



ESCOLA DE PERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS DA AERONÁUTICA
COORDENADORIA ACADÊMICA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS 1/2020

THIAGO DOS SANTOS GONÇALVES, Cap Av

Procedimentos de segurança no Sistema do Correio Aéreo Nacional (SISCAN): um ensejo para garantir uma evolução nas operações de embarque.

Rio de Janeiro
2020

ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS DA AERONÁUTICA
COORDENADORIA ACADÊMICA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS 1/2020

THIAGO DOS SANTOS GONÇALVES, Cap Av

Procedimentos de segurança no Sistema do Correio Aéreo Nacional (SISCAN): um ensejo para garantir uma evolução nas operações de embarque.

Trabalho de conclusão de curso apresentado no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica como requisito parcial para aprovação no Curso de MBA em Gestão Pública com ênfase em Gestão de Projetos e Processos. Área de Concentração. Emprego da Força Aérea
Orientador: Cap. Av Hélio Gonçalves Sousa Neto

THIAGO DOS SANTOS GONÇALVES, Cap Av

Procedimentos de segurança no Sistema do Correio Aéreo Nacional (SISCAN): um ensejo para garantir uma evolução nas operações de embarque.

Trabalho de conclusão de curso apresentado no
Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da
Aeronáutica.

Aprovado por:

Eduardo Utzig Silva – Ten Cel Av
EAOAR

Marcelo Viegas Neves – Ten Cel QOEA Esp Fot
EAOAR

Hélio Gonçalves Sousa Neto – Cap Av
EAOAR

Rio de Janeiro
Julho 2020

RESUMO

Após os primeiros registros de crimes em 1961, os órgãos internacionais tomaram as primeiras decisões relacionadas à segurança nas aeronaves. No Brasil, apenas depois do primeiro atentado à bomba num voo, em 1997, que começaram os debates voltados para segurança, porém não evoluíram muito. Em 1999, ocorreu uma apreensão de drogas numa aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB) e vinte anos depois esse fato se repetiu. Atualmente, a ICA 4-1(Instrução do Comando da Aeronáutica), é o documento que norteia as ações de embarque no SISCAN, entretanto não aborda sobre uso dos procedimentos específicos de verificação. Portanto, este ensaio defende que o aprimoramento no emprego de procedimentos de segurança como vistoria de tripulantes, passageiros, bagagens, operadores de raio-x, ações de revista pessoal e utilização de cães de faro nas operações do SISCAN diminui o risco das operações. Primeiramente, apresenta-se que aprimorando estes procedimentos elevará a cultura de segurança, pois demandará adaptabilidade às normas de segurança e adestramento da equipe de solo. Aprimorar o emprego dos procedimentos de segurança supracitados mitigará possíveis atos ilícitos nas operações do SISCAN e fortalecerá a imagem da FAB, corroborando o grau de confiabilidade perante a sociedade. Assim, o aprimoramento no emprego destes procedimentos promoverá uma excelente adequação na ICA 4-1 que norteia as ações do SISCAN. Além disso, promoverá uma modernização das estruturas físicas dos terminais do CAN, permitindo-os atingirem níveis de segurança equivalentes aos grandes aeroportos do país, podendo apoiar a FAB na missão de integrar seu território, cultuando um dos seus valores, a integridade.

Palavras-chave: Procedimentos de segurança. Cultura organizacional. Modernização.

1 INTRODUÇÃO

De acordo com Ribeiro (2008), o avião sempre foi considerado por muitos o meio de transporte mais seguro do mundo. Até a década de 50, não existia a preocupação de embarque de passageiros armados. Portanto, a partir de 1961, depois dos primeiros crimes registrados, a segurança passou a ser questionada pela ameaça que representava para o país. Organismos internacionais começaram a proibir a entrada de pessoas com armas de fogo nas aeronaves, contudo, discussões relacionadas à segurança da aviação brasileira pouco avançaram, desde o primeiro atentado a bomba no Brasil, no dia 9 de julho de 1997 onde uma explosão em um Fokker 100 da TAM, no qual viajavam 55 pessoas, feriu sete através dos estilhaços e uma veio a óbito após ter sido arremessada para fora do avião.

Atualmente, além do transporte de armas de fogo e explosivos, o transporte de ilícitos está em evidência devido à ocorrência em uma aeronave da FAB em Sevilha-ESP, nessa ocasião um militar foi preso tentando entrar naquele país com 39 kg de cocaína. Tal fato evidenciou uma fragilidade nas ações de segurança realizadas pela Força Aérea nas operações de embarque, bem como acendeu uma luz de alerta visto que à exatamente 20 anos atrás foram encontrados 32,9 kg de cocaína num avião cargueiro Hércules C-130 na cidade do Recife, antes de seguir para França com escala na cidade de Las Palmas na Espanha. Após investigações foram presos três oficiais da Aeronáutica acusados de tráfico internacional de drogas e associação criminosa.

Os Postos de Correio Aéreo Nacional baseiam-se ICA 4-1 que versa sobre o Transporte de Passageiros no Sistema do Correio Aéreo Nacional e em seu corpo não especifica procedimentos a serem seguidos para a vistoria dos passageiros/tripulantes nas máquinas de raio-x, detectores de metal e faro com cães, assim como quais atitudes a equipe de segurança deve tomar caso seja observado algum tipo de ilícito durante as verificações. Assim sendo, o presente ensaio defende que o aprimoramento no emprego de procedimentos de segurança como vistoria de tripulantes, passageiros, bagagens e operadores de raio-x, ações de revista pessoal e utilização de cães farejadores nas operações do SISCAN diminui o risco nas operações.

Devido à fragilidade desses procedimentos específicos, a cultura de segurança nas operações de *check in* e *check out* foi, de certa forma, deixada de

lado, fato este que potencializa o risco das atividades. O aprimoramento destes procedimentos permitirá elevar o senso de cultura de segurança, visto que demandará adaptabilidade às normas de segurança e adestramento da equipe de solo responsável por executar as ações de segurança.

Qualquer instituição zela pela sua imagem e fatos como os ocorridos em 1999, onde três oficiais acabaram condenados e presos por transportar drogas a bordo de um C130, assim como em 2019, com a prisão de um sargento a bordo de uma aeronave da FAB na Espanha, denigrem a imagem da Força Aérea com grande repercussão por parte dos meios de comunicação, afetando diretamente a confiabilidade da instituição perante a sociedade. Visando proteger a Organização e os valores cultivados pela FAB, aprimorar o emprego dos procedimentos de segurança supracitados mitigará possíveis atos ilícitos nas operações do SISCAN e desta forma, irá fortalecer ainda mais a imagem da Força Aérea, contribuindo para corroborar o alto grau de confiabilidade da instituição perante a sociedade.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 Cultura Organizacional de Segurança

De acordo com Chiavenato (2010, p.173) “A Cultura Organizacional é um conjunto de hábitos e crenças, estabelecidos por normas, valores, atitudes e expectativas, compartilhado por todos os membros da organização.” O emprego de novos procedimentos de segurança exige de quaisquer instituições, testes de controle e qualidade além de treinamento e capacitação de pessoal. Quem já utilizou o SISCAN para se deslocar de uma cidade à outra percebeu que algumas medidas de segurança são tomadas na hora do check in como a solicitação de documento de identidade com foto, certidão de nascimento no caso de crianças, envio de comprovantes de prioridades e até mesmo questionamentos quanto ao transporte de arma de fogo. Entretanto sabemos que nem toda pessoa é bem intencionada e por isso um questionamento é necessário ser feito. Será que apenas medidas como estas são suficientes?

Internacionalmente, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) obriga que o estado contratante tenha um programa nacional de segurança na aviação. Baseado nesse programa, cada setor deve criar seu plano de segurança a

fim de combater possíveis ameaças. Essa implementação deve ser feita por uma equipe preparada e com habilidades para implantar novos procedimentos e testá-los. (ASHFORD et al., 2015)

Segundo Ashford et al. (2015), em todas instalações onde forem impostas novas diretrizes, essas operações têm que ser testadas, avaliadas e até mesmo modificadas para atingir padrões de desempenho adequados. Devem ser levantados pontos fortes e fracos no plano de segurança, sabendo que nenhum programa de segurança garante que incidentes não venham a ocorrer e por isso deve ser criado e treinado um plano de contingência visando suprir quaisquer necessidades e falhas que venham surgir.

Após implantado, testado e já com uma equipe preparada e treinada para executar o plano de segurança, é imprescindível difundir os conhecimentos adquiridos por ocasião da criação e execução, além de propalar essa preocupação com a segurança, principalmente nas operações de embarque, de modo a disseminar uma cultura de segurança organizacional nas instalações dos Postos CAN e da Força Aérea Brasileira.

Nas operações do SISCAN, o processo de facilitação de passageiro inicia-se no recebimento da inscrição de passageiro, continua com envio do e-mail de convocação para o voo, passando pelo check in onde são conferidos os documentos exigidos, despacho da bagagem com respectivas identificações e finaliza com o embarque. Nas etapas de check in e despacho de bagagem é possível observar, por parte da equipe de solo, comportamentos anormais que devem servir para alarmar a o pessoal responsável pela operação de embarque. Para isso, é necessária uma equipe bem treinada e especializada.

Faz – se também necessário o uso de equipamentos de raio-x de bagagem e passageiro para uma melhor averiguação individual e das respectivas equipagens. Estes equipamentos servem para enxergar o que os olhos da equipe de segurança não conseguem ver como fundos falsos em malas e até mesmo em roupas e calçados. Tão importante quanto os equipamentos de raio-x são os detectores de metais individuais os quais podem identificar qualquer tipo de metal junto ao corpo do passageiro e/ou tripulante. Por fim, um método bastante eficiente é o faro através dos cães treinados para tal, porém essa ferramenta requer também uma equipe especializada em adestramento com objetivo de amestrar os cães nas diferentes

modalidades de faro (explosivos/armamento e entorpecentes), além demandar um investimento nesse sentido.

Portanto, O Essencial... (2017) refere que uma cultura de segurança baseada em performance de segurança é sustentada por três pilares: segurança técnica, sistema de gestão da segurança e fatores humanos e organizacional. Aparado nesses três pilares, a aquisição e utilização dos aparelhos de raio-x e detectores de metal, o aprimoramento e padronização de procedimentos de segurança e fechando com o fator humano através de capacitação e treinamento certamente aumentarão a consciência de uma cultura de segurança nas instalações aliado a um melhor aproveitamento do fator humana na área de segurança e na Instituição.

2.2 Confiabilidade das Operações perante a sociedade

Confiança está relacionada ao risco percebido na relação com o outro. Portanto, confiar significa investir antecipada e voluntariamente numa relação de risco comportamental, colocando-se em situação de vulnerabilidade e acreditando que a outra parte não agirá de forma oportunista (ZANINI, 2007 apud ZANINI, 2015).

Zanini (2015) define três níveis distintos de percepção de risco, tanto nas relações entre indivíduos de uma sociedade quanto na relação entre estes e as Organizações, representado pela confiabilidade que o cidadão compreende em suas relações com as Organizações sendo o nível 3 relacionado à Governança e Gestão Organizacional, o nível 2 o nível de risco Institucional e está relacionado ao nível de maturidade das Instituições de um país, formadas pelas regras e normas, formais e informais, que abrangem desde a cultura e tradição até às leis e regulamentações e o nível 1 atrelado a função mínima do Estado.

Aeroportos com grande volume de movimentações estão mais expostos a qualquer tentativa de transporte de armas de fogo e/ou ilícitos por parte de passageiros e tripulantes e por isso, nesses terminais, a exigência por parte dos gestores estão cada vez maiores. Ano após ano as gestões destes aeroportos tendem a ser cada vez mais rígidas e se utilizam de modernos equipamentos de segurança para se defenderem das ameaças supracitadas.

É sabido que a estrutura de um Posto CAN não tem a mesma equivalência de um grande aeroporto no Brasil, não possui numerosos balcões de check in e nem dispõe do efetivo necessário para realizar a prevenção e controle nos momentos de chegada e saída de passageiros, porém a quantidade de passageiros, civis e

militares, que embarcam e desembarcam é bem menor. Justamente essa situação pode tornar qualquer Posto CAN mais vulnerável a eventuais falhas de segurança por parte do seu efetivo, pois o nível de atenção tende a diminuir quando a quantidade de embarques e desembarques é pequena.

De acordo com a Fundação Getúlio Vargas (FGV) as Forças Armadas foram a instituição mais confiável entre os meses de abril de 2013 e março de 2014 (BRASIL, 2014). Porém, segundo o Instituto de Ciências Sociais, de 2009 a 2019 as Forças Armadas se mantiveram na 4º colocação ficando atrás apenas do Corpo de Bombeiros (1º), Polícia Federal (2º - entrou nas pesquisas a partir de 2016) e Igreja (3º). (ABERJE, 2015).

A Força Aérea Brasileira (FAB) tem a missão importantíssima de “Manter a soberania do espaço aéreo e integrar o território nacional, com vistas à defesa da pátria” (BRASIL, 2018). Cumpre sua missão de forma brilhante, contudo algum possível fato negativo envolvendo a FAB ou cometido por um de seus membros, afeta diretamente a imagem da Instituição e na mesma proporção influência no nível de confiabilidade da Força Aérea perante o corpo social, o qual tem se mantido nos mais altos patamares.

De acordo com a Convenção Internacional da Aviação Civil, ANEXO 17 (2011), na qual o Brasil é Estado contratante, compete ao país uma série de normas internacionais e práticas recomendadas de segurança que podem ser melhores cumpridas e seguidas com o aprimoramento dos procedimentos de segurança nas operações do SISCAN, englobando a aquisição de equipamentos, além disso, submeter não só os passageiros mais também todo pessoal de segurança envolvido e a tripulação a estes procedimentos coibi ou até mesmo evita que sejamos surpreendidos com ocorrências de natureza ilícita nas aeronaves da FAB.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Correio Aéreo Nacional surgiu após a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de fevereiro de 1941. Já em 1971 foi criado o Centro do Correio Aéreo Nacional que passou a ser o órgão central do Sistema do Correio Aéreo Nacional. O SISCAN gerencia todos os Postos do CAN espalhados pelo território brasileiro, sendo responsável pela coordenação, controle e assessoramento técnico e

normativo de toda a estrutura de recursos materiais e humanos componentes do sistema.

Em 2019, ficou em evidência por muito tempo na mídia brasileira o fato ocorrido em uma aeronave da FAB em Sevilha-ESP onde um militar foi preso tentando entrar naquele país com considerável quantidade de entorpecente, sendo o ocorrido largamente explorado pela mídia e potencializado pelo fato de ter ocorrido em uma aeronave reserva da comitiva presidencial. Portanto, o presente ensaio defende que o aprimoramento no emprego de procedimentos de segurança como vistoria de tripulantes, passageiros, bagagens e operadores de raio-x, ações de revista pessoal e utilização de cães de faro nas operações do SISCAN diminui o risco nas operações.

Desta forma, a implementação dos procedimentos de segurança como verificação de bagagens e pessoas através de aparelhos de raio-x, utilização de detectores de metais e faro com cães requer a criação de novos hábitos baseados em normas e valores que praticados de forma unificada por todo o SISCAN vai elevar a cultura organizacional de segurança, tornando assim as operações cada vez mais seguras.

A Força Aérea Brasileira cumpre com êxito diversos tipos de missões, desde simples missões de transporte aerológico até mesmo missões de ajuda humanitária. Certamente o bom cumprimento dessas missões se deve ao elevado grau de comprometimento de seus integrantes, fatos estes que contribuem para manter a FAB com entre as instituições mais confiáveis perante a sociedade. Entretanto, esse rótulo pode ser facilmente abalado por qualquer ação negativa que algum integrante da Força ou qualquer ação que tenha a participação da FAB. Portanto empregando os procedimentos de segurança supracitados diminui a possibilidade de novos casos de transportes de ilícitos venham se repetir e assim interferir na confiança da sociedade em relação à Instituição.

Por fim, podemos observar que o aprimoramento do emprego destes procedimentos promoverá uma excelente adequação na legislação que norteia estas operações no SISCAN. Além disso, promoverá uma modernização nas estruturas físicas dos terminais dos Postos CAN, permitindo estes terminais atingirem níveis de segurança equivalente aos principais aeroportos do país e os credenciando para continuarem a apoiar a FAB no cumprimento de sua missão de integrar o território nacional cultuando assim um de seus valores, a integridade.

REFERÊNCIAS

ABERJE (São Paulo). Associação Brasileira de Comunicação Empresarial. Brasileiro esta mais confiante nas instituições, diz ICS do Ibope Inteligência. 2019. Disponível em: <http://www.aberje.com.br/brasileiro-esta-mais-confiante-nas-instituicoes-diz-ics-do-ibope-inteligencia/>. Acesso em: 22 mar. 2020.

ASHFORD, Norman J.; STANTON, H. P. Martin; A. MO, Clifton; COUTU, Pierre; R. BEASLEY, John. Operações Portuárias: as melhores práticas. 3. ed. Minas Gerais: Bookman, 2015. Tradução por: Christiane de Brito Andrei e Patricia Helena Freitag.

BRASIL. **Código Brasileiro de Aeronáutica**. São Paulo: EAPAC, 2001.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. **Transporte de Passageiros no Sistema do Correio Aéreo Nacional ICA 4-1**. Brasília, 2014.

BRASIL. Ministério da Defesa. Diretriz do Comando da Aeronáutica. DCA 11-45, de 2018. **Planejamento: Concepção Estratégica Força Aérea 100**. Brasília, 2018.

BRASIL. Ministério da Defesa. Força Aérea Brasileira. FGV aponta Forças Armadas como instituição mais confiável para os brasileiros. 2014. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/20885/>. Acesso em: 22 mar. 2020.

BREALEY, R. A.; MYERS, S. C.; ALLEN, F. Princípios de Finanças Corporativas. Tradução de Celso Roberto Paschoa. 10^o. ed. [S.l.]: AMGH Editora Ltda., 2013. 878 p.

CHIAVENATO, Idalberto. **Gestão de Pessoas: o novo papel dos recursos humanos nas organizações**. 3 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.

Federal Aviation Administration – FAA (1988). **Planning and design guidelines for airport terminal facilities**. Advisory Circular.

O ESSENCIAL da Cultura de Segurança. Institute pour une culture de securitté Industrielle (ICSI). França, dez. 2017. p. 1-2.

RIBEIRO, S. S. Tecnologias de Controle de Acesso e Sua Aplicação no Sistema de Segurança Aeroportuária. Monografia de Especialização. Publicação E-TA-002A/2008, Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 82p.

ZANINI, Marco Tulio et al (org.). Excelência em gestão pública: espaço para atuação. espaço para atuação. Rio de Janeiro: Alta Books, 2015.