de se realizar a inspeção primária e secundária, uso de equipamentos, particularidades no procedimento com cargas vivas, material de saúde, material de Alto Risco, etc.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Procedimentos a serem cumpridos e/ou dispensados quando for cumprido as etapas do Processo de Cadeia Segura; e</li> <li>- A operação com determinada carga somente será autorizada pelo operador do aeródromo após acordo com o operador aéreo que estabeleça que os equipamentos disponibilizados são adequados e suficientes para a inspeção de segurança da carga pretendida.</li> </ul> |

|      |                     |   |   |  |
|------|---------------------|---|---|--|
| AÇÃO | Trânsito ou Conexão | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traz maiores detalhes sobre demarcação de áreas de fluxo, procedimentos de chegada, circulação, partida, circulação, segregação (carga inspecionada ou não), vigilância e partida; e</li> <li>- O conteúdo do Apêndice "F" é complementado com o conteúdo do Apêndice "B" da IS nº 108.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traz orientações complementares sobre como o operador aéreo deve garantir fatores de armazenamento, manuseio e remessa de carga ou mala postal, observando aspectos quanto ao emprego de recursos humanos e materiais para vigilância contínua, manutenção de integridade, segregação e segurança (inspeção) dos veículos/condutores utilizados para o transporte até a aeronave – 108.129 (a).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- O operador de aeródromo estabelece em conjunto com o operador aéreo procedimentos sobre as áreas e os fluxos destinados à chegada, circulação e partida de carga ou mala postal.</li> </ul> |
|      | Carga/Mala Suspeita | -----   | -----   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aspectos a serem identificados para tipificar como carga ou mala postal suspeita; e</li> <li>- Previsão de acionamento do Plano de Contingência quando diante da situação.</li> </ul>       |

## B) Cadeia Segura

| Tópico/Ação | Pontos Particulares   |   | Pontos Comuns   |
|-------------|---|---|---|
|             | IS 107  | IS 108  |   |
| TÓPICO      | <p>Provisões de Bordo e de Serviço de Bordo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ressalta que o controle da cadeia segura é implementada pelo operador aéreo ou empresa por ele contratada.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traz de forma mais detalhada as orientações (Procedimentos Gerais e Específicos), acerca dos processos envolvendo provisões e serviço de bordo dentro do conceito de cadeia segura;</li> <li>- Detalhamento de procedimentos de segurança quando ocorre produção, armazenamento e transporte inseridos ou não num processo de cadeia segura (Ex: procedimentos para atividades realizadas dentro ou não de ARS do aeródromo); e</li> <li>- Detalha diretrizes particulares para o operador aéreo quanto à verificação do PSESCA e PSOA, a fim de cumprir o previsto no RBAC 108, bem como sobre a realização do Controle de Qualidade (auditação, inspeções e testes AVSEC) pelo operador aéreo nas instalações do fornecedor, no que se refere a seus recursos humanos, materias empregados, aspectos sobre cuidados com insumos, itens proibidos, uso de lacres, etc.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ambas pontuam a importância do detalhamento no planejamento, na implementação e supervisão do processo de cadeia segura no PSESCA, bem como na sua execução diária;</li> <li>- Ambas abordam que o conceito de cadeia segura deve estar tipificado através de fases/ações previstas e coordenados na elaboração de PSESCA e PSOA;</li> <li>- O acionamento do Plano de Contingência para situações de identificação da quebra da cadeia segura;</li> <li>- Procedimentos a serem executados e/ou dispensados quando forem cumpridas as etapas do Processo de Cadeia Segura.</li> </ul> |
|             | <p>Materiais de Serviço, Mercadorias e Suprimentos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traz de forma mais detalhada as orientações (Procedimentos Gerais e Específicos), quanto ao processo envolvendo materiais de serviço, mercadorias e suprimentos dentro da cadeia segura, bem como sobre a realização do Controle de Qualidade (auditação, inspeções e testes AVSEC) pelo operador de aeródromo nas instalações do fornecedor; e</li> <li>- Maior número de orientações sobre procedimentos de segurança quanto à fornecedores de materiais de serviço, mercadorias ou suprimentos que utilizam ou não o conceito de cadeia segura (Ex: tipo de material empregado na ação de inspeção, na vigilância, como realizar o zoneamento, etc.).</li> </ul> | -----   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Procedimentos a serem realizados e/ou dispensados quando forem cumpridas as etapas do Processo de Cadeia Segura; e</li> <li>- O acionamento do Plano de Contingência para situações de identificação da quebra da cadeia segura.</li> </ul>  |

## ANEXO 6

### *Descritivo:*

*Cadeia Segura no contexto  
do Plano de Segurança de  
Prestadores de Serviços  
Auxiliares ou Exploradores de  
Área Aeroportuária - PSESCA*

# 1. INTRODUÇÃO À CADEIA SEGURA NO CONTEXTO DO PSESCA

A Cadeia Segura, no contexto do Plano de Segurança de Empresas de Serviços Auxiliares ou Exploradores de Áreas Aeroportuárias (PSESCA), é um conceito essencial para a manutenção da segurança e integridade nas operações aeroportuárias. Este conceito refere-se à implementação de medidas que assegurem, desde a produção até o transporte e entrega nas Áreas Restritas de Segurança (ARS) dos aeródromos, que não ocorra a introdução de armas, explosivos, artefatos QBRN (Químico, Biológico, Radiológico e Nuclear) ou outros materiais proibidos.

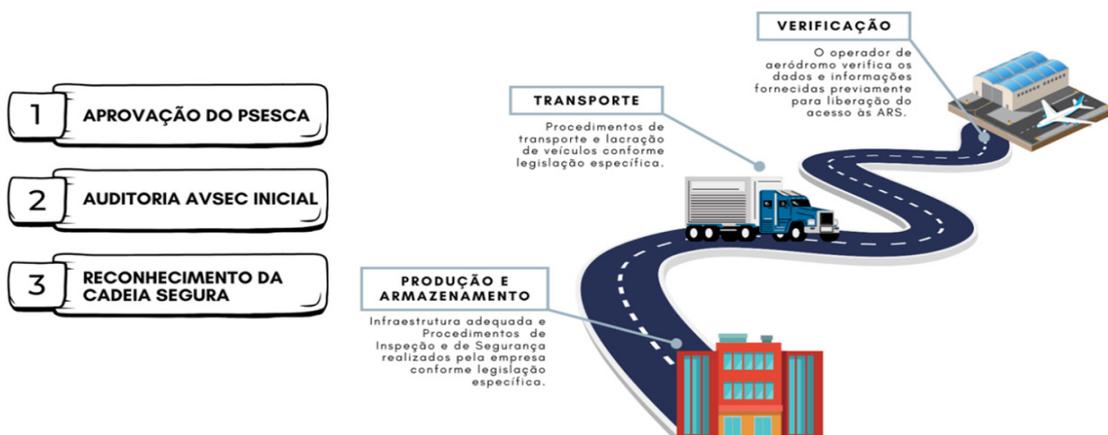
A importância da Cadeia Segura reside na necessidade de que o nível de segurança adotado pelas empresas que requerem um PSESCA seja, no mínimo, equivalente ou superior às medidas de segurança implementadas pelos aeroportos. Ao atestar a eficácia e eficiência desses procedimentos de segurança, as empresas ganham reconhecimento para atuar no ambiente aeroportuário, permitindo que alguns processos de segurança sejam reconhecidos e integrados ao funcionamento do aeródromo.

Esta abordagem não só estabelece um padrão uniforme de segurança ao longo de toda a cadeia operacional, mas também promove um sistema de reconhecimento mútuo entre aeroportos e empresas atuantes no setor. Com a validação de suas medidas de segurança, as empresas podem operar de maneira mais integrada e eficiente dentro do ambiente aeroportuário, alinhando-se rigorosamente às normativas de segurança.

Dessa forma, a implementação da Cadeia Segura é um passo fundamental na promoção de uma operação harmoniosa e segura, elevando os padrões de segurança aeroportuária e incentivando uma responsabilidade compartilhada e cooperação contínua entre todos os envolvidos no ecossistema aeroportuário. A seguir, detalharemos como esse conceito se aplica especificamente a diferentes tipos de empresas obrigadas a ter um PSESCA aprovado, abordando procedimentos e regulamentações relevantes para cada categoria.

Desenho esquemático dos processos com ou sem a implementação da cadeia segura

## COM CADEIA SEGURA





## EMPRESAS DE PROVISÕES DE BORDO, SERVIÇO DE BORDO E EMPRESAS FORNECEDORAS DE MATERIAIS DE SERVIÇO, MERCADORIAS E SUPRIMENTOS

### 1.1.1 APROVAÇÃO DO PSESCA E IMPLEMENTAÇÃO DA CADEIA SEGURA

A implementação de uma cadeia segura para empresas de provisões de bordo e serviço de bordo é reconhecida através de processos realizados pelo operador de aeródromo e pelo operador aéreo, que contrata o serviço, enquanto que, a implementação de uma cadeia segura para empresas fornecedoras de materiais de serviço, mercadorias e suprimentos é reconhecida através de processos realizados exclusivamente pelo operador de aeródromo.

O processo se inicia com a verificação e aprovação do PSESCA pelo operador de aeródromo. Isso estabelece os padrões de segurança que as empresas de provisões de bordo e serviço de bordo, bem como fornecedores de materiais e suprimentos devem atender para operar dentro das Áreas Restritas de Segurança (ARS) do aeroporto. Uma vez aprovado o PSESCA, o deve ser realizada uma auditoria AVSEC inicial para validar se os procedimentos de segurança da cadeia segura estão em conformidade e, se estiverem, autoriza a empresa a operar sob esse conceito.

Com essa conformidade, os insumos de provisões de bordo, serviço de bordo, mercadorias e suprimentos podem ingressar nas ARS sem a necessidade de inspeção individual na entrada, pois os procedimentos de segurança já foram implementados e reconhecidos por ambos os operadores.

O passo a passo deste processo acontece da seguinte forma:

1. A empresa deve preparar suas instalações e procedimentos para atender aos requisitos contidos nas legislações AVSEC vigentes.
2. Com o devido enquadramento aos requisitos AVSEC, o operador de aeródromo fará a análise e aprovação do PSESCA apresentado pela empresa.

3. Somente após a aprovação do PSESCA por parte do operador de aeródromo, deve ser realizada uma Auditoria AVSEC nas instalações da empresa, com a finalidade de atestar a aplicação de controles de segurança durante as fases de produção, armazenagem e transporte dos serviços de bordo, provisões de bordo, mercadorias e suprimentos do local de preparação até o aeródromo.
4. Após a aprovação da Auditoria AVSEC Inicial, pode ser autorizada a implementação da cadeia segura por parte da empresa seguindo essas premissas.

Para garantir a qualidade do que foi apresentado pela empresa no momento da aprovação da cadeia segura e posteriormente após a execução do serviço, o operador de aeródromo poderá supervisionar a qualquer tempo se os requisitos contidos no PSESCA apresentado estão em conformidade através de vistorias, inspeções ou auditorias. Da mesma forma, como requisito normativo, aquele que contrata o serviço, ou seja, o operador aéreo, incluirá dentro de seu Programa de Controle de Qualidade AVSEC (PCQ/AVSEC) as atividades de Auditorias, Inspeções e Testes AVSEC na empresa fornecedora de provisões de bordo e serviço de bordo de forma regular seguindo as frequências mínimas estabelecidas na legislação vigente.

Devido ao fornecedor de provisões de bordo e serviço de bordo ser contratado pelo operador aéreo e os requisitos estarem ligados ao operador regulado pela ANAC, a empresa também fará parte do escopo das atividades de fiscalização do órgão regulador e, portanto, deve estar ciente de suas responsabilidades e obrigações perante o sistema de aviação civil.

### **1.1.2 INFRAESTRUTURA NECESSÁRIA PARA APROVAÇÃO DO PSESCA**

A infraestrutura da empresa fornecedora deve contemplar diversos requisitos para que seu PSESCA seja aprovado e, posteriormente, a cadeia segura seja reconhecida. A infraestrutura deve incluir:

- Barreiras de segurança física, como muros ou cercas.
- Circuito Fechado de Televisão (CFTV) abrangendo todas as áreas relevantes.
- Guaritas de segurança equipadas com CFTV e sistemas de comunicação.
- Profissionais habilitados para segurança privada.

### **1.1.3 PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA**

Os procedimentos que devem ser seguidos pela empresa incluem:

- Controle rigoroso de acesso para evitar a entrada de pessoas não autorizadas.
- Inspeções de segurança aleatórias em funcionários, com uma frequência que depende se o aeroporto possui operações de voos internacionais ou não.
- Vigilância diária e aleatória no local.
- Conhecimento dos procedimentos para correta atuação durante uma contingência.

- Proibição de acesso de pessoas acompanhadas de bolsas, mochilas e outros acessórios/ compartimentos nas áreas sensíveis de operação da empresa.
- Controle rigoroso de ferramentas e utensílios considerados “itens proibidos”.
- Inspeção de todos os insumos de produção, seja por equipamento de raios-x ou manualmente, antes de entrar nas áreas de produção. Exemplo: um lote contendo 5 caixas, em que cada caixa contém 12 latas de leite em pó, deve-se inspecionar externamente cada uma das 60 latas.
- Gestão dos lacres utilizados nos caminhões e trolleys.

### 1.1.4 DIFERENÇAS PARA INSTALAÇÕES FORA DAS ARS OU QUE NÃO POSSUEM DIVISA COM A ARS DO AERÓDROMO

Quando as instalações da empresa estiverem localizadas fora da ARS ou que não possuam divisa com a ARS do aeródromo, há procedimentos adicionais que devem ser seguidos para garantir a integridade dos insumos durante o transporte até a ARS. Isso inclui a vistoria do compartimento de carga antes do carregamento, a supervisão do carregamento por um funcionário da empresa e o uso de lacres numerados. O transporte deve ocorrer sem paradas, com a devida vigilância e acompanhamento do condutor e, se julgar necessário, a designação de um profissional para acompanhar o motorista com o objetivo de proteger as provisões.

### 1.1.5 RESPONSABILIDADES

É essencial que o responsável AVSEC designado pela empresa esteja plenamente ciente e compreenda os requisitos estipulados pelo RBAC nº 108 e IS nº 108, assim como pelo RBAC nº 107 e IS nº 107. O conhecimento detalhado dessas regulamentações é essencial para a implementação correta dos procedimentos e para a manutenção da cadeia segura.

## DIFERENÇAS ENTRE EMPRESAS DE PROVISÃO DE BORDO E SERVIÇO DE BORDO E EMPRESAS FORNECEDORAS DE MATERIAIS DE SERVIÇO, MERCADORIAS E SUPRIMENTOS

As **Empresas de Provisão e Serviço de Bordo** são aquelas que fornecem insumos, essenciais para o conforto e bem-estar dos passageiros durante o voo, tais como:

- Provisão de Bordo refere-se a todos os itens, exceto alimentação, associados ao serviço de bordo, como jornais, revistas, fones de ouvido, travesseiros, cobertores, kits de amenidades e outros itens similares.
- Serviço de Bordo refere-se à alimentação destinada aos passageiros ou tripulação, para uso a bordo da aeronave, o que inclui quaisquer alimentos processados e industrializados mantidos em recipientes hermeticamente fechados (exemplos: latas de bebidas, salgados e biscoitos).

Já as **Empresas Fornecedoras de Materiais de Serviço, Mercadorias e Suprimentos** são aquelas que fornecem materiais para uso em solo, principalmente itens vendidos ou distribuídos nas Áreas Restritas de Segurança (ARS) dos aeroportos.

Exemplos incluem restaurantes localizados nas ARS que necessitam de transporte de insumos até suas instalações, assim como lojas e outros estabelecimentos comerciais dentro do aeroporto.



Provisão de Bordo



Serviço de Bordo



Insumos e Mercadorias de Aeroportos

## 1.2.1 DIFERENÇAS NO PROCESSO DE APROVAÇÃO E RECONHECIMENTO DA CADEIA SEGURA

### 1.2.1.1 Empresas de Provisão e Serviço de Bordo:

- Para essas empresas, o processo de aprovação da cadeia segura inicia com a aprovação do PSESCA pelo operador de aeródromo.
- Após esta aprovação, a Auditoria AVSEC Inicial e o reconhecimento da cadeia segura são realizados pelo operador aéreo. Esta etapa assegura que os procedimentos de segurança implementados pela empresa estão em conformidade com os padrões exigidos para a operação segura dentro das ARS.

### 1.2.1.2 Empresas Fornecedoras de Materiais de Serviço, Mercadorias e Suprimentos:

- Para estas empresas, todo o processo - desde a aprovação do PSESCA até a Auditoria AVSEC e o reconhecimento da cadeia segura - é realizado exclusivamente pelo operador de aeródromo.
- Isso significa que o operador de aeródromo é responsável por assegurar que os materiais de serviço, mercadorias e suprimentos fornecidos por estas empresas atendam aos rigorosos padrões de segurança estabelecidos para operar nas ARS do aeroporto.

Essa diferenciação nos processos de aprovação e reconhecimento da cadeia segura reflete as diferentes naturezas das operações e riscos associados a cada tipo de fornecimento. Enquanto as empresas de provisão e serviço de bordo focam em insumos diretamente relacionados à experiência de voo, as empresas fornecedoras de materiais de serviço, mercadorias e suprimentos lidam com uma variedade mais ampla de produtos destinados ao uso em solo, dentro das ARS. Portanto, as medidas de segurança e procedimentos de aprovação são adaptadas para refletir estas diferenças, garantindo que a segurança aeroportuária seja mantida em todos os níveis de operação.

## 1.3 EMPRESAS OPERADORAS DE TERMINAIS DE CARGA OU MALA POSTAL

### 1.3.1 CONTEXTO E RESPONSABILIDADES

No contexto do PSESCA, as empresas operadoras de terminais de carga ou mala postal, especialmente aquelas atuando como exploradores de área aeroportuária, têm responsabilidades específicas sob o RBAC nº 107. Estas organizações são encarregadas de definir e implementar o zoneamento de

segurança dos terminais, o que inclui a divisão de responsabilidades entre o operador de aeródromo e o explorador da área aeroportuária.

### **1.3.2 ZONEAMENTO DE SEGURANÇA E CONFORMIDADE COM O RBAC N° 107**

A organização responsável pelo terminal de carga ou mala postal deve estabelecer e manter um zoneamento de segurança eficaz. Além disso, deve observar e atender às disposições específicas do RBAC n° 107, incluindo:

- Vigilância e Supervisão.
- Aceitação da Carga e Mala Postal.
- Proteção da Carga e Mala Postal.
- Inspeção da Carga e Mala Postal.
- Carga e Mala Postal em Trânsito ou em Conexão.
- Carga e Mala Postal Suspeitos.

Essas seções abrangem uma variedade de procedimentos, desde a aceitação e inspeção da carga até a gestão de itens suspeitos. É importante ressaltar que a empresa que pretende operar um Terminal de Carga ou Mala Postal dentro ou fora das ARS, deve garantir que a infraestrutura e procedimentos de segurança sejam equivalentes ou superiores aos implementados pelo operador de aeródromo tendo como base a legislação AVSEC em vigor, sendo inclusive medida condicionante para aprovação do PSESCA e reconhecimento da cadeia segura deste tipo de operação.

### **1.3.3 DIVISÃO DE RESPONSABILIDADE**

A divisão de responsabilidade entre o operador de aeródromo e o explorador de área aeroportuária deve ser claramente definida e adaptada à realidade operacional do aeródromo. Isso poderá ser estabelecido em contrato de exploração da área e acordos operacionais entre as partes.

### **1.3.4 SUPERVISÃO DO OPERADOR DO AERÓDROMO**

Além das responsabilidades intrínsecas, as empresas operadoras de terminais de carga ou mala postal estão sujeitas à supervisão realizada pelo operador do aeródromo. Isso garante que os padrões de segurança estabelecidos pelo RBAC n° 107 sejam mantidos e que a cadeia de fornecimento de carga e mala postal permaneça segura.

ANEXO 7

*Apêndice A do RBAC nº 110*  
*Tabela de Certificações de*  
*acordo com as Atividades*  
*AVSEC*

Tabela 1 – Dados extraídos do apêndice A do RBAC nº 110.

| ATIVIDADES AVSEC <sup>(1)</sup>   | CERTIFICAÇÃO AVSEC NECESSÁRIA PARA EXECUTAR A ATIVIDADE <sup>(2)(4)</sup>   |
|---|---|
| 1 Atendimento do Passageiro no checkin (despacho de passageiro) ou identificação e aceitação (conciliação) de bagagem despachada.               | AVSEC para Atendimento ao Passageiro  |
| 2 Supervisionar o trânsito de passageiros entre a área de embarque e a aeronave   | AVSEC para Atendimento ao Passageiro, AVSEC para Tripulantes, Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup> |
| 3 Atendimento a Passageiro em voo   | AVSEC para Tripulantes  |
| 4 Operar aeronave em exploração de serviço de transporte aéreo público  | AVSEC para Tripulantes  |
| 5 Avaliar os projetos de obras aeroportuárias, para garantir que os aspectos da AVSEC estejam contemplados na concepção e execução dos projetos | AVSEC para Operador de Aeródromo  |
| 6 Identificação e controle de acesso de pessoas e objetos às áreas restritas ou controladas de aeroportos.                                      | AVSEC para Vigilantes, Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>  |
| 7 Identificação e controle de acesso de pessoas à aeronave  | AVSEC para Atendimento ao Passageiro, AVSEC para Tripulantes, Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup> |
| 8 Identificação e inspeção de pessoas e veículos em controle de acesso de veículos  | AVSEC para Vigilantes, Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>  |
| 9 Inspeção das Provisões de Bordo ou serviço de bordo   | Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>   |
| 10 Inspeção de Área Estéril   | Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>   |
| 11 Inspeção de bagagens, carga e objetos em geral por meio de raios X ou tomógrafos   | Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>   |

| ATIVIDADES AVSEC <sup>(1)</sup>   | CERTIFICAÇÃO AVSEC NECESSÁRIA PARA EXECUTAR A ATIVIDADE <sup>(2)(4)</sup>   |
|---|---|
| 12 Inspeção de bagagens, carga e objetos em geral por meio de cão farejador de explosivos                                     | Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>   |
| 13 Inspeção de pessoas por meio de body-scan  | Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>   |
| 14 Inspeção de pessoas  | Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>   |
| 15 Inspeção de segurança da aeronave (3)  | Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>   |
| 16 Inspeção manual de objetos   | Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>   |
| 17 Patrulhamento e vigilância das instalações de produção e armazenamento de serviço de bordo e terminais de carga ou correio | AVSEC para Vigilantes, Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>  |
| 18 Patrulhamento e vigilância da área operacional de aeroportos   | AVSEC para Vigilantes, Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>  |
| 19 Patrulhamento e vigilância de canais de controle de acesso   | AVSEC para Vigilantes, Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>  |
| 20 Realizar vigilância em provisões de bordo, serviço de bordo, carga ou correio ou bagagens despachadas                      | AVSEC para Operações de Solo, AVSEC para Tripulante, AVSEC para Carga Aérea, AVSEC para Vigilantes, Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>                                       |
| 21 Consolidação do Despacho AVSEC do voo  | AVSEC para Tripulante, Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil (3), AVSEC para Operador Aéreo  |
| 22 Proteção de área estéril ou de aeronave  | AVSEC para Operações de Solo, AVSEC para Atendimento ao Passageiro, AVSEC para Tripulante, AVSEC para Carga Aérea, AVSEC para Vigilantes, Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup> |
| 23 Recebimento das Provisões na Aeronave  | AVSEC para Tripulante, Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>  |
| 24 Recebimento e identificação de carga ou correio na cadeia segura da carga  | AVSEC para Carga Aérea, Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>   |

| ATIVIDADES AVSEC <sup>(1)</sup>   | CERTIFICAÇÃO AVSEC NECESSÁRIA PARA EXECUTAR A ATIVIDADE <sup>(2)(4)</sup>                               |
|---|---|
| 25 Revista (busca pessoal) em pessoas   | Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>   |
| 26 Verificação de Segurança da Aeronave <sup>(3)</sup>  | AVSEC para Tripulante, Básico AVSEC, Inspeção de Segurança da Aviação Civil <sup>(3)</sup>              |
| 27 Coordenar e gerir setor de segurança aeroportuária   | AVSEC para Operador de Aeródromo  |
| 28 Supervisionar e garantir a implementação dos controles de segurança e medidas de resposta pelo operador aéreo em âmbito nacional ou de aeródromo.    | AVSEC para Operador Aéreo   |
| 29 Supervisionar e garantir a implementação dos controles de segurança previstos no Programa de Segurança de Agentes de carga aérea acreditados (PSACA) | Básico AVSEC, AVSEC para Operador de Aeródromo, AVSEC para Operador Aéreo                               |
| 30 Supervisionar e monitorar a inspeção e revista de passageiros e bagagens   | Inspeção de Segurança da Aviação Civil (3), AVSEC para Operador de Aeródromo, AVSEC para Operador Aéreo |
| 31 Supervisionar e avaliar o treinamento em serviço da certificação em inspeção de segurança  | Inspeção de Segurança da Aviação Civil (3), AVSEC para Operador de Aeródromo, AVSEC para Operador Aéreo |
| 32 Representar operador aéreo ou de aeródromo em eventos de segurança exigidos em norma, como CSA, ESAIA e ESAB   | AVSEC para Operador de Aeródromo, AVSEC para Operador Aéreo   |
| 33 Realizar atividade de controle de qualidade AVSEC, para operador aeroportuário, exceto testes  | AVSEC para Operador de Aeródromo  |
| 34 Realizar atividade de controle de qualidade AVSEC, para operador aéreo, exceto testes  | AVSEC para Operador Aéreo   |
| 35 Realizar testes de controle de qualidade   | Inspeção de Segurança da Aviação Civil (3), AVSEC para Operador de Aeródromo, AVSEC para Operador Aéreo |

(1) Para desempenhar as atividades da tabela, é necessário que o profissional possua pelo menos uma das certificações correspondentes, não necessitando possuir todas as certificações que habilitam a execução da atividade.

(2) As certificações que requerem outro curso como pré-requisito constam no Apêndice B do RBAC 110.

(3) Adicionalmente, para as atividades de inspeção ou verificação de aeronaves, o operador aéreo deve prover ao profissional apresentação das características de suas aeronaves.

(4) Devem ser observadas demais exigências normativas e capacitações específicas para desempenho das atividades previstas no Apêndice A do RBAC 110.

