

UNIVERSIDADE ANHEMBI MORUMBI

**DÉBORA ALMEIDA CARRIEL DE OLIVEIRA
JOÃO DE CARVALHO HARINGER**

**O SECURITY NOS AERÓDROMOS:
UMA ANÁLISE DOS PROCESSOS CONTRA ILÍCITOS**

**São Paulo
2019**

**DÉBORA ALMEIDA CARRIEL DE OLIVEIRA
JOÃO DE CARVALHO HARINGER**

**O SECURITY NOS AERÓDROMOS:
UMA ANÁLISE DOS PROCESSOS CONTRA ILÍCITOS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência parcial para a obtenção do título de Bacharel do curso de Aviação Civil da Universidade Anhembi Morumbi, sob a orientação do Professor Mestre Amandio Luís Barbosa Furtado.

**São Paulo
2019**

UNIVERSIDADE ANHEMBI MORUMBI
DÉBORA ALMEIDA CARRIEL DE OLIVEIRA
JOÃO DE CARVALHO HARINGER

**O SECURITY NOS AERÓDROMOS:
UMA ANÁLISE DOS PROCESSOS CONTRA ILÍCITOS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência parcial para a obtenção do título de Bacharel do curso de Aviação Civil da Universidade Anhembi Morumbi, sob a orientação do Professor Mestre Amandio Luís Barbosa Furtado.

Aprovado em:

Orientador Prof. Ms. Amandio L. B. Furtado

Professor Convidado / titulação

São Paulo
2019

Dedico este trabalho primeiramente a Deus, que me sustentou durante esta jornada. Aos meus pais, Jeane e Milton, sem vocês não teria sido possível realizar este sonho. E a minha melhor amiga, minha irmã Renata. Obrigada por me ajudarem a criar minhas asas.

Dedico esse trabalho a Deus que traçou e preparou nossos caminhos. Aos meus pais Deborah e João ao meu irmão Bernardo, aos meus avós, tios, aos meus amigos e ao meu cachorro Ricke que virou um anjo.

Sumário

Resumo.....	2
Abstract.....	2
Introdução.....	3
1. Ordenamento e Segurança na Aviação	4
1.1 A Convenção de Chicago.....	4
1.2 Anexo 17 da OACI	5
1.3 Prevenção contra Atos Ilícitos na Aviação Civil	6
1.4 PNAVSEC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita	6
2. Contrabando e Descaminho	9
2.1 Tráfico de Drogas.....	10
2.2 Tráfico Humano	11
2.3 Itens Proibidos e a Autorização para Membros da Tripulação.....	13
3. Competências dos Recursos Humanos.....	13
3.1 Tecnologias para Segurança Aeroportuária.....	14
3.2 Treinamento	19
3.3 Procedimentos de Segurança em Passageiros	20
3.4 Procedimentos de segurança em Agentes Públicos	22
3.5 Procedimentos de Segurança aos Policiais de Segurança Pública.....	22
3.6 Classificação dos Aeródromos	23
4. Polícia Federal no Security dos Aeródromos	25
4.1 Security na Visão da Companhia Aérea.....	27
Considerações Finais.....	27
Referências.....	30
Apêndices	32

O SECURITY NOS AERÓDROMOS: UMA ANÁLISE DOS PROCESSOS CONTRA ILÍCITOS¹

Débora Almeida Carriel de Oliveira

João de Carvalho Haringer²

Amandio Luís Barbosa Furtado³

RESUMO

Este trabalho apresenta uma análise dos Processos e Procedimentos Contra Atos de Interferência Ilícita, na Aviação Civil. Tendo em vista que o Security é uma ferramenta de suma importância contra atos de interferência ilícita na Aviação, pesquisa-se sobre o Security, a fim de promover o aumento da segurança contra atos de interferência ilícita nos aeródromos. Para tanto, é necessário conhecer o conjunto dos processos contra atos ilícitos, como a capacitação de pessoal, através do treinamento e as tecnologias que contribuem de forma otimizada para a segurança. Realiza-se, então, uma pesquisa através dos documentos da Organização da Aviação Civil Internacional e da Agência Nacional de Aviação Civil, além das entrevistas concedidas pelo Delegado da Polícia Federal, Fabrizio Galli e pelo Gerente de Security da Two Flex, Ângelo Bonani. Diante disso, verifica-se a necessidade da criação de uma agência específica para a segurança de aeródromos, a criação de um documento único para facilitar a identificação de um indivíduo e a implementação de raio x para todos os aeroportos, o que impõe a constatação de que o Security está em constante desenvolvimento.

Palavras-chave: Segurança. Tecnologia. Procedimento. Treinamento.

ABSTRACT

This paper introduces an analysis of the processes and procedures against acts of unlawful interference in civil aviation. Given that Security is a very important tool against acts of unlawful interference with Aviation, research is being done on Security to promote increased safety against acts of unlawful interference at aerodromes. Therefore, it is necessary to know all the processes against illegal acts, such as the qualification of personnel, through training and the technologies that contribute optimally to security. A survey is then conducted through the documents of the International Civil Aviation Organization and the National Civil Aviation Agency, as well as interviews with Federal Police Chief Fabrizio Galli and Two Flex Security Manager Ângelo Bonani. In view of this, there is a need for the establishment of a specific aerodrome safety agency, the creation of a single document to facilitate the identification of an individual and the implementation of x-ray for all airports. that Security is in constant development.

KEYWORDS: Security. Technology. Procedure. Training.

¹ Trabalho de conclusão do curso de Aviação Civil, Universidade Anhembi Morumbi, 2019

² Graduandos no curso de Aviação Civil da UAM, e-mails: deboracarriel@outlook.com; joaocarvalho@hotmail.com

³ Mestre em Comunicação, Professor da disciplina Gestão de Aeroportos, do Curso de Aviação Civil. E- mail: alfurtado@anhembi.br.

INTRODUÇÃO

O Security é um campo da atividade aérea e aeroportuária de grande relevância, pois trata diretamente dos processos contra atos de interferência ilícita, assim também da segurança e integridade de todos os usuários da área e da sociedade. Está em constante desenvolvimento, por tanto é importante continuamente estudá-lo para seu melhoramento e otimização.

Esse trabalho apresenta os principais processos contra atos ilícitos, devemos observar que esses processos trabalham de forma integrada, como será apresentado, através de pessoal devidamente treinado e capacitado, tecnologias avançadas, bem como normas e procedimentos de órgãos internacionais que balizam as práticas que devem ser adotadas pelos países signatários da Organização da Aviação Civil Internacional-OACI.

Com tantos processos e tecnologias avançadas de segurança, contra atos de interferência ilícita, por que ainda se verificam tantos casos no campo da aviação, ao redor do mundo?

Através desses aspectos, esse trabalho tem como objetivo geral aumentar a segurança nos aeródromos, promovendo reflexões e análises das melhorias que os processos existentes podem sofrer e dos processos que estão por ser desenvolvidos, a fim de melhorar a segurança na aviação. Já o objetivo específico desse trabalho é apresentar uma análise dos processos contra atos de interferência ilícita, a fim de promover esse conhecimento a todos os envolvidos no campo da aviação e também a sociedade.

Esse trabalho foi desenvolvido através de pesquisas em documentos e anexos da OACI e da Agência Nacional de Aviação Civil- ANAC, além de visitas técnicas onde foram concedidas entrevistas, pelo delegado da Polícia Federal Fabrizio Galli e pelo Gerente de Security da Two Flex Ângelo Bonani.

Os capítulos desse trabalho apresentarão: A contextualização do surgimento da preocupação com a segurança na aviação, assim mostrando os documentos que balizam o assunto e o Programa Nacional que aborda o tema. Será apresentado as principais atividades ilícitas que são praticadas nos aeródromos. Os processos

tecnológicos para combater esses atos. Por fim o Security na visão da Polícia Federal e do Security de uma companhia aérea.

O trabalho traz hipóteses do porquê da existência de atos ilícitos, com tantos processos para mitigá-lo, iremos analisar que existem fortes razões para que isso ocorra. Iremos analisar a importância do Security para a segurança da aviação, principalmente no ambiente aeroportuário.

1 Ordenamento e Segurança na Aviação

Em 23 de outubro de 1906, a bordo de seu mais ousado e brilhante protótipo, o brasileiro Alberto Santos Dumont, dava asas para a humanidade, com seu 14-Bis. O avião foi uma notável invenção e grande responsável pelo salto tecnológico em termos de transporte, da história. (STUDART, 2006).

Na Segunda Guerra Mundial, o avião foi utilizado como nunca, para combate e transporte de armamento, e logo após o fim da guerra, começou a ser utilizado em grande escala, agora para fins comerciais, com o transporte de passageiros e cargas. Essa expansão gerou preocupação entre os Estados, essencialmente em termos de ordenamento e segurança aérea. Embora essa preocupação tenha surgido, com mais relevância após a guerra, foi em 1919, mesmo ano em que teve início a aviação regular, que foi realizada a primeira convenção da Aviação, a chamada Convenção de Paris. Na década de 1920, foram realizadas importantes convenções e conferências, sendo elas: Conferência Ibero-Americana de Navegação Aérea (1926), Convenção de Havana (1928), Convenção de Varsóvia (1929), Convenção de Roma (1933), Convenção de Bruxelas (1938) e finalmente a convenção mais notória, que é a Convenção de Chicago (1944), que originou os principais regulamentos da Aviação, como conhecemos hoje em dia. (CEAB, 2016).

1.1 A Convenção de Chicago

A Convenção de Chicago (1944), foi realizada a fim de melhorar a segurança, regularidade e a eficiência da aviação. Nessa convenção, compareceram 52 nações, entre elas o Brasil. Nessa ocasião foi assinada a CACI (Convenção de Navegação Aérea Internacional) que além do desenvolvimento da aviação civil, promovia a paz

mundial. A OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) é um órgão que também foi criado nesta ocasião, para fins de que a Aviação tenha um crescimento seguro e muito bem ordenado. Para isso foram criados documentos, chamados Anexos, que padronizam ao máximo as atividades aéreas e mantêm níveis mínimos de segurança. Caso algum Estado não consiga seguir um dos Anexos ou existirem divergências nas normas, as chamadas Diferenças, O Estado deverá formular um documento chamado AIP, explicando o porquê de não ser capaz de seguir as normas e recomendações ou de existirem divergências da padronização. Atualmente, existem 19 Anexos para fins de estudos desse trabalho, iremos ter como base o anexo 17 que trata sobre Segurança (Interferência Ilícita). (SOARES, 2015).

1.2 Anexo 17 da OACI

A OACI formulou os Anexos como forma legislativa de garantir o ordenamento, a eficiência e principalmente a segurança, na aviação civil internacional. As normas e recomendações de segurança contra atos de interferência ilícita, estão especificados no Anexo 17, que foi adotado em 22 de março de 1974 como, “Normas e Práticas Recomendadas - Segurança – Salvaguarda da Aviação Civil Internacional Contra Atos de Interferência Ilícita”. O Anexo 17 tem como objetivo orientar os Estados de como colocar em prática suas recomendações de segurança na aviação civil, contra atos de interferência ilícita, através do Manual de Segurança da Aviação Doc. 8973, (restrito).

O Estado contratante, visando sempre a segurança dos passageiros, tripulantes, trabalhadores em lado terra e em lado ar, e o público em geral (usuários do aeroporto), tem o dever de criar um organismo e ao mesmo tempo desenvolvê-lo e implementá-lo, com o objetivo único e exclusivo da proteção contra atos ilícitos na aviação, levando sempre em conta a regularidade e a eficiência dos voos (evitando atrasos), salve se for contatado por denúncia ou suspeita. Uma resposta rápida e eficaz para assim manter a segurança do modal aéreo e de todos os que estão inseridos nele. Os Estados contratantes devem implementar dentro do possível, as normas e práticas que são recomendadas no Anexo 17, em suas atividades domésticas, bem como compartilhar com outros Estados, informações importantes sobre segurança contra atos ilícitos internacional. Os Estados também devem garantir que as informações permaneçam confidenciais ao público, assim evitando o uso indevido dessas informações.

É recomendável que cada Estado elabore auditorias, efetuadas pela OACI e que seus resultados e implementações corretivas contra atos ilícitos, sejam compartilhados com outros Estados. Também faz parte das recomendações que o programa doméstico de segurança contra atos ilícitos de cada Estado, estejam disponíveis em formato tipo escrito, para o compartilhamento de informações internacionais. (ANAC, 2011).

1.3 Prevenção contra Atos Ilícitos na Aviação Civil

Cada Estado estabelece normas e práticas, através do programa nacional de aviação civil, contra atos de interferência ilícita e através da autoridade competente da OACI, estabelece a melhor maneira de exercer a atividade de segurança e como realizar sua manutenção, baseado no nível de ameaça do próprio Estado.

É importante que todas as aéreas como, operadores aeroportuários, operadores de tráfego aéreo, agências e outros organismos envolvidas no campo da aviação civil do Estado, coloquem em prática o programa nacional contra atos ilícitos e que estejam integralmente alinhados, garantindo a eficácia da segurança. A autoridade competente do Estado, deve disponibilizar recursos, serviços de apoio e instalações, para segurança contra atos ilícitos, para operadores aéreos e aeroportuários, que prestem serviços para aviação civil. Cada um dos aeroportos que prestem serviços para aviação civil do Estado, deve possuir uma autoridade competente que deve garantir a constituição de um Comitê de Segurança Aeroportuária, a fim de coordenar, implementar e promover a segurança aeroportuária, incluindo medidas de segurança que estejam interligadas a infraestrutura dos aeroportos. (ANAC, 2011).

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

O Brasil é um dos Estados que estava presente na Convenção de Chicago (1944), desde o início é signatário das normas e recomendações da OACI. Sua agência reguladora, a ANAC, constituiu o PNAVSEC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, como ferramenta para o cumprimento de sua responsabilidade no campo da segurança da aviação civil, contra atos de interferência ilícita, bem como implementa orientações que atribuem

para a *Aviation Security*. Criado pela OACI, para o melhoramento da cultura AVSEC, o Plano Global de AVSEC, GASep – *Global Aviation Security Plan*, está alinhado com o PNAVSEC que atribui para o melhorando dessa cultura no campo da ANAC.

O Programa de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita da ANAC, PAVSEC-ANAC, faz parte do plano e segue os regulamentos do PNAVSEC. Este Programa Nacional é responsável por promover os requisitos a serem cumpridos, o PAVSEC por sua vez tem como finalidade garantir a segurança dos profissionais da aviação civil, passageiros e do público em geral. Faz parte de sua finalidade, o controle de qualidade AVSEC, onde é estabelecido as políticas que, orienta, planeja e executa os procedimentos referentes a segurança contra atos de interferência ilícita. Este controle de qualidade é oficialmente definido como, Plano Anual de Controle de Qualidade – PACQ/AVSEC da ANAC, que é uma ferramenta que a ANAC utiliza para realizar e efetua suas atividades no campo de controle de qualidade. Durante o ano, a ANAC deve realizar este controle de qualidade, com no mínimo três atividades em sua programação, sendo elas:

I – Auditoria, que avalia dentro das organizações que trabalham diretamente com a segurança da aviação civil e se estão sendo seguidos os regulamentos previstos no PNAVSEC, bem como verificar se o grau de conformidades se encontram em níveis aceitáveis. Avalia o cumprimento da regulação vigente do PNAVSEC e sua eficácia. As auditorias AVSEC se dividem em três classes, sendo elas:

a) auditorias AVSEC programadas, são aquelas que já fazem parte do Plano Anual de Controle de Qualidade;

b) auditorias AVSEC especiais, são aquelas que não fazem parte do Plano Anual de Controle de Qualidade, mas se necessário por motivos de vulnerabilidade, ameaças ou outro motivo de força maior, a ANAC poderá determinar que seja realizada;

c) auditorias AVSEC internas, são realizadas pelas próprias organizações que tenham sido auditadas.

As auditorias AVSEC devem ser realizadas com o auxílio de um *checklist*, após deve ser gerado um relatório contendo informações dos resultados das auditorias. Deve ser assinado pelo profissional que realizou a atividade de auditoria.

II – Inspeção, que avalia dentro das organizações que trabalham diretamente com a segurança da aviação civil, aspectos de segurança das atividades e seu grau de conformidades. Seu objetivo é avaliar o grau de vulnerabilidade e ameaças sofridas nas organizações, promovendo procedimentos de correções eventuais.

As inspeções se dividem em três classes, sendo elas:

a) inspeções AVSEC programadas, são aquelas que já fazem parte do Plano Anual de Controle de Qualidade;

b) inspeções AVSEC especiais, são aquelas que não fazem parte do Plano Anual de Controle de Qualidade, mas se necessário por motivos de vulnerabilidade, ameaças ou outro motivo de força maior, a ANAC poderá determinar que seja realizada;

c) inspeções AVSEC internas, são realizadas pelas próprias organizações que tenham sido inspecionadas.

As inspeções AVSEC devem ser realizadas com o auxílio de um *checklist*, após deve ser gerado um relatório contendo informações dos resultados das inspeções. Deve ser assinado pelo profissional que realizou a atividade de inspeções.

III – teste, é realizada uma simulação de atividade de interferência ilícita, em determinado lugar, a fim de testar a eficiência da segurança contra atos ilícitos e identificar possíveis vulnerabilidades. Os Participantes do teste, devem estar devidamente aptos para realizarem a atividade, bem como estarem com sua documentação hábil.

Os testes devem ser devidamente confidenciais, visando sempre a segurança dos resultados e espera-se sua eficácia e eficiência, por isso eles são programados pela ANAC, que é a responsável pela realização em coordenação com a Polícia Federal.

Ao se encerrar o teste, é realizada uma reunião com todos os participantes, onde são levantados os principais pontos de vulnerabilidade e os procedimentos a serem desenvolvidos para a melhoria das medidas de segurança. Por fim, a ANAC estabelece os parâmetros mínimos de segurança a serem seguidos, que deverão ser seguidos por operadores aéreos, aeroportuários pela própria Agência. (ANAC, 2018).

2 Contrabando e Descaminho

A Receita Federal do Brasil, é responsável por garantir a segurança do Estado, tendo como objetivo cumprir a atividade contra atos de Contrabando e Descaminho. Ela realiza essa função através das repartições aduaneiras que se espalham pelo território brasileiro em 8,5 milhões de quilômetros quadrados. A Receita Federal promove o combate ao Contrabando e Descaminho, além de também combater o tráfico ilícito de drogas, pirataria, tráfico de animais, tráfico internacional de armas de fogo e atos ilícitos associados ao comércio internacional. Conforme o Regimento Interno, inciso XX do artigo 1º do Anexo à Portaria MF nº 430, de 9 de outubro de 2017, o objetivo da Receita Federal é,

“planejar, coordenar e executar as atividades de repressão ao contrabando, ao descaminho, à contrafação e pirataria, ao tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas afins, ao tráfico internacional de arma de fogo e à lavagem ou ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência específica de outros órgãos”. (BRASIL, 2017).

Estas atividades de combate ao Contrabando e Descaminho é coordenada com outras autoridades federais, sendo elas: Polícia Federal, Fazendas dos Estados, Poder Judiciário, Ministério Público, Forças Armadas, Agencias Fiscalizadoras, e outros. Sendo a assim, a Receita Federal combate a circulação em território brasileiro de objetos e produtos que possam ser nocivos à sociedade, à saúde pública a ao meio ambiente. Desta forma ajuda a inibir as práticas que promovem o desemprego, concorrência desleal à indústria, sonegação de impostos e outros.

Os crimes de Contrabando e Descaminho são estabelecidos na lei nos Artigos do Código Penal 334-A e 334, do Decreto-Lei nº 2.848, de 1940.

I) Artigo 334-A. Contrabando, é a conduta de importar ou exportar, transportar ou comercializar ilegalmente mercadoria proibida por lei no país. Importar ou exportar mercadorias e bens de consumo clandestinamente, que depende de registro, análise ou autorização de órgão público competente.

Não há fiança. Reclusão de dois a cinco anos e a pena aplica-se em dobro se o crime for cometido por transporte aéreo, marítimo ou fluvial.

II) Artigo 334. Descaminho, é a conduta de iludir uma parte ou todo do pagamento de direito ou imposto devido da entrada, saída, ou consumo da

mercadoria no país. Entende-se então que é a entrada ou saída de produtos legais, ou seja, permitido no país, porém que não passam nos trâmites burocrático-tributários devidos. Produtos que excedem o valor da cota, que é a sonegação fiscal, como, celulares, computadores, ou qualquer produto que exceda o valor da cota, que não foi pago, ainda sendo comprada de produtos que excederam a quantidade permitida

Pode ser sanada com o pagamento dos impostos das mercadorias. Reclusão de um a quatro anos e a pena aplica-se em dobro se o crime for cometido por transporte aéreo, marítimo ou fluvial. (Receita Federal, 2019).

2.1 Tráfico de Drogas

O Brasil encontra-se em um ponto estratégico para o tráfico de drogas internacional, faz fronteira com os três maiores produtores de cocaína do mundo, Colômbia, Peru e Bolívia. Apesar de não ser produtor, o Brasil está posicionado em um ponto estratégico para a rota de tráfico internacional, para a Europa e África, através de grandes aeroportos que são importantes hubs internacionais. A apreensão de cocaína cresceu quase 70% (setenta por cento), neste ano, em dois anos a apreensão teve um aumento de 158% (cento e cinquenta e oito) e comparado ao primeiro semestre de 2018, o aumento foi de 92% (noventa e dois por cento).

Através da Lei de Acesso à Informação, a Polícia Federal divulgou dados de que, entre janeiro e maio de 2019, foram apreendidas aproximadamente 40 toneladas de cocaína em todo país, em comparação ao mesmo período do ano interior, a apreensão foi de 23,2 toneladas, aumento de quase 70% (setenta por cento). Esta análise inclui tanto, apreensões em aeroportos, com “mulas do tráfico de drogas”, como em operações fora do ambiente aeroportuário, como apreensão de 971,8kg de cocaína em um helicóptero na Grande São Paulo.

Segundo os dados da Polícia Federal, as apreensões de cocaína no país, apresentam um aumento, coordenados com outros órgãos como a Receita Federal, que apresentou um aumento de 148% (cento e quarenta e oito por cento), das apreensões em um ano.



Figura1-Helicóptero Apreendido com Cocaína.
Fonte: Divulgação/PF-SP, (2019).

Conforme a explicação do gerente da área de sistemas de Justiça e Segurança Pública do Instituto Sou da Paz, Bruno Langeani, o aumento da apreensão está ligado com fatores externos, sendo eles, o aumento da produção de cocaína na Colômbia, de 177%(cento e setenta e sete por cento) e também o aumento de usuários, principalmente nos Estados Unidos e Europa, que fez com que a circulação da droga no Brasil, aumenta-se. (G1, 2019).

A Receita Federal informou que a repressão, vigilância e o controle, estão evoluindo rapidamente, este fato é resultado dos procedimentos que utilizam a gestão de risco, integração e inteligência, assim como a utilização de sistemas informatizados e tecnologias. (Correio de Carajás, 2019).

2.2 Tráfico Humano

O tráfico de pessoas constitui-se de comercializar pessoas, na maioria das vezes para exploração sexual, trabalho escravo, adoção ilegal, tráfico de órgãos, entre outros. Geralmente as vítimas do tráfico provêm de países cuja a situação socioeconômica são vulneráveis, ou seja, são pessoas que vivem em situação de miséria. As vítimas são convencidas a embarcar nestas viagens através das promessas de terem uma vida melhor, um emprego com bom salário, uma vida com mais segurança, conforto e uma vida melhor para sua família. Ao chegar em seu destino, descobrem que foram vítimas de um dos crimes mais repudiados, exploração

sexual de mulheres e crianças, serviçais domésticos, casamento forçado, entre tantas outras situações deploráveis.

O Departamento dos Estados Unidos, todos os anos realizam relatórios detalhados sobre o tráfico de pessoas ao redor do mundo. Existem vinte países que possuem alta incidência de tráfico de pessoas. Os países mais pobres situados nos continentes da África e Ásia são os que possuem mais incidências, mas países mais desenvolvidos como, Rússia e China também fazem parte da lista.

O tráfico de pessoas consiste em um crime grave, qualquer indivíduo que contribua para tal ato, com se aliciar, transportar, alojar, ou recrutar, poderá ser responsabilizada. Essa atividade é responsável por um lucro astronômico de aproximadamente US\$ 32 Bilhões por ano, é considerada a terceira atividade ilícita mais lucrativa do mundo, ficando atrás apenas do comércio ilegal de armas de fogo e drogas. A denúncia é de suma importância para destruir estas redes de tráfico, que lucram com este tipo de crime. Com as informações das denúncias, aumenta-se as chances de salvar as vítimas e é assegurado o anonimato de quem denuncia.

As Nações Unidas junto da Organização Internacional da Aviação Civil em prol da luta contra o tráfico de pessoas, desenvolveram um guia direcionado a funcionários de companhias aéreas, para identificarem potenciais situações de tráfico e para instruir a denúncia. O treinamento direcionado aos funcionários das companhias aéreas, tem como objetivo de treiná-los para identificar e reportar tanto em situações de voo, quanto no ambiente aeroportuário. Através das diretrizes deste guia, os tripulantes de cabine e os comissários são capacitados para identificar estas situações e reportar ao comandante, que é a autoridade do voo e é então que seu papel neste combate se encerra, a partir deste ponto a situação deverá ser passada para a autoridade competente. É importante ressaltar que os comissários de voo, devem preservar a segurança da vítima, dos passageiros, bem como sua própria segurança, no que estiver ao seu alcance.

Estes guias têm como finalidade capacitar os funcionários para identificar estas situações e ainda fornece exemplos, para que essa capacitação seja ainda mais precisa. (Nações Unidas, 2019).

2.3 Itens Proibidos e a Autorização para Membros da Tripulação

Conforme a Resolução 515 da Agência Nacional de Aviação Civil, a lista de itens proibidos para o voo está passiva de atualizações conforme o órgão julgue necessário para manter a eficácia da segurança de voo. Segue alguns itens aprovados com restrição e ou que sejam proibidos a posse por um passageiro, vale a ressalva que a ANAC pode mudar sem aviso prévio, para assim realizar a manutenção na segurança de voo.

O número cinco do anexo um, fala relacionado a pistolas de sinalizações, utilizadas em caso de pouso em locais remotos e estas, emitem fumaças e luz, tendo dois lados, o áspero que é utilizado a noite pois emite uma luz bem brilhante e de manhã o operador deve utilizar o lado liso que emitira uma fumaça para os serviços de busca e salvamento (SAR), o RBAC91 pede a presença de pelo menos um dispositivo pirotécnico em cada bote. Os machados que são objetos cortantes e ficam na cabine de comando e servem em caso de impossibilidade de sair pelos meios tradicionais da aeronave, a tripulação poderá utilizar do mesmo para cortar a lataria também no RBAC 91, pede pelo menos uma machadinha de resgate em aviões com capacidade maior que 19 passageiros. O item quinze, refere-se a cilindros de gás comprimido, focaremos no de oxigênio e de incêndio que pode ser utilizado tanto para a tripulação em caso de um incêndio a bordo tanto para algum passageiro caso esteja passando mal ou em uma despressurização, vale observar que os extintores de incêndio também são cilindro comprimidos. A Agência Reguladora, fiscaliza tais objetos e suas validades e devem ser trocados pela companhia dentro do prazo de validade. Para manter a devida segurança operacional do voo, tripulantes são inclusos como pessoas autorizadas para embarcar itens proibidos desde que, sejam necessários para operação normal em voo de equipamentos obrigatórios de emergência e sobrevivência ou de equipamentos médicos. Vale uma última ressalva que os tripulantes, assim como os passageiros passaram pelas revistas dos Agentes de Proteção da Aviação Civil (APAC), assim como os passageiros. (ANAC, 2019).

3 Competências dos Recursos Humanos

Todo pessoal que trabalha diretamente com atividade relacionada com o PANAVERSEC – ANAC e AVSECC, devem estar devidamente capacitados. A ANAC por

sua vez, tem como responsabilidade estabelecer os requisitos de capacitação para o pessoal envolvido com tais atividades, essa capacitação será adquirida através de treinamentos desenvolvidos pela ANAC.

O pessoal submetido aos treinamentos deverá participar das duas etapas, sendo elas: treinamento teórico e treinamento prático, ambas etapas são utilizadas para verificar o desenvolvimento da capacidade de cada indivíduo. Todo treinamento realizado, é registrado em um banco de dados da ANAC, o próprio pessoal que realiza o treinamento deverá registrar suas atividades, para que possa ser encaminhado ao controle de qualidade. Todo esse processo deve ser realizado de acordo com as normas vigentes da ANAC, de forma a se garantir a segurança, eficiência, eficácia e discricção, de forma ética profissional por parte do pessoal treinado.

Todo pessoal devidamente capacitado, que realiza os treinamentos têm autonomia para acessar as aeronaves, ARS – área restrita de segurança de aeródromos, bem como documentos restritos e todas as áreas que possuem acessos restritos às pessoas no geral, por motivos de segurança. Essa prática é assegurada e garantida pela ANAC.

O pessoal também possui autonomia para entrevistar qualquer pessoa, quando necessário, bem como acessar qualquer equipamento, como câmeras, rádios, gravadores e também podem utilizar materiais que simulem objetos ilícitos, a fim de desenvolver a segurança contra atos de interferência ilícita.

A ANAC trabalha em coordenação com a Polícia Federal, para investigar os antecedentes criminais e também antecedentes sociais do pessoal envolvido com as atividades, para assegurar se os mesmos podem possuir de fato o livre acesso às ARS – área restrita de segurança de aeródromos, tanto acompanhado com só. O treinamento é uma importante ferramenta que tem como principal objetivo, analisar a eficácia e eficiência da segurança contra atos de interferência ilícita, assim como auxiliar 1no que for preciso no Plano de contingência. (ANAC, 2018).

3.1 Tecnologias para a Segurança Aeroportuária

a) *Full Body Scan – Millimeter Wave*, é um equipamento que possui duas variantes, sendo elas ativas e passivas, como descritas abaixo:

I – Ativa: trabalho feito por radar, direcionando as ondas para o passageiro e com a reflexão obtém a interpretação das imagens;

II – Passiva: ainda está sujeita a desenvolvimento.

Este equipamento recebeu muitas críticas por expor o passageiro, revelando-os despídos. Em 2011 o TSA – *Transportation Security Administration*, começou a testar um novo *software* em que os equipamentos AIT irão eliminar as imagens dos passageiros despídos e por meio de autodetecção irá ser indicado o local que o objeto suspeito está localizado e caso não seja detectado nenhum objeto suspeito e nada apareça no monitor do equipamento, aparecerá o termo “OK”.



Figura 2 - Full Body Scan
Fonte: TSA, (2010).

b) *Backscatter x-ray*, é um equipamento que também é utilizado no corpo por inteiro e scaneia pela radiação refletida do passageiro. De acordo com o TSA, a tecnologia de radiação milimétrica é mil vezes menos prejudicial à saúde, do que o celular e o *Backscatter* se equivalem a dois minutos de voo. A principal diferença entre ambos, é que a *Millimeter wave* não necessita de imagens da frente e de trás do passageiro, pois produz imagem em 3D.

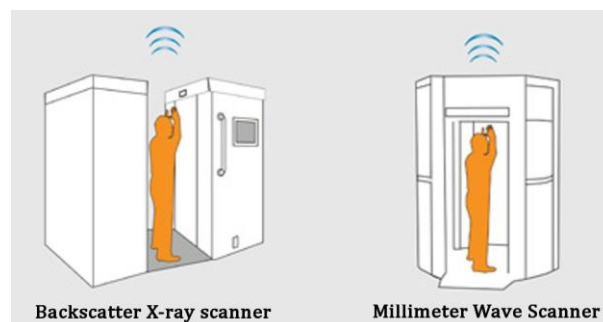


Figura 3- Backscatter X-Ray
Fonte Science ABC, (2017).

c) Tecnologia de traços de explosivo, é um equipamento baseado em identificação química de partes de objetos em passageiros. A amostra de explosivo tem que ser transportada em grandes quantidades e este dispositivo não é utilizado para detectar arma de fogo, e é diferente do *eletromagnetic image*.



Figura 4-Tecnologia de Traços de Explosivo
Fonte: Falando de Viagem, (2013).

d) *Explosive Detection Systems – (EDSs)*, é um equipamento desenvolvido para identificar explosivos ocultos, hoje em dia o TSA scaneia 100% das bagagens dos 2 milhões de passageiros processados por dia, e sem causar atrasos nos voos. Na velocidade média, o aparelho consegue fiscalizar 600 malas por hora a TSA usa um padrão de alto volume, conseguindo processar 900 malas por hora, porém com uma baixa taxa de avisos falsos.



Figura 5-Reveal Explosive Detection Systems
Fonte: The Eagle, (2016).

e) Detector de metais, é um equipamento em formato de portal, utilizado para scanear o passageiro, a bagagem por sua vez é scaneada pelo raio x. O fato mais interessante é que o raio x por onde passam os passageiros, são ajustáveis por níveis de sensibilidade por zonas. A zona horizontal que corresponde a área dos pés, podem ser mais ou menos sensíveis em relação às outras zonas.

Os detectores de metais não são tão eficientes pelo fato de não serem capazes de detectar o formato preciso das armas de fogo.



Figura 6- Detector de Metais
Fonte: Dourados News,2016.

f) *Checkpoint* do futuro por biometria, é um equipamento que reconhece por íris, retina e digitais, sendo assim por traços biológicos. Esta tecnologia tem sido usada nos mais altos escalões dos Estados Unidos, removendo as mais obsoletas senhas, com isso os agentes podem focar nos passageiros que apresentam alto risco a segurança.



Figura 7- Checkpoint do Futuro
Fonte: Revista Embarque, (2019).

g) Fortalecimento das aeronaves e containers de bagagens, manter a redundância em sistemas vitais, como: controle, sistema elétrico e hidráulico, para assim mitigar os efeitos de uma possível explosão por objetos ilícitos. Muitos estudos têm sido realizados para aumentar as chances de sobreviventes de explosões por atos de interferência ilícita. Estes testes estão sendo realizados em aeronaves remotamente controladas.

Em 10 de janeiro de 2002, após o episódio catastrófico e maior ataque de ato de interferência ilícita da aviação civil mundial da história, os ataques às Torres Gêmeas, em 11 de setembro de 2001, o FAA publicou que todos os operadores de aeronaves dos Estados Unidos devem reforçar as portas contra intrusos, armas de fogo e granadas. O Congresso Americano aprovou uma verba de \$97 milhões para apoiar as companhias aéreas.

A importância de se desenvolver tecnologias para apoiar a segurança contra atos de interferência ilícita na aviação civil é evitar de qualquer modo um ataque terrorista como o de 11 de setembro de 2001 e evitar o livre transporte de armas e drogas, tentando assim reprimir a entrada de qualquer objeto que possa trazer perigo para a segurança do Brasil. Por ser um país com mais de 17 mil quilômetros de extensão e com mais 8 mil de costa marítima, o Brasil precisa investir constantemente em segurança nas fronteiras para manter a eficiência necessária de segurança. Os contrabandistas, constantemente mudam seus jeitos de traficar usando inovadoras maneiras para tentar burlar todo um sistema de segurança e é por isso que o treinamento constante e a atualização das tecnologias devem ser constantes. (RODRIGUES e CUSICK, 2012).



Figura 8- Containers de Bagagens
Fonte:Pista73, (2019).

3.2 Treinamento

De acordo com o site da empresa terceirizada Orbital, são fornecidos cursos para Vigilantes AVSEC, especializados nas áreas de inspeção de bagagens despachadas visando, o impedimento do embarque de artefatos explosivos e perigosos, proteção de área restrita (ARS) e operacionais, varreduras em aeronaves (Search) fazendo buscas internas e externas à procura de objetos de sabotagem, patrulhamento do perímetro aeroportuário e da adjacência, entrevista com os passageiros com o intuito de elevar a segurança do voo, interview com o objetivo de verificar passaportes e até mesmo, garantindo que as bagagens dos viajantes estejam identificadas corretamente, inspeção de passageiros, tripulação, bagagem de mão e pessoal de serviço como os de catering, proteção de aeronaves estacionadas, fazendo a inspeção dos serviços de apoio, proteção de cargas e outros itens. Já os APAC, são habilitados para proteger a Aviação Civil contra atos de interferência ilícita, podendo assim inspecionar bagagens (tanto as de mão quanto a despachada), tripulantes, passageiros, pessoal de solo, verificação de aeronaves (varredura), proteção de cargas, controle de acesso em áreas restritas e patrulha móvel. Os Agentes APAC, são os funcionários que ficam na área do Raio-x e são treinados e homologados pela ANAC, e possuem, a Habilitação em Segurança da Aviação Civil (CHS) e são preparados para o manuseio dos seguintes instrumentos: Detector de traços explosivos (ETD), aparelho de raio-x, pórtico de detector de metais, detector manual de metais, câmera de vigilância, alarme e rádios e telefones. (Orbital, 2019).

3.3 Procedimentos de Segurança em Passageiros

O procedimento de inspeção ao passageiro e a qualquer pessoa que pretende entrar na zona restrita do aeroporto, tem que passar pelos Agentes de Proteção da Aviação Civil (APAC) que por sua vez são contratados pelo operador do aeroporto, sob supervisão da Polícia Federal (PF) ou dependendo do local, pelo órgão de segurança pública responsável por toda atividade policial. Os passageiros devem prestar muita atenção e seguir todas as regras impostas pelos Agentes. São elas:

I) As filas são organizadas através de controle de fluxo, e cada passageiro deve aguardar a sua vez na posição demarcada em solo, e se dirigir somente ao equipamento quando o APAC, tiver disponibilidade para atendê-lo.

II) O passageiro deve colocar na bandeja, fornecida pelo aeroporto os seus pertences como: celulares, chaves, câmeras fotográficas, conforme a orientação do APAC.

III) Ao passar pelo detector de metais o APAC deve observar se o passageiro está passando de mãos limpas e sem cobrir nenhuma parte do corpo.

IV) Caso o detector de metais toque, o passageiro deve prestar atenção nas orientações dadas pelo APAC que poderá incluir uma nova passagem pelo pórtico, inspeção através de detectores manuais, por meio de scanners corporais e até mesmo a busca pessoal.

V) As revistas aleatórias, sempre que se julgar necessário podem incluir busca pessoal, inspeção manual na bagagem e a utilização de ETD para checar se não tem traços explosivos no objeto. Essa medida é tomada por medidas adicionais de segurança.

VI) Caso o Agente que esteja realizando o procedimento de revista desconfie ou fique com dúvidas, o mesmo pode solicitar ao passageiro que se retire para uma inspeção mais específica, e lá poderá requisitar que retire algum tipo de vestimenta e até mesmo calçados.

VII) Caso não seja possível comprovar que o passageiro não porte nada ilícito pela lei, o mesmo ficará negado o acesso a área restrita do aeroporto.

VIII) Para o Agente revistar uma criança de colo, o mesmo terá que passar o pórtico de detector de metais ou outro equipamento e cabe uma ressalva que terá

que passar longe do corpo do responsável. Observando se o carrinho está dobrando dentro da normalidade e passado pelo equipamento de raio-x, caso não consiga passa-lo pelo pórtico ou em caso de dúvidas, o APAC deverá realizar uma revista manual.

IX) O passageiro que tiver necessidades especiais, conforme definido pela Agência Nacional de Aviação Civil, terá prioridades em relação a outros passageiros e até mesmo em relação a tripulação. Caso o portador de necessidades especiais, esteja acompanhado o acompanhante poderá ajudá-lo na revista, porém, terá que ser revistado primeiro. Cabe uma ressalva, que o local devera possuir assentos para o uso.

X) Caso o passageiro possua próteses ou marca passo, será impedido de passar pela revista no raio-x e deverá realizar uma revista por meio da busca pessoal, e se aconselha chegar com antecedência.

XI) A passageira que estiver grávida, poderá ser revistada por busca pessoal ou pelo detector de metais manual.

XII) Todos que trabalham na área restrita do aeroporto, não fica livre de passar pelos procedimentos de segurança. Isso inclui, tripulação, empregados do aeroporto e os agentes públicos.

XIII) Caso os tripulantes utilizem a fila dos passageiros, os mesmos terão prioridades, somente não terão caso tenha alguém de necessidades especiais.

VIII) Caso o passageiro esteja portando um objeto lícito por lei, entretanto, ilícito para o embarque, o mesmo será negado até que não possua mais o objeto. Caso o objeto seja ilícito, deverá ser alertado a polícia responsável pela atividade aeroportuária isso serve também caso o passageiro tente ocultar o objeto, ele será negado a entrar na área de embarque e a autoridade responsável dará continuidade ao caso.

XV) A busca pessoal, que é a revista de seu corpo, suas vestes e de seus acessórios pela autoridade policial ou um APAC sempre com o consentimento do inspecionado e com um funcionário do mesmo sexo. Caso o passageiro se recuse realizar algum procedimento, sua entrada na sala de embarque será negada e o

APAC devera acionar a autoridade policial para dar continuidade ao caso. (ANAC, 2019).

3.4 Procedimentos de Segurança em Agentes Públicos

Todos os agentes públicos, assim como os tripulantes deverão ser inspecionados antes de ingressar nas ARS (Área Restrita de segurança), tendo sua prioridade mantida somente caso não haja um deficiente físico a sua frente, visando a manutenção da segurança dentro das áreas restritas. Cabe ao operador do aeroporto, elaborar uma lista e eventualmente atualiza-la com os nomes dos agentes que estão autorizados a serem inspecionados de forma aleatória contendo os nomes dos agentes, registro das credenciais e os eventuais objetos proibidos que poderá portar. Toda e qualquer definição de objetos proibidos, deverá ter uma participação conjunta do órgão de atuação do agente público e da polícia federal ou na falta, pelo órgão policial responsável pelas operações naquele aeroporto e que possa ficar bem claro que os objetos autorizados, sejam compatíveis com a atividade do mesmo. Se o agente público, se recusar a ser revistado pelo APAC (Agente de proteção da Aviação Civil) ou a qualquer obrigação prevista pela resolução Nº 515, de 8 de Maio de 2019 caberá a polícia aeroportuária responsável pelo aeroporto avaliar o ocorrido e caso o agente venha a perder essa prerrogativa de ser fiscalizado aleatoriamente, o mesmo passará a ser exigida os procedimentos padrões como os passageiros, vale uma ressalva que aleatoriamente não é a todo tempo, caso ele perca esse "benefício" toda vez que ele tiver que adentrar em uma ARS (Área Restrita de Segurança), terá que passar pela fiscalização, além disso, o funcionário terá que reporta-lo em um Documento de Segurança da Aviação Civil (DSAC), sem prejuízo caso seja denúncia ou uma exposição escrita para a apuração da conduta pelo órgão competente. O processo de credenciamento, dos agentes públicos deverá ser checado os antecedentes criminais e sociais, para assim não comprometer a credibilidade da atividade. (ANAC, 2019).

3.5 Procedimentos de Segurança aos Policiais de Segurança Pública

Como todos os tópicos anteriores, os agentes de segurança pública não estão livres de passar por revistas aleatórias ou por ordem da autoridade. Isso engloba os

policiais federais e se não houver, o órgão responsável pela segurança pública do aeródromo, os mesmos devem portar de forma ostensiva a credencial aeroportuária.

I) O processo de credenciamento dos policiais, devem ter antecedentes criminais e sociais conforme necessita para manter a credibilidade da função.

II) Os policiais que serão inspecionados de forma randômica, ou seja, aleatória, deverá conter o elemento visual, diferenciando assim dos demais funcionários.

III) Os pertences de mão devem ser passar por inspeções aleatórias que deveram ser realizadas por policial da delegacia responsável pela segurança do aeroporto, estabelecida no documento do DAVSEC, tendo como base avaliação de ameaça específica, feita pela Polícia Federal.

IV) Os bens confiscados devido a atividade policial, e que estejam devidamente acompanhados de registro, são isentos de inspeção.

V) Os locais de acesso a ARS (Área Restrita de Segurança), deverão possuir monitoramento através de câmeras de vigilância com gravação com no mínimo de 30 dia, com controle de acesso individual e identificação por biometria.

VI) Nos pontos de controle, os acessos a veículo todos os ocupantes do órgão de segurança pública deverão ser identificados e verificados e os compartimentos de carga como mala e caçamba dos carros também, de forma a garantir que não esteja entrando ninguém sem a devida autorização e credenciamento.

VII) Os veículos do órgão de segurança pública tendo um policial da delegacia responsável das atividades policiais do aeroporto, devem passar por inspeções aleatórias contidas em DAVSEC. (ANAC, 2019).

3.6 Classificação dos Aeródromos.

As definições sobre as classificações dos aeródromos estão definidas no RBAC 107.9 emenda 2. Temos ao todo quatro tipos de aeródromo são elas:

Classe AP-0: Aeródromos de uso exclusivo da aviação geral, de táxi aéreo e de aeronaves comerciais fazendo voo de fretamento, ou seja, é um tipo de aeródromo que não receberá voos regulares.

Classe AP-1: Aeródromos que possui operação da aviação comercial regular ou operação *charter* e média aritmética anual, dos últimos três anos menor que 600.000 passageiros.

Classe AP-2: Aeródromos que possui operação da aviação comercial regular ou operação *charter* e média aritmética anual, dos últimos três anos superior ou igual 600.000 passageiros, porém inferior a 5.000.000.

Classe AP-3: Aeródromos que possui operação da aviação comercial regular ou operação *charter* e média aritmética anual, dos últimos três anos superior ou igual a 5.000.000 passageiros. (ANAC,2019)

Para um melhor entendimento, DAVSEC, tem a principal função de estabelecer uma relação dos aeródromos civis públicos do Brasil. Padronizando as inspeções de segurança, isentando os passageiros caso os aeródromos possuam a mesma equivalência das categorias entre si, porém os passageiros devem ser mantidos na aérea restrita. (ANAC,2019).

São exemplos de AP-0 os aeródromos de: Bartolomeu de Gusmão em Araraquara (SP), Eduardo Arthur Siqueira em Bragança Paulista (SP), Resende (RJ) entre outros. AP-1: Embaixador Walther Moreira Salles em Poços de Caldas (MG), Pouso Alegre (MG), Juvenal Loureiro Cardoso em Pato Branco (PR). AP-2: Afonso Pena em Curitiba (PR), Santa Genoveva em Goiânia (GO), Eurico de Aguiar Salles em Vitória (ES), entre outros. AP-3: Guararapes- Gilberto Freyre em Recife (PE), Santos Dumont no Rio de Janeiro (RJ), Salgado Filho em Porto Alegre (RS) entre outros.

Requisitos	AP-0	AP-1	AP-2	AP-3
Compras dos Equipamentos de segurança	Dispensado	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
Pessoa que Responde Pelo Avsec	Recomendado	Obrigatório acima de 60 assentos/ no voo	Obrigatório	Obrigatório
Fiscalização de pertences de mão, pessoas, equipamentos e veículos (não passageiros)	Dispensado	Obrigatório acima de 30 assentos/ no voo	Obrigatório	Obrigatório
Fiscalização de pertences de mão dos passageiros	Dispensado	Obrigatório acima de 30 assentos/ no voo	Obrigatório	Obrigatório

Segurança da bagagem despachada	Dispensado	Obrigatório acima de 30 assentos/ no voo	Obrigatório	Obrigatório
Inspeção da bagagem despachada	Dispensado	Obrigatório, caso haja voos internacionais ou em DAVSEC	Obrigatório, caso haja voos internacionais ou em DAVSEC	Obrigatório, caso haja voos internacionais ou em DAVSEC
Controle de segurança em bagagem despachada em trânsito ou em conexão	Dispensado	Obrigatório, conforme escrito 107.143	Obrigatório	Obrigatório
Controle de bagagem suspeita	Dispensado	Obrigatório, conforme escrito 107.143	Obrigatório	Obrigatório

4 Polícia Federal no Security dos Aeródromos

No Brasil a responsabilidade da segurança policial nos aeródromos, são dos órgãos da segurança pública, sendo eles: Polícia Federal, Polícia Militar e Polícia Civil. As atividades contra atos de interferência ilícita são realizadas por empresas terceirizadas, que são contratadas pelo operador do aeródromo.

Diferente dos Estados Unidos, que possui uma agência específica que faz a segurança nos aeródromos do país, a TSA – *Transportation Security Administration*, que surgiu após os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001, quando o país percebeu que haviam falhas na segurança dos aeródromos. Até então quem fazia a segurança nos aeródromos dos Estados Unidos, eram empresas privadas, para as companhias aéreas que operavam nestes aeródromos, podendo prestar o serviço exclusivamente para uma companhia, ou para um conjunto de companhias. O governo americano decidiu que uma agência federal, poderia realizar a atividade de segurança dos aeródromos do país, foi em 19 de novembro de 2001, que o então Presidente George Bush, sancionou a criação da TSA. Apesar de englobar a segurança nacional dos transportes, ferroviário, rodoviário e marítimo, a TSA tem como principal objetivo garantir a segurança aérea. (Commercial Aviation 101, 2015).



Figura 9-TSA-Transportation Security Administration.
Fonte:Commercial Aviation 101, (2015).

De acordo com o Delegado Fabrizio Galli da Polícia Federal, existem alguns aspectos importantes da segurança dos aeródromos brasileiros, a serem considerados:

“Privatização, é um passo grande para a melhoria na questão de segurança. Os procedimentos que temos no Brasil, a legislação ela não é ruim, o problema que existe sempre a questão de fiscalização ser aqueles procedimentos que estão sendo de fato realizados ou não”. (Apêndice A, 2019).

A segurança realizada principalmente pela Polícia Federal nos aeródromos internacionais brasileiros, é eficiente e cumpre os padrões internacionais de segurança, podemos observar o Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos, que possui selo ISO da Organização Internacional, pois cumpre os procedimentos requeridos. Mas devemos observar que existem áreas importantes nos aeródromos para a segurança, que apesar de ser eficiente pode sofrer uma melhoria, como no caso da área de imigração, onde a vistoria é realizada por uma empresa de segurança terceirizada, onde os funcionários não realizam uma vistoria tão precisa quanto um policial federal. Como mencionado acima, a criação de uma agência de segurança especializada em aviação no Brasil, elevaria ainda mais a questão da segurança dos aeródromos, além da promoção da segurança nos aeródromos que operam somente voos domésticos. (Apêndice A, 2019).

4.1 O Security na Visão da Companhia Aérea

De acordo com o gestor de Security, da TwoFlex, Ângelo Bonani, diferente das companhias aéreas de grande porte, o operador da aeronave e a tripulação, que fica responsável pela inspeção de bagagens dos passageiros, no trajeto carro aeronave, no caso da TwoFlex. Em aeródromos regionais onde a companhia opera, Barretos, Marília e Jundiaí, por exemplo, não há conectividade, então a segurança nesses aeródromos é inferior em comparação a movimentados aeródromos, as aeronaves então aterrissam e decolam “contaminadas”, ou seja, bagagens que não passaram por raio x, isso diminui a segurança.

A TwoFlex adotou algumas medidas preventivas em suas aeronaves, como, despacho total das bagagens, inclusive as de mão, o passageiro só embarca com itens eletrônicos, celular, tablet, notebook, e a inspeção é realizada visualmente. Segundo Bonani, no primeiro momento a barreira da chegada da TwoFlex no aeroporto de Congonhas foi justamente a chegada de aeronaves “contaminadas”, para essa questão, a companhia decidiu que seus passageiros desembarcassem direto na área pública, próximo à rua, assim evitando contato com áreas de desembarque junto a outras companhias, reduzindo então o risco de atos ilícitos.

“No caso de a partida ocorrer em Congonhas, o agente APAC realiza uma inspeção na aeronave e nos passageiros, um formulário é preenchido, com ambos “esterilizados”, a aeronave está assegurada para decolar”. (Apêndice B, 2019).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Security é uma ferramenta de suma importância contra atos de interferência ilícita na aviação, estudar e analisá-lo nos permite continuamente aprimorá-lo pois é um campo da atividade aérea e aeroportuária que está em constante crescimento.

É importante analisarmos que o objetivo do Security é alcançado através de um conjunto de processos, como, a implementação de programas nacionais por parte dos Estados, normas e procedimentos de organizações internacionais, que devem ser compartilhados, assim como ser conexo a órgãos federais. O Security exige pessoal capacitado, através de treinamentos, bem como exige tecnologias que contribua de forma otimizada, a promover a segurança na aviação.

Esse trabalho apresentou uma análise dos principais processos contra atos de interferência ilícita, através de pesquisas em documentos e anexos da Organização da Aviação Civil Internacional e da Agência Nacional de Aviação Civil, a fim de ampliar esse conhecimento a todos os indivíduos envolvidos com atividades da aviação, bem como apresentar a sociedade, para que todos se conscientizem da importância desses processos.

Durante as pesquisas realizadas em documentos e anexos, para a elaboração desse trabalho nos deparamos com algumas questões antes não conhecidas pelos autores, como a classificação dos aeródromos por requisitos de segurança contidos, sendo essas classificações AP-0, pequenos aeródromos que possuem pouca ou nenhuma fiscalização ou equipamento de segurança, existem também as classificações AP-1, AP-2, onde os aeródromos já apresentam mais requisitos de segurança e por fim o AP-3, grandes aeródromos que possuem os equipamentos e contam com fiscalização rígida. Outras questões que vieram à tona através das pesquisas foi uma grande reportagem sobre a segurança de aeródromos brasileiros, realizada por uma grande emissora de televisão, que não realizou nenhum tipo de coordenação junto a Polícia Federal. E por fim o conhecimento da rentabilidade astronômica do tráfico humano, estimada em U\$32 bilhões, por ano.

A hipótese desse trabalho foi embasada no por que há tantos atos de interferência ilícita, mesmo com tantos recursos para a segurança. Através de pesquisas e análises, pudemos verificar que existem fortes razões para tal, como a alta rentabilidade que traz esses atos, também do ponto geográfico que o Brasil se encontra, fazendo fronteira com os maiores produtores de cocaína do mundo, o que o torna rota estratégica para o tráfico internacional de drogas. Pudemos também obter informações da Polícia Federal e do gerente de Security da Two Flex, de como o contrabando é abrangente e o trabalho para mitiga-lo torna-se complexo.

Através das entrevistas concedidas pelo delegado da Polícia Federal, Fabrizio Galli e pelo Gerente de Security da Two Flex, Ângelo Bonani, foi possível verificar alguns pontos importantes para o Security, a serem desenvolvidos, como a criação de uma agência específica para a segurança de aeródromos, a implementação de um sistema de reconhecimento facial dos passageiros, assim como a criação de um documento único para facilitar a identificação de um indivíduo e a implementação de

raio x de bagagens para todos os aeródromos, inclusive que operem voos nacionais e regionais.

O Security deve ser amplamente debatido para ser continuamente otimizado, porém existem muitos documentos sobre o tema que são restritos ao público, assim como muitos profissionais da área não podem conceder entrevistas a fim de preservar a integridade do assunto, podemos observar então que durante a elaboração desse trabalho houve limitações. Os autores desse trabalho recomendam futuras análises e pesquisas sobre o Security, pois apesar das barreiras, é um campo que possui amplo desenvolvimento.

REFERÊNCIAS

SOARES, Aroldo. **Refreshment de Regulamento de Tráfego Aéreo**. 1 Ed. São Paulo: Espaço Aéreo, 2015.

RODRIGUES, Clarence e CUSICK, Stephen. **Commercial Aviation Safety**. 5 Ed. New York:MC Graw Hill, 2012.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. A segurança de voo no sistema de aviação civil. Brasília:2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Brasília:2019.

Agência Nacional de Aviação Civil. A Segurança de Voo no Sistema de Aviação Civil <<http://www2.anac.gov.br/segVoo/historico.asp> > Acesso em: 06 de set.46 2019.

Agência Nacional de Aviação Civil. Organização da Aviação Civil Internacional.<https://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/organismos-internacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oaci> Acesso em: 6 de set. 2019.

MOÇO, Luíz. A Segurança Privada no Contexto da Segurança da Aviação Civil <http://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2017/10/CEDIS-working-paper_DSD_A-Seguran%C3%A7a-Privada-no-contexto-da-Seguran%C3%A7a-da-Avia%C3%A7%C3%A3o-Civil.pdf> Acesso em: 7 de set. 2019.

ANEXO 17 da ICAO: International Civil Aviation Organization. Annex 17 <<https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Annex17.aspx>> Acesso em: 10 de set. 2019.

International Civil Aviation Organization. Anexo17 -<<https://www.caacl.org/Files/PortalReady/v000/downloads/anexo-17-emenda14-versao-pt-en-01jun15.pdf> > Acesso em: 15 de set. 2019.

LIMA, Cezar. Qual é a diferença entre contrabando e descaminho?-<<https://canalcienciascriminais.jusbrasil.com.br/noticias/207097728/qual-e-a-diferenca-entre-contrabando-e-descaminho>> Acesso em: 16 de set. 2019.

Curso de comissário de voo, partes teóricas e práticas. www.Ceab.com.br, disponível em <https://pt.slideshare.net/danisol8/apostila-1comissriodevo> , 2014> Acesso em: 20 de set. 2019.

Soares, Aroldo. Refreshment de Regulamento de Trafego Aéreo.1 edição, São Paulo, Espaço Aéreo, 2015.

Agência Nacional de Aviação Civil. Programa de segurança contra atos de

interferências ilícita. <<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/avsec/pavsec-2013-programa-de-seguranca-contratos-de-interferencia-ilicita>> Acesso em: 20 de set. 2019.

Agência Nacional de Aviação Civil. Programa de segurança contra atos de interferências ilícita -PAVSEC-ANAC <<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/avsec/RA201804991.pdf>> Acesso em: 20 de set. 2019.

Agência Nacional de Aviação Civil. Segurança da Aviação Civil contra atos de interferência ilícita- operador de aeródromo. <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-107/@@display-file/arquivo_norma/RBAC107EMD02.pdf> Acesso em: 21 de set. 2019.

Agência Nacional de Aviação Civil. Resolução N°515.<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2019/resolucao-no-515-08-05-2019/@@display-file/arquivo_norma/RA2019-0515%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2019-0530.pdf> Acesso em: 21 de set. 2019.

Agência Nacional de Aviação Civil. Portaria N° 807/SAI <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2019/portaria-no-0807-sia-14-03-2019/@@display-file/arquivo_norma/PA2019-0807.pdf> Acesso em: 21 de set. 2019.

TAVARES, Bruno. PF apreende helicóptero de R\$4 Milhões com meia tonelada de cocaína em ação contra tráfico de drogas em SP, G1, São Paulo, 13, abril, 2019> Acesso em: 21 de set. 2019

Receita Federal.<<http://receita.economia.gov.br/sobre/acoes-e-programas/combate-a-ilicitos/contrabando-e-descaminho>> Acesso em: 02 de nov. de 2019.

APREENSÃO DE COCAINA CRECE 158% EM 2 ANOS. Correio o Portal de Carajas. 22 de julho de 2019. Disponível em: <https://tecnoblog.net/247956/referencia-site-abnt-artigos/>> Acesso em: 02 nov. 2019.

COSTA, Breno e SELIGMAN, Felipe. Como funciona o tráfico de pessoas, Superinteressante, São Paulo, 30 maio., 2018.<<https://super.abril.com.br/sociedade/como-funciona-o-traffic-de-pessoas/>> Acesso em: 02 de nov. 2019.

APÊNDICE A - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA COM FABRIZIO GALLI DELEGADO DA POLÍCIA FEDERAL

Esse material desenvolvido pelos autores desse trabalho, com a colaboração do delegado da Polícia Federal, Fabrizio Galli que tem como formação acadêmica Especialização em Ciências Criminais – Universidade da Amazônia, e formações complementares, Skynarc Training-Criminal/Narcotics Interdiction – International Narcotics Interdiction Association e Interdição de Drogas em Aeroportos – Departamento de Polícia Federal e Embaixada Britânica, foi de suma importância para o desenvolvimento do mesmo, com análises de procedimentos que fazem parte do dia a dia dos grandes aeroportos no Brasil, para a prevenção contra Atos de Interferência Ilícita, tendo como base o Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos.

O questionário

I- A aviação executiva tem o mesmo controle com as bagagens e passageiros, em relação à aviação comercial?

Galli: A Convenção Internacional de Segurança assegura que 100% das bagagens dos voos comerciais passam por raio -x, já as bagagens de voos executivos passam por uma imigração na Polícia Federal e por inspeção na Receita Federal, assim como as bagagens de voos comerciais, as de voos executivos também 100% passam por controle de segurança. Não há divergências nas inspeções de ambos.

No Aeroporto Internacional de São Paulo- Guarulhos, o embarque para voos executivos fica distante dos terminais de passageiros de voos comerciais, por esse motivo desloca-se um policial federal e um auditor da Receita Federal para especificamente realizar a imigração e verificação de bagagens. Há scanners móveis que são utilizados em casos de fundáveis suspeitas, o agente aduaneiro ou policial federal faz a abertura da bagagem.

II- Nos acordos de cooperação internacional existe a inclusão de investigação internacional por tráfico de drogas? Caso positivo, quando a polícia detém um suspeito de ser mula, por que não o liberam e o seguem para tentar dismantelar a quadrilha?

Galli: Existem. Depende muito do caso concreto, quando é identificado algum individuo mula que por exemplo ingeriu drogas ou está transportando, proveniente do Brasil, para autorizar a droga a passar pela lei de drogas, é necessária autorização judicial do Brasil, de um documento oficial do país de destino que garanta que quando a droga chegar nesse país será apreendida. No mundo jurídico, chama-se “entrega controlada”, são realizadas, porém dependem dessa burocracia que o país de destino comunique para o Brasil que essa droga quando chegar será apreendida, se não houver essa informação, por exemplo, voo com escala, será necessário que o país da escala tenha também autorização para que a droga passe por esse país. Existe todo o regramento jurídico na lei de drogas.

Existem pessoas detidas que colaboram e as que não colaboram, o que fazemos é juntar todas as provas que podemos, os elementos e trabalhar em cima daquilo, então todo flagrante que é feito tanto na saída quanto na entrada, a gente de alguma forma trabalha, então quando é proveniente do exterior, a gente faz um contato com um audito policial, senão por meio da representação da Interpol, a gente comunica. Existe uma regra da Interpol que determina a comunicação de um peso x de droga apreendido para a gente fazer a comunicação e depois trabalhamos, porque se eventualmente ele (o mula), falar onde ele recebeu a droga, naquele país de destino identifica e encaminhamos essa informação para a informação de inteligência para o país produzir a investigação em cima dessa pessoa.

III- Existem documentos que balizam como devem acontecer as revistas aleatórias nos aeroportos?

Galli: Não, na verdade o Código de Processo Penal define que se houver uma fundada suspeita você poderá abordar e fazer a verificação. O que acontece nos aeroportos normalmente, fazemos um levantamento de inteligência prévio das listas de passageiros, normalmente através desse levantamento de inteligência e outros levantamentos de campo que a pessoa com aparência nervosa, as roupas as vezes

não combina para onde viaja, muitas dessas pessoas nem sabem onde de fato estão indo. Existem algumas informações tanto tecnicamente como do dia a dia, que a gente passa a identificar essas situações, fazemos a abordagem quando existe fundada suspeita, pois estamos autorizados a realizá-la.

IV- O raio-x consegue identificar o comportamento nervoso do passageiro?

Galli: Não. No aeroporto tem o scanner, o passageiro é separado e passado pelo scanner, o raio-x de bagagens vai scanear se houver algum elemento orgânico que normalmente é a cocaína, identificamos nesse scanner de bagagens. Quando a gente passa pessoalmente, o scanner vai detectar metal, se houver alguma fundada suspeita, hoje em dia pelo menos em Guarulhos tem esse scanner de corpo, ele passa em você para ver se tem quantidade de drogas, define um valor x. Se um passageiro eventualmente estiver atrasado e não houver tempo para inspeção mas houver fundada suspeita, esse passageiro será separado para inspeção e conseqüentemente irá atrasar o voo.

V- A luz do portal ficou vermelha, mas o passageiro não estava com metal, um funcionário da Orbital comunicou ao passageiro que seria realizada uma revista aleatória. É a máquina que detecta ou o funcionário que toma essa decisão pelo comportamento do passageiro?

Galli: Nesse caso específico da empresa, foi porque ficou vermelho, então é passada a régua para averiguar, porque as vezes dependendo você consegue posicionar o sensor do portal mais sensível ou menos sensível, são posições que pode ter sido colocada em mais sensível possível, as pode ser uma moeda, tem que ser um caso concreto a questão da luz vermelha.

VI- Em caso de bagagem danificada e sem a suspeita se concretizar?

A Polícia Federal não rasga malas, a gente submete a mala ao scanner, se no scanner a gente identificar algum material orgânico, a gente abre a mala sem danificar, há um procedimento para abrir a mala, na maioria das vezes a droga este encrustada

em algum lugar da mala, nesse caso a mala é destruída. Já aconteceu falso positivo, teve material orgânico, foi realizado um teste preliminar para cocaína e após positivo a mala foi destruída, mas eventualmente só foi identificado essa situação só no laudo definitivo, então nesse meio tempo a pessoa esteve presa e só o laudo definitivo vai constatar que é um falso positivo. No aeroporto é muito raro, porque quem vai viajar com um produto dentro da mala que aparenta ser cocaína, a pessoa tem que ter uma explicação razoável para isso. Depende da situação, já deu falso positivo e a pessoa foi liberada.

O laudo preliminar utiliza um tubo de ensaio, se a substância ficar azul, será positivo para cocaína, é feito um laudo preliminar e é encaminhado para o Núcleo de Criminalística onde é realizado um exame laboratorial.

VII- O senhor poderia contribuir com sua opinião, do que pode melhorar em segurança nos aeroportos brasileiros?

Galli: Privatização, é um passo grande para a melhoria na questão de segurança. Os procedimentos que temos no Brasil, a legislação ela não é ruim, o problema que existe sempre a questão de fiscalização ser aqueles procedimentos que estão sendo de fato realizados ou não, na maioria das vezes no aeroporto, existem alguns selos internacionais de ISO, eles seguem essa rotina porque todo ano existe da Organização Internacional, ela faz uma verificação e faz teste para ver se tem algum problema de segurança e o aeroporto recebe esse selo. Então essa Organização promove diretamente ou indiretamente essa questão do aumento da segurança gradual.

Uma coisa que seria interessante termos é o reconhecimento facial, todos os aeroportos poderiam ter isso, porque existe essa tecnologia, a gente tem um problema nacional, não existe um documento único, que permita a consulta de dados, temos que consultar em diversos locais, o RG por exemplo, existe um tipo em cada estado e você pode tirar o RG em cada estado, mas o reconhecimento facial ele ajudaria muito e em voos internacionais como precisa de passaporte, salvo aqueles do Mercosul, como regra precisa do passaporte, então o reconhecimento facial facilita porque a gente tem um banco de dados que podemos puxar as fotos.

VIII- Distração dos funcionários da imigração, é uma deficiência na segurança?

Galli: Hoje em dia o serviço de imigração é terceirizado, existe o sistema da Polícia Federal ele é interligado com o sistema da Interpol e as restrições que a gente eventualmente coloca como mandado de prisão, se você fizer não vai abrir o check-in automático e com o funcionário como é terceirizado, ele não é policial, há alguns anos eram policiais que faziam, hoje em dia o serviço foi terceirizado, mas ficam os policiais à paisana andando pelo aeroporto, que na verdade a atividade fim ali que a sociedade espera da polícia e o sistema ele vai acusar, então não tem pra onde correr, o suspeito vai passar por diversos lugares até chegar na rua, logo dá tempo de acionar, até por que há policiais uniformizados e também os que se passam por passageiros.

IX- O fato de vocês terem parado na televisão, no seriado “Aeroporto Área Restrita” e “Aeroporto São Paulo”, não prejudica a segurança e dos policiais disfarçados que ali aparecem?

Galli: Parar na Tv não prejudica a segurança do aeroporto, apenas está abrindo mão de preservar sua própria imagem. Mas é importante passar, na terceira temporada Polícia Federal não autorizou a mostrar, então só passou a Receita Federal. É uma avaliação que deve ser observar se vale a pena ou não passar. Acho interessante mostrar o resultado, ninguém imagina que você apreende de uma à uma tonelada e meia de drogas com passageiros, a quantidade é muito grande, acontece todos os dias, o exemplo vem da fiscalização, quando a pessoa entende que a fiscalização não é tão fácil, ela evita aquele tipo de fiscalização, quando passa um programa você cria esse receio os cães que passam as vezes não sentem o cheiro da droga, mas a pessoa está tão nervosa que alguma coisa estranha acontece, sente o cheiro da droga, mas não sente cheiro de explosivo, de contrabando, de descaminho, mas o comportamento da pessoa quando o cão aparece no local, já de alguma forma entrega, aí você vai fazer a revista e acaba encontrando algumas coisas.

X- Existe algum piso em valor de quanto é investido em segurança nos aeroportos brasileiros?

Galli: Quem cuida do investimento em dinheiro não é o aeroporto, é a Superintendência da Polícia Federal.

XI- Na tecnologia full body scan, temos duas variantes, a ativa: é o direcionamento das ondas para o passageiro e a reflexão possibilitará a interpretação da imagem. O senhor poderia falar se a passiva ainda encontrasse em desenvolvimento?

Galli: Eram cedidas por empresas para realizarem testes. Acredito que não deve estar mais em fase de desenvolvimento. Na época (há dez anos), eram utilizadas máquinas para testes, para eventual aquisição pela Polícia Federal e normalmente são muito caras. Mas no aeroporto de Guarulhos há nos três terminais, as pessoas são separadas para passar.

XII- O que o atentado terrorista do 11 de setembro, nos EUA, mudou na aviação brasileira, em termos de segurança contra atos de interferência ilícita?

Galli: Existem um monte de resoluções que modificaram sensivelmente algumas questões no aeroporto. Cheguei no aeroporto após os atentados.

Sabemos da questão de líquidos, sprays, aquelas restrições que existem nos check-ins das empresas que foram maiores, a questão da segurança também aumentou pela polícia, análise de ilícitos tem um padrão, um grupo antiterrorista para fazer se tiver alguma informação a gente trabalha na cooperação jurídica internacional e também na troca de informações entre os adidos policiais que estão no Brasil, os adidos policiais brasileiros que estão no exterior.

XIII- Em 2011 a Rede Globo passou por aeroportos brasileiros com simulacros de armas e materiais orgânicos para simular cocaína. Essa reportagem contou com algum tipo de coordenação com a Polícia Federal? Em caso negativo, ele poderia ter sido punido?

Galli: Não teve. O repórter caso fosse pego, seria preso porque a legislação de armas prevê se for o simulacro de arma de fogo, tem uma consequência jurídica e ele seria preso em flagrante. A Globo não fez nenhum tipo de coordenação com a Polícia Federal.

XVIII- Existe de fato uma deficiência no raio x dos voos domésticos?

Galli: Existia um planejamento na época (há dez anos), para que as bagagens nacionais passassem por inspeção no scanner. Em Guarulhos que é o maior aeroporto, possivelmente deve passar, mas em aeroportos menores não, o scanner não é tão barato. Não sei de quem é a responsabilidade de adquirir os scanners, se é da empresa aérea ou da administração do aeroporto. Mas existia até para receberem os selos de qualidade, que as bagagens fossem de maneira gradual passada pelo raio x.

APÊNDICE B - TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA COM ÂNGELO BONANI GESTOR DE SECURITY DA TWO FLEX.

Esse material foi desenvolvido pelos autores desse trabalho, com a colaboração do gerente de Security da Two Flex, Ângelo Bonani. Foi de suma importância para o desenvolvimento do mesmo, com análises de procedimentos adotados por uma companhia de pequeno porte, contra atos de interferência ilícita, para operações em aeroportos com pouca movimentação a grandes aeroportos brasileiros.

O questionário

I-Existem documentos que balizam como devem acontecer as revistas?

Bonani: As normativas que balizam o Security são: RBAC 107 - Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – Operador de aeródromo, que é um documento restrito, aborda sobre classificação de aeródromos, AP0, AP1, AP2, AP3. E RBAC 108-Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita - Operador aéreo.

A Two Flex é balizada pela AP2B, que contém as normas de taxi aéreo que opera voos nacionais e AP4A, que contém as normas de voos regionais.

Em aeroportos pequenos com pouco movimento, os operadores da aeronave e os tripulantes são responsáveis pela inspeção de bagagens e dos passageiros, no trajeto carro aeronave. Em aeródromos regionais onde a companhia opera, Barretos, Marília e Jundiaí, por exemplo, não há conectividade, então a segurança nesses aeródromos é inferior em comparação a movimentados aeródromos, as aeronaves então aterrissam e decolam “contaminadas”, ou seja, bagagens que não passaram por raio x, isso diminui a segurança.

A Two Flex adotou algumas medidas preventivas em suas aeronaves, como, despacho total das bagagens, inclusive as de mão, o passageiro só embarca com itens eletrônicos, celular, tablet, notebook, e a inspeção é realizada visualmente. No primeiro momento a barreira da chegada da Two Flex no aeroporto de Congonhas foi justamente a chegada de aeronaves “contaminadas”, para essa questão, a companhia decidiu que seus passageiros desembarcassem direto na área pública, próximo a rua, assim evitando contato com áreas de desembarque junto a outras companhias, reduzindo então o risco de atos ilícitos. No caso de a partida ocorrer em Congonhas, o agente APAC realiza uma inspeção na aeronave e nos passageiros, um formulário é preenchido, com ambos “esterilizados”, a aeronave está assegurada para decolar.

II- Quais são as principais características que diferem o Security, do Safety?

Bonani: O Security tem como uma de suas características a punição, já o Safety, não é punitivo, porém suas consequências são catastróficas. O Security tem como objetivo resguardar o que está entrando na aeronave, já o Safety tem como objetivo mitigar atos em voo. O Security tem como base que, mesmo as pessoas que se identificam em algum lugar, podem ser uma ameaça.

II- O que o atentado terrorista do 11 de setembro, nos EUA, mudou na aviação brasileira, em termos de segurança contra atos de interferência ilícita?

Bonani: Na época nos Estados Unidos a aviação civil e a aviação militar não estavam integradas, principalmente por divergências políticas, elas estavam desconexas. Após o ato terrorista, as duas aviações começaram a manter maior conexão.

No Brasil existe leis para inspeção em passageiros de aeronaves militares, como em aeronave presidencial, porém essas leis não eram tão rígidas. Após o recente caso de um militar se preso transportando 39kg de cocaína em uma aeronave da FAB, todos os passageiros de aeronaves militares, incluindo presidente e seus

familiares passam por rigorosas inspeções de raio x. No Brasil, o RBAC 107, diz que aproximadamente 5% das bagagens de voos nacionais passam por inspeções e de voos internacionais todas.

III- O senhor poderia contribuir com sua opinião, do que pode melhorar em segurança nos aeroportos brasileiros?

Bonani: Na Inglaterra existe a “*Blacklist*”, que é composta por dados de passageiros com histórico de indisciplina em voo, eles são proibidos de voar novamente em todo o país, essa lista é compartilhada entre os Estados. Há estudos de que forma poderá se aplicar esse método no Brasil, como documento padrão ICAO e com QR Code, mas depende de órgãos federais. No Brasil essa lista só existe em companhia aérea, por enquanto.

O RG em cada estado dificulta a segurança, deveria existir um documento único para todos os fins, não só da aviação. A empresa Nuctech do Brasil criou uma ferramenta para aumentar a segurança em termos de bagagens, com um scanner que mostra a imagem da bagagem em 3D, inclusive do que está dentro da bagagem.

Outro ponto importante é conscientizar os passageiros, do porquê é necessária a vistoria, além de um serviço que obrigue o passageiro a ler as informações contidas no, “li e concordo”, para abranger também seu conhecimento e segurança, utilizando mais imagens do que texto, isso poderia diminuir o fluxo de inspeções.

