



## NOTA DE ESTUDIO

AVSEC/FAL/RG/6 — NE/22  
30/05/16

### SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN (AVSEC/FAL/RG/6)

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, del 6 al 10 de junio de 2016

Cuestión 6 del  
Orden del Día:

Programas y proyectos - Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)

### EXENCIÓN DE LA INSPECCIÓN DE SEGURIDAD EN PASAJEROS EN TRANSFERENCIA O TRANSITO EN VUELOS DOMÉSTICOS EN BRASIL

(Presentada por Brasil)

#### RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta la iniciativa de la Autoridad de Aviación Civil Brasileña de divulgación de una lista de aeródromos públicos brasileños que tienen procedimientos equivalentes de inspección de seguridad de pasajeros y equipajes de mano para vuelos regulares domésticos o etapas de esos vuelos, con la finalidad de exentar la inspección en los casos de transferencia y tránsito entre aeródromos equivalentes, a condición de que los pasajeros sean mantenidos en las zonas de seguridad restringidas de esos aeródromos, y de exigir la inspección de seguridad de aeronaves provenientes de aeródromos sin equivalencia.

<b>Acción:</b>	La acción sugerida se presenta en la Sección 5.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad de la aviación y facilitación</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Anexo 17 – Seguridad</li></ul>

## 1. Introducción

1.1 El Anexo 17 del Convenio de Chicago (1944) previó la posibilidad de que los Estados Contratantes establezcan entre si un proceso de validación para garantizar que pasajeros, equipajes de mano y/o equipajes de bodega no sean sometidos a nueva inspección de seguridad en el aeropuerto de transferencia. El proceso de validación debe ser suficiente para prever que los pasajeros sean debidamente inspeccionados en el punto de origen y protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección en el aeródromo de origen hasta la aeronave en el aeropuerto de transferencia.

1.2 En el ámbito nacional, los Reglamentos Brasileños de Aviación Civil (RBAC) nº 107 y 108, que establecen requisitos sobre la seguridad de la aviación civil aplicables respectivamente a los operadores de aeródromos y explotadores aéreos, prevén la realización de la inspección de pasajeros en transferencia o tránsito provenientes de aeródromos cuya inspección de seguridad no sea equivalente al aeródromo de destino de la aeronave (Ítems 107.125(b)(1) y 108.27(c).

1.3 Por consiguiente, la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) emite para los operadores una Directriz de Seguridad de la Aviación Civil (DAVSEC), conforme al **Apéndice A** (en portugués únicamente), que presenta la lista de aeródromos clasificados de acuerdo a los Grados de Conectividad 1 y 2 (esa lista es restringida).

1.4 El propósito de esa nota de estudio es presentar al Grupo Regional AVSEC/FAL la experiencia brasileña en establecer los grados de conectividad entre los aeropuertos para sus operaciones domésticas.

## **2 Grupos de Conectividad**

2.1 Para determinación de los grupos de conectividad fue considerada la utilización o no del equipo de rayos X en la realización de la inspección de seguridad de equipajes de mano, así como la adecuada capacitación de los recursos humanos que operan los canales de inspección. Por consiguiente, dos Grados de Conectividad fueron creados:

- a) Grado de Conectividad 1 (Aeródromos equipados con puntos de inspección de seguridad que tiene equipo de rayos X, pórtico detector de metales y recursos humanos certificados). Actualmente hay en Brasil 84 aeródromos de Grado 1;
- b) Grado de Conectividad 2 (Aeródromos equipados con detector de metales, inspección manual de equipaje de bodega y recursos humanos certificados, sin utilización de equipo de rayos X). Actualmente hay en Brasil 22 aeródromos de Grado 2; y
- c) Aeródromos que no cumplen los criterios de inspección definidos en el grado de conectividad.

2.2 La clasificación de los Grados de Conectividad 1 y 2 es realizada por la ANAC, basada en formulario de declaración enviado por los operadores de aeródromos conforme al **Apéndice B**, acompañado de evidencia (como fotografías de equipos, certificados de profesionales y vídeos de la operación) y aún basada en las actividades de control de calidad realizadas por la ANAC (inspecciones y auditorías). Así pues, dependiendo de cambios de las condiciones de los puntos de inspección, la ANAC actualiza la DAVSEC sobre los Grados de Conectividad.

## **3 Medidas de Seguridad**

3.1 DAVSEC, además de definir los Grados de Conectividad, establece también las siguientes medidas de seguridad que deben ser adoptadas por los operadores de aeródromos y por los explotadores aéreos:

- a) En los aeródromos listados en los Grados de Conectividad 1 y 2, el operador aéreo, en coordinación con el operador de aeródromo, debe garantizar que el pasajero en transferencia o tránsito proveniente de aeródromo sin conectividad sea direccionado al punto de inspección de seguridad antes de continuar el viaje o antes de entrar a las zonas de embarque.
- b) En los aeródromos listados en el Grado de Conectividad 1, el explotador aéreo, en coordinación con el operador de aeródromo, debe garantizar que el pasajero en transferencia proveniente de aeródromo listado en el Grado de Conectividad 2 sea direccionado al punto de inspección de seguridad antes de adentrar las zonas de embarque.
- c) Los pasajeros en tránsito que fueren desembarcados por cualquier motivo deberán ser sometidos a las mismas medidas de seguridad aplicadas a los pasajeros en transferencia.
- d) En los aeródromos listados en los Grados de Conectividad 1 y 2, el explotador aéreo debe realizar verificación de seguridad en las aeronaves provenientes de los aeródromos sin conectividad.

#### **4 Conclusión**

4.1 La publicación de la lista de aeródromos que tienen procedimientos equivalentes de inspección de seguridad de pasajeros y equipajes de mano permitió la evolución de la facilitación del transporte aéreo en los casos de vuelos domésticos en transferencia y tránsito, en la medida que esos pasajeros y equipajes de mano no deben ser sometidos a una nueva inspección de seguridad en los aeródromos intermedios.

4.2 Esa posibilidad permitió a muchos aeropuertos nacionales mejoras con respecto a menor flujo de pasajeros en transferencia y mejor aprovechamiento de las zonas de embarque.

4.3 Otra consecuencia de la publicación de la DAVSEC, fue la identificación de una mayor motivación de los operadores de aeródromos en incluir más recursos en el proceso de inspección con la finalidad de ser incluidos en grados de conectividad superiores, factor considerado importante por los explotadores aéreos y pasajeros.

#### **5 Acciones sugeridas**

5.1 Poner el caso brasileño doméstico a apreciación de los demás Estados, con la finalidad de identificar semejanza y desafíos en la implementación de ese modelo para el concepto de Sistema de Control de Seguridad Único (OSS) entre los Estados de la región, mientras los cuales se destacan:

- a) La definición de criterios objetivos y direccionados para los procesos de inspección y protección de pasajeros y equipajes de mano embarcadas es una opción que hace el proceso de inspección más sencillo y ágil;
- b) La previsión de información aceptada por medio de los formularios de declaración agiliza y ayuda en la evaluación de las medidas con el objetivo de implementación y supervisión del proceso de inspección; y

- c) La estandarización de una norma nacional, la cual presenta los mismos requisitos de procedimientos, recursos y la definición de los ítems prohibidos, facilita la aplicación en ámbito doméstico y puede ser un reto en la implementación internacional.

-----

## APÊNDICE A



## DIRETRIZ DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – DAVSEC

DAVSEC n° 01-2015

Revisão B

---

<b>Aprovação:</b>	Portaria n° 729/SIA, de 24 de março de 2016.
<b>Assunto:</b>	Relação de aeródromos que possuem procedimentos equivalentes de inspeção de segurança de passageiros e bagagens de mão e de verificação de segurança de aeronaves.

---

### 1. OBJETIVO

- 1.1 Estabelecer a relação de aeródromos civis públicos brasileiros que possuem procedimentos equivalentes de inspeção de segurança de passageiros e bagagens de mão para voos regulares ou etapas desses voos, com as finalidades de isentar a inspeção nos casos de conexão ou escala entre aeródromos equivalentes, desde que os passageiros sejam mantidos nas áreas restritas de segurança desses aeródromos, e de exigir a verificação de segurança de aeronaves provenientes de aeródromos sem equivalência.

### 2. APLICABILIDADE

- 2.1 Esta DAVSEC aplica-se a:
- 2.1.1 operadores de aeródromos civis públicos que processem voos regulares domésticos; e
- 2.1.2 operadores aéreos que explorem serviço de transporte aéreo público de passageiros na operação de voos domésticos (Classe IV, conforme o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) n° 108).

### 3. FUNDAMENTAÇÃO

- 3.1 A Resolução n° 167, de 17 de agosto de 2010, fixa as diretrizes para o gerenciamento de risco à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) pela ANAC e estabelece que, de acordo com o nível de risco à AVSEC avaliado e considerando o interesse público, a ANAC deve determinar a adoção de medidas adicionais de segurança e de restrições operacionais aplicáveis a aeródromos e empresas aéreas.
- 3.2 O parágrafo 108.27(c) do RBAC 108 prevê a realização de inspeção de passageiros em conexão ou escala provenientes de aeródromos cuja inspeção de segurança não seja equivalente à inspeção de segurança do aeródromo de destino da aeronave (no qual será processada a escala ou conexão).
- 3.3 O anexo F da IS 108-001A, item F.2.100, esclarece que DAVSEC emitida pela ANAC estabelecerá critérios e determinará equivalências entre aeródromos.
- 3.4 O parágrafo 108.167(a) do RBAC 108 estabelece que o operador aéreo nacional que explora serviço de transporte aéreo público de passageiros (excluindo a modalidade de táxi aéreo) deve executar, nas situações de ameaça âmbar ou vermelha, a verificação de segurança da aeronave previamente a todos os voos em que não se realize a inspeção de segurança da aeronave.

---

#### **4. DEFINIÇÕES**

4.1 Para os fins desta DAVSEC, aplicam-se as seguintes definições:

4.1.1 passageiro em conexão: passageiro que desembarca em aeroporto intermediário para reembarcar, no mesmo aeroporto, em voo de mesma natureza, na mesma aeronave ou em outra, em prosseguimento à mesma viagem, independente de mudança de companhia aérea, desde que constante do mesmo contrato de transporte; e

4.1.2 passageiro em escala: passageiro cuja aeronave pousa em aeroporto intermediário, sem que haja seu desembarque da aeronave, em prosseguimento à mesma viagem, constante de seu contrato de transporte, exceto quando o desembarque ocorrer por motivos técnicos ou operacionais não previstos, meteorológicos ou causados por acidentes.

#### **5. MEDIDAS DE SEGURANÇA**

5.1 Nos aeródromos listados nos Graus de Conectividade 1 e 2, o operador aéreo, em coordenação com o operador do aeródromo, deve garantir que o passageiro em conexão ou escala proveniente de aeródromo não listado no Apêndice A seja direcionado ao ponto de inspeção de segurança antes de continuar a viagem ou antes de acessar a área de embarque para conexão.

5.2 Nos aeródromos listados no Grau de Conectividade 1, o operador aéreo, em coordenação com o operador do aeródromo, deve garantir que o passageiro em conexão proveniente de aeródromo listado no Grau de Conectividade 2 seja direcionado ao ponto de inspeção de segurança antes de acessar a área de embarque para conexão.

5.3 Os passageiros em escala que forem desembarcados por qualquer motivo deverão ser submetidos às mesmas medidas de segurança aplicadas aos passageiros em conexão.

5.4 O ponto de inspeção de segurança previsto nos parágrafos 5.1 e 5.2 deve ser definido pelo operador de aeródromo.

5.5 Nos aeródromos listados nos Graus de Conectividade 1 e 2, o operador aéreo deve realizar verificação de segurança nas aeronaves provenientes de aeródromo não listado no Apêndice A.

#### **6. PRAZO PARA IMPLEMENTAÇÃO**

6.1 Os operadores de aeródromos e operadores aéreos devem implantar as medidas de segurança previstas nesta DAVSEC no prazo de até 10 (dez) dias após a sua publicação.

6.2 Os operadores de aeródromos e operadores aéreos que vierem a se enquadrar na aplicabilidade desta DAVSEC posteriormente ao prazo previsto no parágrafo 6.1 devem implantar as medidas de segurança antes do início das operações previstas na seção “2. APLICABILIDADE”.

#### **7. VIGÊNCIA**

7.1 Esta DAVSEC tem vigência por prazo indeterminado. A revisão das medidas de segurança, dos Graus de Conectividade e da relação de aeródromos estabelecidas nesta DAVSEC fica condicionada à reavaliação do nível de risco AVSEC pela ANAC e à publicação de Revisão à DAVSEC.

- 
- 8. ATUALIZAÇÃO DAS LISTAS DE AERÓDROMOS E SUGESTÕES DE ALTERAÇÃO DA DAVSEC**
- 8.1 Os operadores de aeródromos e operadores aéreos poderão solicitar, a qualquer tempo, a atualização das listas do Apêndice A desta DAVSEC por meio da apresentação de informações sobre as condições dos canais de inspeção operados, conforme modelo de declaração contido no Apêndice B desta DAVSEC.
- 8.2 Sugestões de alteração das medidas de segurança previstas nesta DAVSEC poderão ser apresentadas à Gerência de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (GSAC) contendo a descrição da alteração proposta e a indicação da respectiva fundamentação técnica.

#### **CONTATO**

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)  
Gerência de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (GSAC)  
Setor Comercial Sul • Quadra 09 • Lote C • Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A  
CEP 70308-200 • Brasília/DF - Brasil  
Fax: (61) 3314-4448  
E-mail: [avsec@anac.gov.br](mailto:avsec@anac.gov.br)

---

-----

APÊNDICE B

APÊNDICE B

 <b>AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL</b>		SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA FORMULÁRIO DE DECLARAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO CANAL DE CONTROLE DE ACESSO DE PASSAGEIROS			
AEROPORTO:		OACI:		MUNICÍPIO:	
REPRESENTANTE DA ADMINISTRAÇÃO	NOME:		TEL.:		
AEROPORTUÁRIA:	CPF:		EMAIL:		
	CARGO:				
<b>QTDE. DE RECURSOS EMPREGADOS NA INSPEÇÃO DE PASSAGEIROS, TRIPULANTES E BAGAGEM DE MÃO</b>					
	IAC	TURNO A	TURNO B	TURNO C	TURNO D
		INÍCIO	INÍCIO	INÍCIO	INÍCIO
		TÉRMINO	TÉRMINO	TÉRMINO	TÉRMINO
<b>EQUIPAMENTOS EM ESTADO NORMAL DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO</b>					
1	Aparelho de raios-X	1			
2	Pórtico detector de metais	1			
3	Detector manual de metal	2			
4	Tapete de borracha	1			
5	Câmera de TV de vigilância	1			
6	Alarme audiovisual	1			
7	Conjunto de telefones e rádio intercomunicador	1			
<b>RECURSOS HUMANOS EM ATIVIDADE</b>					
1	APAC Certificado no Curso Básico em AVSEC	0			
2	APAC Certificado no Curso de Op. Esp. em Raios-X	1			
3	Supervisor AVSEC (para cada 02 módulos)	1			
4	Vigilante Aeroportuário	0			
<b>DADOS DOS FUNCIONÁRIOS EMPREGADOS</b>					
	NOME DO FUNCIONÁRIO	CPF	FUNÇÃO	CURSO AVSEC	DATA DO CURSO
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
<b>INFORMAÇÕES ADICIONAIS</b>					
_____ Rubrica do Representante					