

ANEXO VII – AGENDA INTERNACIONAL AVSEC

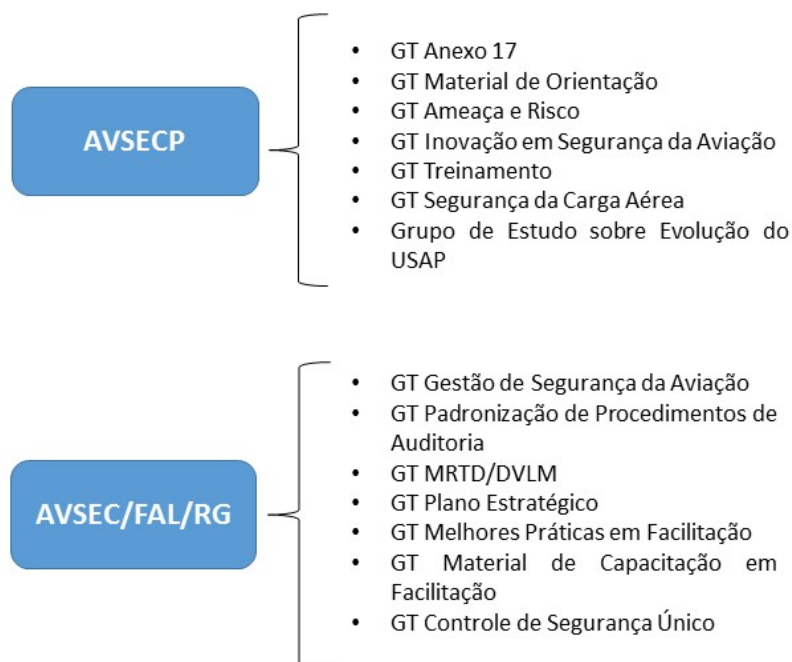
A agenda internacional de AVSEC está centrada nos temas de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, ou seja, contra atos de apreensão de aeronaves em voo, incluindo, igualmente, normas e procedimentos para garantir a segurança da carga, a segurança do lado terra e do lado ar do aeroporto, a segurança cibernética, ameaça não metálica e passageiros indisciplinados.

A agenda multilateral está focada em três fóruns principais:

- Painel de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – *Aviation Security Panel (AVSECP)*;
- Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC-FAL;
- Conferência de Segurança da Aviação da IATA.

Os grupos de trabalho do AVSECP e do Grupo Regional AVSEC/FAL estão detalhados na *Figura 1*.

Figura 1 – Grupo de trabalho do AVSECP e do Grupo Regional AVSEC/FAL.



Na agenda bilateral, o relacionamento da ANAC com a agência dos Estados Unidos responsável pelas questões de AVSEC – a *Transportation Security Administration* – TSA, é bastante intensa e inclui tanto missões e iniciativas de cooperação para harmonização de procedimentos de inspeção de segurança de passageiros e de carga e de treinamento, como de inspeção conjunta dos aeroportos nacionais.

Recentemente, em 2015, foi estabelecido o Grupo de Coordenação de Segurança da Aviação (*Aviation Security Coordination Group – ASCG*), o qual tem como objetivo promover o compartilhamento de informações com base na cooperação técnica entre esta ANAC e o TSA.

A seguir, são apresentados, de maneira detalhada, as principais informações referentes aos fóruns de atuação multilateral e na parte 6.A. se detalha a Auditoria Universal da Segurança da Aviação (*Universal Security Audit – USAP*) da OACI.

PAINEL DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO - AVSECP

Âmbito da atuação:	Multilateral - OACI	Qualificação do Brasil:	Membro
Nível de representação requerido:	Gerencial/Técnico	Periodicidade de reuniões:	Anual

I. REPRESENTAÇÃO

Perfil requerido do painelista:

Inicialmente, identifica-se como requisito ser servidor permanente da Agência. É importante ainda que tenha conhecimento profundo dos temas abordados no Painel, bem como proficiência para se manifestar em alguma língua oficial da OACI, preferencialmente inglês. Por fim, o painelista deve internalizar os assuntos discutidos no Painel de forma a antecipar as discussões sobre os assuntos no âmbito nacional.

II. MANDATO DO GRUPO

Composição:

Países membros (27): África do Sul, Alemanha, Arábia Saudita, Argentina, Austrália, Bélgica, Brasil, Canadá, China, Cingapura, Egito, Espanha, Estados Unidos, França, Grécia, Índia, Itália, Japão, Jordânia, México, Nova Zelândia, Nigéria, Rússia, Senegal, Suíça, Reino Unido.

Obs: Presença de outros países como observadores.

Organizações Observadoras:

Airports Council International (ACI), African Civil Aviation Commission (ACAC), Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), European Civil Aviation Conference (ECAC), European Union, Global Express Association (GEA), International Air Transport Association (IATA), International Business Aviation Council (IBAC), International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICAIA), International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA), International Air Cargo Association (IACA), Universal Postal Union (UPU), World Customs Organization (WCO).

Documentos de Referência:

Anexo 17 – Segurança da Aviação (*Aviation Security*)
 DOC 8973 – Manual de Segurança da Aviação (*Aviation Security Manual*)
 DOC 9808 – Fatores Humanos nas operações de segurança da aviação (*Human Factors in Civil Aviation Security Operations*)
 DOC 10047 – Manual de Vigilância da Segurança da Aviação (*Aviation Security Oversight Manual*)
Global Risk Context Statement

Objetivos:

De acordo com os Termos de Referência, são objetivos do Painel de Segurança da Aviação – *Aviation Security Panel (AVSECP)*:

- . Realizar as tarefas específicas indicadas pelo Conselho, com o objetivo de elaborar SARPS e procedimentos com o propósito de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, considerando, ao mesmo tempo, as repercussões econômicas, operacionais e de outros impactos dos SARPS;
- . Determinar e examinar as ameaças novas e emergentes para a aviação civil e elaborar e

recomendar contramedidas apropriadas ao Conselho, por meio do Comitê sobre Interferência Ilícita (UIC);

- . Examinar e levar em consideração as ameaças e as contramedidas passadas e atuais e assessorar o Conselho, por intermédio do UIC, a respeito da aplicação dos SARPS e dos procedimentos;
- . Assessorar o Conselho, por intermédio do UIC, sobre elaboração e revisão de políticas, incluídas as orientações estratégica, as prioridades e o planejamento de atividades e outras questões de segurança da aviação, conforme requerido;
- . Assistir a Secretaria na elaboração e na revisão de procedimentos, textos de orientação e requisitos técnicos relacionados à segurança da aviação, assim como nas auditorias da segurança da aviação da OACI, conforme requerido; e
- . Trabalhar em estreita colaboração com a Comissão Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE), o Grupo *ad hoc* de especialistas em detecção de explosivos (AH-DE) e outros órgãos técnicos.

As reuniões do AVSECP ocorrem anualmente, em geral, nos meses de março ou abril. A construção de seu conteúdo, no entanto, é realizada durante todo o ano, em especial por meio dos grupos de trabalho do Painel e também do Secretariado da OACI.

Histórico de discussão do AVSECP:

As reuniões do Painel geralmente discutem assuntos relacionados às ameaças emergentes contra a segurança da aviação civil, bem como tem alguns temas que são, via de regra, fixos, como discussões sobre o programa de auditoria USAP, e o resumo das atividades do programa de suporte e desenvolvimento da OACI. Apresenta, ainda, um resumo dos trabalhos dos grupos de trabalho realizados durante o ano.

A seguir um breve resumo dos principais tópicos discutidos pelo painel nos últimos anos:

- **Segurança da Carga Aérea:** a emergente ameaça de utilização da carga aérea como instrumento para causar um atentado contra a aviação tem sido recorrente nas últimas reuniões do Painel. As discussões implicaram a criação de um grupo de trabalho em segurança da carga aérea, em alteração do Anexo 17, a qual se refere ao requisito de que toda a carga que não seja proveniente de uma cadeia segura deva ser inspecionada antes de entrar embarcar em uma aeronave.

- **Segurança do lado terra:** os recentes ataques ao lado terra dos aeroportos têm elevado a preocupação do Painel em buscar soluções que sejam eficazes no combate à essa ameaça. Apesar da recomendação já existente no Anexo 17 quanto à necessidade de avaliação e aplicação de medidas de segurança para proteção do lado terra, o Painel discutiu a necessidade de transformar a recomendação em norma. No entanto, apesar da orientação do Painel, o Conselho aprovou revisão do Anexo 17 que contempla esse novo requisito. Há propostas de que o tema seja aprofundado no sentido de buscar as melhores práticas na proteção do lado terra dos aeroportos.

- **Segurança cibernética para proteção da aviação civil:** é um tema que tem sido cada vez mais discutido, mas que o Painel tem ciência de suas limitações para proposição de medidas a respeito. Por enquanto, se demandou ao Secretariado que estimule os Estados a estabelecer mecanismos que assegurem uma proteção adequada aos sistemas críticos da aviação civil.

- **Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS):** a disseminação do uso de aeronaves remotamente pilotadas tem trazido preocupação para o Painel de Segurança, que busca ainda definir o que seria o uso ilícito de RPAS no contexto de AVSEC. Há uma força tarefa para tratar do assunto (*AVSEC Task Force on RPAS*) que tem discutido com o *RPAS Panel* essas questões, bem como com a indústria e comunidade de navegação aérea.

- **Programa USAP:** nas reuniões do Painel sempre há uma atualização sobre o andamento do programa de auditoria. No entanto, nos últimos anos houve um esforço do Painel em propor o novo modelo do programa, baseado no USOAP-CMA, recém implementado. Há discussões sobre o grau de transparência que os resultados das auditorias USAP devem ter, bem como, conforme verificado na 39ª Reunião da Assembleia, questionamentos a respeito da efetividade e dos resultados da USAP.

- **Ameaças não-metálicas e novas tecnologias:** em razão das ameaças não metálicas serem utilizadas em ataques contra a aviação civil, como, por exemplo, o utilizado no ataque ao voo 253 em dezembro de 2009, o Painel tem se preocupado em propor soluções que tragam proteção a essas ameaças. O desenvolvimento e a utilização de novas tecnologias são fundamentais para a detecção dessas ameaças. A questão de detecção e/ou restrição de líquidos e géis estão sempre em pauta no Painel.

- **Passageiros indisciplinados:** tema recorrente nas reuniões do Painel em razão da preocupação das empresas aéreas em lidar com passageiros que não necessariamente estejam dispostos a cometer um ataque à aviação, mas que, por questões de indisciplina, comprometem a segurança do voo.

Questões emergentes da agenda:

Os temas mais sensíveis da agenda que devem ter repercussão nas próximas reuniões estão descritos na seção anterior.

As discussões realizadas no Painel de segurança sobre os diversos temas servem de subsídios para a construção dos temas em nível nacional, com impactos positivos para a Agência.

Outro ponto em discussão que deve surgir na próxima reunião é o estabelecimento do Plano Global de Segurança da Aviação – *Global Aviation Security Plan* (GASeP), baseado nas experiências da OACI com o Plano Global de Segurança Operacional da Aviação – *Global Aviation Safety Plan* (GASP) e o Plano Global de Navegação Aérea – *Global Air Navigation Plan* (GANP), que apresenta os fundamentos e as prioridades para a OACI com base em um contexto de avaliações de risco da segurança da aviação civil.

III. COMPOSIÇÃO DE SUBGRUPOS DE TRABALHO, FORÇAS-TAREFA

1. Grupo de Trabalho sobre Anexo 17 (Working Group on Annex 17) - WGAI

Objetivos do subgrupo:

Propor alterações ao Anexo 17.

Composição do subgrupo:

Relator: Suíça

Estados Participantes: Alemanha, África do Sul, Austrália, Canadá, Cingapura, Espanha, Estados Unidos, França, Holanda, Reino Unido, Suíça.

Organizações Participantes: ACI, IATA, ICAO e IFALPA.

Histórico de discussão do subgrupo:

Discussões a respeito das propostas de alteração do Anexo 17 relativas à detecção de comportamento, segurança do lado terra, segurança cibernética, MANPAD. Ressalta-se que o Anexo 17 encontra-se na 9ª edição, de 2011, com três revisões realizadas, nos anos de 2013, 2014 e 2016.

2. Grupo de Trabalho sobre Material de Orientação (Working Group on Guidance Material) - WGGM

Objetivos do subgrupo:	Composição do subgrupo:
Propor material de orientação sobre temas específicos de AVSEC.	<u>Estados Participantes:</u> África do Sul, Austrália, Canadá, Cingapura, Estados Unidos, França, Japão, Nova Zelândia, Suíça, Reino Unido. <u>Organizações Participantes:</u> ACI, ECAC, GEA, IATA, IFALPA.

Histórico de discussão do subgrupo:

As últimas ações discutidas pelo WG foram propostas de material que orientasse os países a realizarem testes de segurança dentro do programa de controle de qualidade AVSEC, material para orientar a segurança de suprimentos de voo, material para auxiliar na elaboração de relatórios de atos de interferência ilícita e uma proposta de codificação de segurança da carga. Há proposta para o estabelecimento de medidas de segurança para o lado-terra dos aeroportos e para o auxílio na detecção de comportamentos suspeitos.

3. Grupo de Trabalho sobre Ameaça e Risco (Working Group on Threat and Risk) - WGTR

Objetivos do subgrupo:	Composição do subgrupo:
Apresentar análise do documento <u>Global Risk Context Statement</u> .	<u>Relator:</u> Reino Unido. <u>Estados Participantes:</u> África do Sul, Alemanha, Austrália, Canadá, Cingapura, Espanha, Estados Unidos, França, Holanda, Nova Zelândia, Noruega, Romênia, Suíça, Reino Unido.

Histórico de discussão do subgrupo:

O WGTR apresenta para o Painel, desde o AVSECP23, a Global Risk Context Statement, documento que a OACI compartilha com os Estados e indica uma avaliação de risco da aviação civil internacional para vários cenários propostos pelo Painel. Esse documento, além de servir de uma referência para quais são as principais ameaças contra a aviação civil mundial e subsidiar o trabalho do Painel quanto à proposição de novas medidas de segurança, pode ser utilizado como modelo para que os países construam seus próprios instrumentos de avaliação de risco internos, de forma a subsidiar o país a estabelecer suas prioridades em matéria de regulação. Os últimos cenários avaliados pelo WGTR foram relativos às ameaças cibernéticas, à segurança da porta da cabine de piloto, aos dispositivos explosivos transportados em carga, aos ataques de mísseis terra-ar (MANPAD) e aos *Remotely Piloted Aircraft Systems* – RPAS.

4. Grupo de Trabalho sobre Inovação em Segurança da Aviação (Working Group on Innovation in Aviation Security) - WGIAS

Objetivos do subgrupo:	Composição do subgrupo:
. Avaliar o uso das melhores tecnologias que permitam a melhoria dos processos de inspeção de segurança, utilizando-se de conceitos de avaliação de risco e	<u>Relator:</u> França <u>Estados Participantes:</u> Alemanha, África do Sul, Arábia Saudita, Argentina, Austrália,

<p>diferenciação de passageiros que possam comprometer a segurança da aviação civil.</p> <ul style="list-style-type: none"> Colaborar na atualização do site seguro da OACI AVSECPaedia, que compartilha informações sobre equipamentos de segurança. 	<p>Bélgica, Brasil, Canadá, Catar, China, Cingapura, Espanha, Estados Unidos, França, Holanda, Índia, Israel, Itália, Japão, México, Rússia, Suíça, Reino Unido.</p> <p><u>Organizações Participantes:</u> ACI, ECAC, GEA, IATA, ICCAIA, IFALPA.</p>
<p>Histórico de discussão do subgrupo:</p>	
<p>O WGIAS surgiu em 2015 com a fusão do <i>Working Group on Technology</i> (WGTech) e do <i>Technical Advisory Group on Next Generation Screening</i> (TAGNGen).</p>	
<p>5. Grupo de Trabalho sobre Treinamento (<i>Working Group on Training</i>) - WGT</p>	
<p>Objetivos do subgrupo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desenvolver metodologia para treinamento/capacitação na área de interpretação de imagens de raios-X, segurança cibernética e na proposta de revisão do capítulo 8 do DOC 8973, para que os resultados dos treinamentos sejam focados em competências, e não somente no conhecimento. Revisar o material de referência dos treinamentos da OACI em matéria de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (ASTP). 	<p>Composição do subgrupo:</p> <p><u>Relator:</u> Bélgica.</p> <p><u>Estados Participantes:</u> África do Sul, Alemanha, Bélgica, Cingapura, Estados Unidos, França, Itália, Nova Zelândia, Suíça, Reino Unido.</p> <p><u>Organizações Participantes:</u> ECAC e WCO.</p>
<p>Histórico de discussão do subgrupo:</p>	
<p>Não disponível.</p>	
<p>6. Grupo de Trabalho sobre Segurança da Carga Aérea (<i>Working Group on Air Cargo Security</i>) - WGACS</p>	
<p>Objetivos do subgrupo:</p> <p>Desenvolver material de orientação e propor emendas ao Anexo 17 no que se refere à cadeia segurança da carga.</p>	<p>Composição do subgrupo:</p> <p><u>Estados Participantes:</u> África do Sul, Alemanha, Austrália, Canadá, Catar, Cingapura, Estados Unidos, França, Japão, Suíça, Reino Unido, Holanda.</p> <p><u>Organizações Participantes:</u> GEA, IATA, IFALPA, TIACA, UPU, WCO.</p>
<p>Histórico de discussão do subgrupo:</p>	
<p>O WGT tem trabalhado no desenvolvimento de metodologia para treinamento/capacitação na área de interpretação de imagens de raios-X, segurança cibernética, bem como na proposta de revisão do capítulo 8 do DOC 8973 no que diz respeito que os resultados dos treinamentos deveriam ser focados em competências e não somente no conhecimento. O WGT deve ainda trabalhar na revisão do material de referência dos treinamentos da OACI em matéria de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (ASTP).</p>	

7. Grupo de Estudo do Secretariado sobre Evolução do USAP (Secretariat Study Group on the Evolution of the USAP)

Objetivos do subgrupo:	Composição do subgrupo:
Propor modelos de transparência aos resultados da USAP, em especial quanto às preocupações críticas de segurança (SSeC).	<u>Relator:</u> Secretariado da OACI <u>Estados Participantes:</u> África do Sul, Alemanha, Austrália, Canadá, Cingapura, Japão, Nova Zelândia, França, Rússia, Suíça, Reino Unido, Jordânia, Arábia Saudita, México, Estados Unidos, Argentina, Brasil, Nigéria. <u>Organizações Participantes:</u> ECAC, UE.

Histórico de discussão do subgrupo:

O SSG atuou para propor a proposta do novo modelo de auditoria do Programa USAP na transição do II Ciclo para o conceito USAP-CMA, baseado no conceito da USOAP-CMA. Atualmente, tem trabalhado nas discussões a respeito do grau de transparência que deveria ser dado aos resultados da USAP, em especial quanto às preocupações críticas de segurança (SSeC).

IV. PARTICIPAÇÃO DA ANAC

Histórico da participação da ANAC:

O Painel AVSEC teve sua primeira reunião em 1987, e se reúne, via de regra, anualmente. O Brasil participa desde a criação do Painel, com o membro, à época, indicado pelo Departamento de Aviação Civil.

Atualmente, o membro indicado pela ANAC é o Especialista em Regulação Leonardo Boszczowski, membro desde a 21ª Reunião do Painel, em 2010.

A participação do Brasil nos grupos de trabalho é bastante limitada e ocorre apenas quando alguma reunião é realizada em paralelo ao Painel de Segurança ou por meio de eventuais trocas de mensagens eletrônicas.

Representantes brasileiros:

Membro

Leonardo Boszczowski	Gerente – GSAC/SIA	leonardo.boszczowski@anac.gov.br	(61) 3314-4448
----------------------	--------------------	----------------------------------	----------------

Alternos

Luiz Gustavo Cavallari	Gerente Técnico de Controle de Qualidade AVSEC	luiz.cavallari@anac.gov.br	(61) 3314-4449
Marcos Vinicius Castellani	Especialista GSAC/SIA	marcos.castellani@anac.gov.br	(61)3314-4451

V. ESTRATÉGIA DA ATUAÇÃO

Avaliação do alinhamento entre as atividades do AVSECP e os objetivos estratégicos da Agência:

Cabe destacar que a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita começou a fazer parte do planejamento estratégico da ANAC apenas a partir do ano de 2015. Dessa forma,

considerando o Plano Estratégico 2015-2019 da ANAC, avaliou-se as seguintes relações entre as atividades do painel com os objetivos estratégicos da ANAC:

Sociedade:

- **Ampliar o acesso a um transporte aéreo seguro e de qualidade para a sociedade**

A participação da ANAC busca considerar que as propostas discutidas no Painel tragam mais segurança ao transporte aéreo, bem como considera que a eficiência das medidas de segurança impacte o mínimo possível no processo de transporte aéreo.

- **Promover um ambiente de negócios do setor aéreo que permita o desenvolvimento do mercado e da indústria**

A participação da ANAC busca considerar que as medidas de segurança discutidas no Painel considerem que o transporte aéreo é um vetor de desenvolvimento do mercado e da indústria e que, portanto, devem ser economicamente viáveis.

- **Ampliar a integração do sistema de aviação civil brasileiro no cenário internacional**

A participação da ANAC no Painel consolida a posição do Brasil no cenário internacional não apenas nas questões de segurança operacional, mas também na área de AVSEC. Adicionalmente, a participação fortalece a relação dos representantes do Brasil com os representantes de outros países, da indústria e também da própria OACI, ampliando a rede de contatos da Agência em matéria de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Processos internos:

- **Manter atualizado o arcabouço regulatório**

A participação da ANAC no Painel oferece uma oportunidade ímpar de compreender a concepção dos requisitos da OACI, e trazê-los com antecedência para a ANAC, permitindo antecipar os estudos para a implementação das medidas em nível nacional, bem como a discussão dos assuntos com os demais órgãos envolvidos com segurança.

Avaliação sobre a importância do AVSECP para o atingimento dos objetivos estratégicos da Agência:

As considerações sobre a relação do Painel com os objetivos estratégicos da ANAC estão colocadas no campo anterior.

Descrição das metas/objetivos da ANAC junto ao AVSECP:

Participar de modo mais consistente e ativo do AVSECP, inclusive em seus grupos de trabalho, com vistas a atingir os objetivos descritos nas seções anteriores.

GRUPO REGIONAL CLAC-OACI AVSEC/FAL/RG

Âmbito da atuação:	Multilateral – OACI e CLAC	Qualificação do Brasil:	Membro
Nível de representação requerido:	Gerencial/técnico	Periodicidade de reuniões:	Anual

I. REPRESENTAÇÃO

Perfil requerido do painalista:

Composto por especialistas em segurança da aviação contra atos de interferência ilícita e facilitação das regiões NAM/CAR/SAM. Não há requisitos mínimos estabelecidos no Termo de Referência. O Grupo possui uma mescla entre discussões técnicas e de maior esfera de decisão política; no entanto, não há uma regulamentação que apresente esses critérios de indicação de participantes.

II. MANDATO DO GRUPO

Composição:

Países membros:
Antígua e Barbuda, Argentina, Belize, Bolívia, Brasil, Canadá, Chile, Costa Rica, Cuba, Colômbia, Equador, República Dominicana, Guatemala, Guiana, Haiti, Honduras, Ilhas Cayman, Jamaica, México, Nicarágua, Panamá, Peru, Paraguai, Trinidad e Tobago, Suriname, Uruguai, Estados Unidos.

Observadores:

IATA, CLAC, OACI, ALTA, Reino Unido, ECCAA, ARINC, CASSOS.

Documentos de Referência:

Anexo 09
Anexo 17
DOC 8973 – *Aviation Security Manual*
DOC 9957 – *Facilitation Manual*

Objetivos:

O Grupo Regional AVSEC/FAL/RG foi criado no marco do Acordo de Cooperação entre a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), firmado em 2010. Esse Grupo já existia no âmbito da CLAC, de modo que o Acordo CLAC-OACI somente agrupou as tarefas do Grupo da CLAC com as de interesse da OACI, evitando a duplicação de esforços.

O Grupo AVSEC/FAL/RG deve reportar suas atividades e resultados aos diretores de aviação civil e autoridades competentes, por meio de informes elaborados pelas Secretarias da OACI-Lima, da OACI-NAM/CAR e da CLAC.

O objetivo principal do Grupo é estabelecer padrões para os requisitos de segurança e facilitação das operações do transporte aéreo na região, dirimindo os potenciais atos de interferência ilícita contra a aviação civil. Além de promover e de fortalecer a cooperação regional, o Grupo deve também estabelecer um mecanismo regional que possibilite implantar uma diretriz de aplicação das normas contidas nos Anexos 09 e 17, dando especial atenção ao desenvolvimento de uma política regional para a organização, o funcionamento e o cumprimento da normativa internacional.

Entre as principais funções do Grupo Regional constam as seguintes:

- i. Prover um fórum de discussão, coordenação e cooperação da segurança da aviação em temas de facilitação entre os Estados e demais atores envolvidos, para o intercâmbio de

- informação relevante e avaliação de ameaças e riscos;
- ii. Revisar as análises de tendências regionais sobre as deficiências em segurança e facilitação e desenvolver um plano de ação regional harmonizado para sua solução;
- iii. Promover e fornecer um mecanismo para a coordenação regional e a cooperação entre as autoridades de segurança da aviação e facilitação dos Estados, organizações internacionais, órgãos de vigilância regional e a indústria; e
- iv. Compartilhar as melhores práticas entre os Estados e utilizar a capacidade disponível em alguns Estados/administrações para ajudar a outros.

Histórico de discussão do AVSEC/FAL/RG:

O AVSEC/FAL/RG estabeleceu como uma de suas tarefas também redefinir seus objetivos, metas e atividades. No ano de 2014, foi iniciado um projeto de elaborar um planejamento estratégico do Grupo. A primeira reunião do grupo de trabalho sobre plano estratégico ocorreu em abril de 2014, sem participação do Brasil. Como produto desse evento, foram definidos alguns procedimentos para a produção dos produtos dos Subgrupos de Trabalho. Ao que parece, essa discussão não definiu estratégias para o Grupo, como missão e objetivos, focando na forma de produção dos produtos dos Sub Grupos existentes.

Mesmo assim, esses procedimentos não foram atendidos pelos participantes dos Subgrupos de Trabalho. Isso se deve talvez ao fato de poucos Estados possuírem participantes ativos que desenvolvem trabalhos relevantes, ou que respondam e avaliem o material produzido pelos outros Estados. Verifica-se assim que o Grupo precisa ter definição mais clara de seus objetivos e de como alcançá-los.

Em 2016, o Grupo de Trabalho de Plano Estratégico reuniu-se no México, para definir o planejamento estratégico do Grupo, prévio à realização do encontro anual. O Brasil não conseguiu participar do evento. No relatório das atividades do grupo apresentado durante a 6ª Reunião do AVSEC/FAL/RG não foram definidos missão, objetivo e prioridades.

Além da agenda de reestruturação do Grupo Regional, assuntos técnicos específicos também são conduzidos por sub grupos.

Percebe-se muita dificuldade do AVSEC/FAL/RG na produção dos estudos e produtos julgados necessários. A interação entre os países membros dos subgrupos é muito baixa.

Também faltam critérios para definir as prioridades e objetivos do AVSEC/FAL/RG, mesmo havendo o trabalho de Plano Estratégico. Assuntos são colocados em estudo sem avaliar sua prioridade, podendo existir ações mais simples e com mais ganhos para os Estados que não são mapeadas. Sendo assim, percebe-se que falta um poder de diagnóstico para definir as melhores ações a serem tomadas.

Na última reunião do AVSEC/FAL/RG, além da agenda de planejamento estratégico, também foram discutidos os seguintes temas:

- i. Conclusões das reuniões anteriores;
- ii. Desenvolvimento mundial e regional AVSEC e FAL;
- iii. Programas e projetos referentes à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – AVSEC;
- iv. Programas e projetos referentes à Facilitação do Transporte Aéreo – FAL;
- v. Treinamento, cooperação e assistência.

Questões emergentes da agenda:

Definição do Planejamento Estratégico do Grupo. Durante a participação na AVSEC/FAL/RG/6, o Brasil comprometeu-se com o desenvolvimento das seguintes atividades:

- I. Permanecer como coordenador do “*Programa de Coordinación entre los Estados para Estandarizar los Procedimientos de Auditorías de sus Sistemas de Seguridad de la Aviación*”;
- II. Apoiar o desenvolvimento do “*Programa Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación*”, coordenado pela Colômbia;
- III. Apoiar o desenvolvimento do “*Cuestionario sobre facilitación y documentos de viaje de lectura mecánica*”, coordenado pela Bolívia; e
- IV. Coordenar o projeto para o estabelecimento de um canal de comunicação seguro, entre os Estados da Região, para compartilhar documentos e regulações classificadas como restritas, propiciando um maior acesso as técnicas e procedimentos AVSEC.

III. COMPOSIÇÃO DE SUBGRUPOS DE TRABALHO, FORÇAS-TAREFA, ETC.

1. GT Sistemas de Gestão da Segurança da Aviação

Composição do subgrupo:

Coordenador: Colômbia.

Membros: Argentina, Brasil, Chile, Cuba, México, Nicarágua, Trindade e Tabago.

Histórico de discussão do subgrupo:

Apesar do grupo ter sido criado em 2014, não houve ainda discussões ou trabalhos sobre o tema. Até o momento, houve uma única reunião remota, da qual participaram representantes de Brasil e Colômbia, e que teve como objetivo produzir um documento de trabalho (*working paper*) para a Assembleia da OACI. Ressalta-se que o pior desempenho da reunião nas auditorias de USAP da OACI é verificada na área de Controle de Qualidade.

Considerando que o SeMS (*Security Manager System*) é uma evolução dos programas de controle de qualidade, entende-se que a região ainda precisa consolidar outras etapas prévias. O resultado da 6ª Reunião do Grupo apontou, contudo, para outra direção e deve-se seguir o desenvolvimento deste trabalho.

2. GT Coordenação dos Estados para a padronização dos procedimentos de auditorias de seus sistemas de segurança da aviação

Composição do subgrupo:

Coordenador: Brasil.

Membros: Argentina, Cuba, Jamaica, Nicarágua, Panamá e Trindade e Tobago.

Histórico de discussão do subgrupo:

Brasil se prontificou a coordenar este Grupo em 2014. Foi realizado estudo buscando informações com os países da Região sobre como eram realizadas as atividades de fiscalização (controle de qualidade) e envio dos *check-list* para avaliação, segundo os procedimentos previstos pelo Planejamento Estratégico. Poucos países contribuíram e o Brasil realizou um documento de trabalho em 2015 apresentando um resumo dos resultados desta pesquisa e concluindo como sugestão que os Estados busquem utilizar as avaliações do Elemento Crítico 7 (Metodologia USAP) e criar demais protocolos para regulamentação interna.

Ressalte-se ainda que os Estados possuem regulamentações sem nenhuma padronização, o que dificulta a produção de um *check-list* de avaliação comum.

Embora o Brasil entenda que não haja mais ações a serem feitas nesse subgrupo, o AVSEC/FAL/RG, em sua 6ª Reunião, optou pela manutenção das atividades.

3. GT MRTD/DVLM

Composição do subgrupo:

Coordenador: Bolívia.

Membros: Brasil, Cuba, Honduras, Panamá e ECCAA.

Histórico de discussão do subgrupo:

Grupo que já foi coordenado pela República Dominicana e que atualmente está sob responsabilidade da Bolívia. Foi produzido um formulário a ser preenchido pelos Estados sobre a implementação do sistema MRTD em cada Estado.

O Grupo identificou que muitas entidades responsáveis por imigração não possuem conhecimento sobre a regulamentação do assunto pela OACI. Considerou-se relevante a criação de uma base de dados com os nomes e contatos dos diferentes órgãos de controle de fronteira, com o objetivo de realizar um evento até o final do ano o qual permita a introdução dos conceitos referentes ao Anexo 9 e temas relacionados com o TRIP (exDVLM) da OACI, destacando as obrigações destas autoridades em relação ao Anexo 9 e com o Convenio de Chicago. O objetivo atual do subgrupo é identificar essas entidades em cada Estado para promover um evento para disseminação de informações.

4. GT Plano Estratégico

Composição do subgrupo:

Coordenador: Argentina.

Membros: Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Curaçao, República Dominicana, Guatemala, Jamaica, Nicarágua, República Dominicana, Trinidad e Tobago, Venezuela, Estados Unidos, Uruguai.

Histórico de discussão do subgrupo:

Ver histórico do AVSEC/FAL/RG. Complementarmente, informa-se que esse Grupo pretende reunir-se todos os anos, aproximadamente 4 meses antes da reunião do evento, conforme relatório da reunião de 2016.

5. GT Melhores práticas em facilitação

Composição do subgrupo:

Coordenador: Chile.

Membros: Bolívia, Brasil, Colômbia e Peru.

Histórico de discussão do subgrupo:

Grupo criado para trocar experiências de boas práticas relacionadas à facilitação do transporte aéreo. Em 2015, foi criado no site da CLAC uma página eletrônica onde são publicadas as melhores práticas apresentadas pelos países. Na reunião de 2016 ficou decidido que a Secretaria do Grupo reforçaria a existência da página eletrônica do site da CLAC, motivando a publicação de boas práticas de facilitação.

6. GT Material capacitação em facilitação

Composição do subgrupo:

Coordenador: ASTC – México.

Membros: Bolívia, Brasil, Colômbia e Cuba.

Histórico de discussão do subgrupo:

O México desenvolveu curso sobre facilitação em 2015 para difundir a facilitação entre os Estados membros e, em 2016, apresentou atualização do assunto, informando que produziu uma orientação aos instrutores desse curso.

7. GT Procedimentos para a implementação do sistema de Controle de Segurança Único**Composição do subgrupo:**

Coordenador: Panamá.

Membros: Brasil, Trindade e Tabago.

Histórico de discussão do subgrupo:

Panamá motivou a criação do Grupo de estudo e implementação de um programa de “ONE STOP SECURITY”. O conceito de “ONE STOP SECURITY” isenta a realização de inspeções de segurança em passageiros, cargas e bagagens despachadas nos processos de conexão, aumentando a eficiência do transporte aéreo, sem comprometer a segurança. De acordo com o Anexo 17, há necessidade de haver um acordo formal entre os Estados para aceitação do procedimento de inspeção de segurança no país de origem.

O Brasil apresentou na 6ª Reunião do AVSEC/FAL/RG nota de estudos sobre a implementação de uma medida semelhante, porém na aviação doméstica. A DAVSEC 01-2015 permite a isenção da inspeção de passageiros em processo de conexão, de acordo com equivalência definida pela ANAC.

O Panamá apresentou Nota de Estudo na mesma reunião, apresentando um resumo do material de orientação criado pela ICAO sobre o tema. Pelas últimas discussões, está sendo considerada a necessidade de se definir uma regulamentação unificada, definida pelo Grupo e aplicada nos Estados como meio de implementar a medida. O Brasil se propôs a produzir uma lista de informações que um país deve encaminhar ao outro para que seja avaliada a viabilidade de implementação da medida.

8. Segurança Cibernética na aviação civil**Composição do subgrupo:**

Coordenador: Jamaica.

Membros: Argentina, Colômbia, Jamaica e Estados Unidos.

Histórico de discussão do subgrupo:

Na reunião de 2015 a Jamaica apresentou nota de estudos sobre a necessidade de estudar melhor o assunto na região para implementar as devidas contramedidas. Em 2016, Jamaica propôs ações para estudar melhor o caso, como a consulta a outras instituições da ONU, e propôs ainda um curso para difundir o tema, além de atualizar a normatização dos países, levando em consideração essa ameaça. Os Estados Unidos se prontificaram a auxiliar e a região neste tema.

IV. PARTICIPAÇÃO DA ANAC**Histórico da participação da ANAC:**

A ANAC tem participado do AVSEC/FAL/RG nos últimos cinco anos. Porém, na maioria das vezes, com representantes diferentes, exceção feita nos anos de 2014 e 2015.

Apesar dessa inconsistência na participação, a ANAC vem acompanhando cada vez mais de perto o evento. Foi possível, nos anos recentes, identificar que falta ao Grupo Regional uma definição mais clara da agenda de trabalho e dos objetivos. É evidente, no entanto, que o AVSEC/FAL/RG

constitui-se como importante mecanismo de harmonização regulatória e de procedimentos que têm impacto direto nos níveis de segurança (*security*) na região.

Nesse sentido, Brasil tem buscado aportar mais conhecimento e experiências nacionais ao Grupo, as quais podem ser utilizadas pelos demais países. Em 2016, o Brasil apresentou quatro notas de estudos:

- . RBAC 110 – Atualização do Programa Nacional de Instrução AVSEC;
- . RBAC e IS 107 – Iniciativa de desenvolver um Modelo de PSA (Programa de Segurança Aeroportuária);
- . DAVSEC 01-2015 – Isenção de inspeção de segurança em processos de conexão em voos domésticos no Brasil;
- . Experiência com a Regulação de Qualidade de Serviço em Aeroportos Internacionais no Brasil (Facilitação).

Comparado aos demais países da região, o Brasil apresenta estrutura regulatória capaz de apoiar o desenvolvimento desses Estados. No entanto, percebe-se que o evento não oportuniza a devida troca de conhecimento e experiência entre os Estados em áreas necessárias, como, por exemplo, indicadores da USAP.

Representantes brasileiros:

Membros

Diana Helena Ferreira	Especialista GTCA/SIA	diana.ferreira@anac.gov.br	3314-4456
Luiz Gustavo Silva Cavallari	Especialista e Gerente Técnico GTCQ/SIA	luiz.cavallari@anac.gov.br	3314-4451

V. ESTRATÉGIA DA ATUAÇÃO

Avaliação do alinhamento entre as atividades do painel/grupo e os objetivos estratégicos da Agência:

Avaliando o Planejamento Estratégicos da ANAC, identifica-se que duas dentre as três perspectivas da Sociedade em relação à ANAC estão diretamente ligadas ao Grupo AVSEC/FAL/RG:

- . “1.1 Ampliar o acesso a um transporte aéreo seguro e de qualidade para a sociedade”;
- . “1.3 Ampliar a integração do sistema de aviação civil brasileiro no cenário internacional”.

O serviço aéreo não se restringe a barreiras territoriais de Estados, de modo que atos de interferência ilícita podem afetar cidadãos e empresas brasileiras no exterior, ou ocorrer até mesmo no Brasil devido a falhas de segurança ocorridas em outros Estados. Sendo assim, é interesse da ANAC que não só a aviação doméstica no Brasil seja segura, mas também de toda a região, o que reflete em maior segurança nos voos internacionais da região. Quanto a esse ponto, é importante mencionar os baixos níveis de cumprimento dos países da região na auditoria USAP, fato esse que pode comprometer a segurança de passageiros brasileiros e empresas nacionais. Ao buscar auxiliar os Estados na implementação de medidas de segurança, o Grupo AVSEC/FAL contribui para o atingimento do objetivo de ampliar o acesso a um transporte aéreo seguro.

Com relação ao item 1.3, identifica-se em seu texto muita similaridade com os objetivos do Grupo Regional AVSEC/FAL, uma vez que as ações buscadas pelo Grupo são no sentido de entender as

medidas de segurança exigidas, suas melhores formas de implementação e conseqüentemente promover sua padronização e facilitação para o fluxo do transporte aéreo na região.

De forma prática, o Grupo pode trabalhar em ações concretas que atenderiam essas expectativas, como exemplo:

- . Promoção do atendimento à regulamentação internacional de segurança;
- . Reconhecimento mútuo entre medidas de segurança, isentando medidas repetidas;
- . Regras padronizadas e claras para os usuários da aviação na região (itens proibidos na bagagem de mão, procedimentos de inspeção); e
- . Diminuição de burocracia para operadores aéreos (cada Estado exige um programa de segurança de cada operador aéreo).

Avaliação sobre a importância do AVSEC/FAL/RG para o atingimento dos objetivos estratégicos da Agência:

Avaliando a descrição do item anterior, que expõe a relação entre os objetivos do Grupo Regional FAL/AVSEC com as expectativas da sociedade frente à ANAC, percebe-se nitidamente a necessidade do Brasil ter papel participativo no Grupo FAL/AVSEC para alcançar os anseios da sociedade brasileira.

Reitera-se a necessidade de o Brasil ter participação efetiva e de liderança nesse fórum regional, para o desenvolvimento da aviação civil na região de forma segura, devido não apenas ao Brasil ser o único Estado membro do Grupo 1 do Conselho da ICAO, mas também por ter o maior grau de atendimento as normas do Anexo 17 da América do Sul. Ou seja, o Brasil é um dos Estados com melhor estrutura regulatória e experiência para contribuir na segurança da região.

Descrição das metas/objetivos da ANAC junto ao AVSEC/FAL/RG:

A ANAC deve ter participação mais consistente e efetiva no Grupo Regional, atuando com maior liderança e tornando-se referência para a região, em especial para aqueles Estados com menor nível de cumprimento com os Anexos 9 e 17. Para isso, é preciso que a Agência proponha ações mais eficazes do ponto de vista técnico no desenvolvimento da AVSEC/FAL na região, por meio do compartilhamento de experiências e melhores práticas.

A ausência do Brasil na definição do Planejamento Estratégico prejudica sua participação na reunião anual do AVSEC/FAL e reduz o nível de influência do país na definição das diretrizes e objetivos do Grupo. Por isso, propõe-se, ainda, que a ANAC tenha participação mais efetiva no Grupo de Trabalho sobre Planejamento Estratégico, buscando orientar seus produtos e resultados segundo as melhores práticas existentes e a necessidade dos Estados.

CONFERÊNCIA MUNDIAL DE AVSEC DA IATA

Âmbito da atuação:	Multilateral	Periodicidade de reuniões:	Anual
I. CARACTERÍSTICAS DAS CONFERÊNCIAS			
Países que normalmente participam:	Documentos de Referência:		
A escolha da IATA, geralmente variando os continentes (América – Europa – Ásia).	Anexo 17 DOC 8973		
Objetivos:			
Discutir os assuntos correntes em matéria de AVSEC e as ações para gerenciar o risco na indústria da aviação civil.			
Histórico:			
Os temas discutidos são geralmente aqueles que estiverem em maior evidência no âmbito da comunidade AVSEC. Nos anos anteriores houve apresentações sobre segurança cibernética, dados de passageiros e <i>smart security</i> , ameaças internas, segurança da carga e correio, Programas de Segurança, passageiros indisciplinados, fatores humanos, <i>Security Management Systems</i> , avaliação de risco, terrorismo e radicalização, perspectivas regionais e o impacto do terrorismo, comunicação na área de <i>security</i> , segurança do lado terra, cultura de segurança, processos e eficiência, tecnologia.			
Dinâmica de funcionamento:			
O evento ocorre anualmente e é apresentado em forma de <i>workshops</i> , painéis, apresentações de especialistas e oportunidades de <i>networking</i> com representantes de outros países. Há também uma feira com os patrocinadores, representantes da indústria de segurança da aviação civil, o que permite que os participantes acompanhem o que a indústria tem a oferecer na área de AVSEC.			
Questões emergentes da agenda:			
Cultura de segurança, construção de capacitação, eficiência e processo na área de AVSEC, segurança da carga, nova geração de sistemas de avaliação de risco, novas tecnologias em segurança da aviação civil, AVSEC nos projetos de aeroportos.			
II. PARTICIPAÇÃO DA ANAC			
Histórico da participação da ANAC:			
A ANAC participou apenas da 23ª AVSEC World, no ano de 2014. Nesta ocasião, além da participação nos painéis e workshops do evento, bem como do <i>networking</i> realizado, o Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária participou da apresentação do painel sobre “ <i>Leadership Panel: Raising the bar for Aviation Security</i> ”, do qual também participaram:			
<ul style="list-style-type: none">. Simon Calder, Travel Writer The Independent;. Brenda Hensler-Hobbs, Director General Surface and Intermodal Security Transport Canada;. Peter Andres, Vice President Corporate Security Lufthansa;. Jim Marriott, Chief, Aviation Security Branch ICAOMarjeta Jager, Director, Directorate; General Mobility and Transport, European Commission.			
Representantes brasileiros:			
Fabio Rabbani	Superintendente - SIA	fabio.rabbani@anac.gov.br	61 3314-4348

Leonardo Boszczowski	Gerente - GSAC/SIA	leonardo.boszczowski@anac.gov.br	61 3314-4448
----------------------	--------------------	--	--------------

Justificativa da participação:

A oportunidade de manter os servidores da ANAC atualizados em matéria dos principais temas de AVSEC no mundo e aproximar a autoridade de aviação civil da indústria justificaria a participação dos servidores.

III. ESTRATÉGIA DA ATUAÇÃO

Avaliação do alinhamento entre as atividades do grupo e os objetivos estratégicos da Agência:

Cabe destacar que a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita começou a fazer parte do planejamento estratégico da ANAC apenas a partir do ano de 2015. Dessa forma, considerando o Plano Estratégico 2015-2019 da ANAC, avaliou-se as seguintes relações entre as atividades da Conferência com os objetivos estratégicos da ANAC:

Sociedade:

- **Ampliar a integração do sistema de aviação civil brasileiro no cenário internacional**

A participação da ANAC na Conferência consolida a posição do Brasil no cenário internacional não apenas nas questões de segurança operacional, mas também na área de AVSEC. Adicionalmente, a participação fortalece a relação dos servidores da ANAC com os representantes de outros países, da indústria de AVSEC ampliando a rede de contatos da Agência em matéria de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Processos internos:

- **Manter atualizado o arcabouço regulatório**

A participação da ANAC na Conferência oferece uma oportunidade de compreender a visão da indústria frente aos novos conceitos de segurança. Essa compreensão permite antecipar os estudos para a implementação das medidas em nível nacional, bem como a discussão dos assuntos com os demais órgãos envolvidos com segurança.

Aprendizado e Crescimento

- **Fortalecer o desenvolvimento, o reconhecimento e o bem-estar do servidor**

A participação da ANAC na Conferência oferece uma oportunidade para o servidor desenvolver seus conhecimentos, conhecendo o estado da arte em matéria de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. A indicação dos servidores que participam do evento pode ainda ser uma forma de reconhecimento de seu trabalho e da sua capacidade de utilizar o conhecimento para o desenvolvimento da ANAC.

VI. B. AUDITORIA DA OACI - USAP

Em outubro de 2001, na esteira dos ataques terroristas ocorridos nos Estados Unidos, a Assembleia da OACI adotou a Resolução A33-1, na qual os Estados-membros condenaram o uso de aeronaves civis como arma de destruição e de terrorismo. Essa Resolução direcionou o Conselho e o Secretariado a considerar o estabelecimento de programas de auditoria relacionados com arranjos de segurança de aeroportos e programas de segurança da aviação.

Uma Conferência de Alto-Nível sobre Segurança da Aviação foi realizada em fevereiro de 2002 para discutir a adoção SARPs relacionadas com segurança da aviação contra atos de interferência ilícita e a criação de um programa de auditoria aos Estados. Um aspecto central da Conferência foi o estabelecimento de um Programa da OACI de Segurança da Aviação, que incluiu a previsão de auditorias harmonizadas, sistemáticas, mandatórias e regulares para permitir a avaliação do nível de segurança dos Estados.

Cada Estado é responsável pela supervisão da segurança da aviação e é sobre esta base que segurança da aviação global é construída. A ausência de uma supervisão adequada da segurança da aviação num Estado-Membro pode ter um impacto nas operações da aviação civil internacional em todo o mundo. A supervisão da segurança da aviação também garante que a indústria aeronáutica nacional fornece níveis de segurança iguais ou melhores do que os definidos pelos SARPs. A falta de supervisão da segurança da aviação num Estado ameaça a segurança das operações da aviação civil internacional.

Por isso, foi estabelecido o Programa Universal de Auditoria em Segurança da Aviação – Abordagem de Monitoramento Contínuo (*Universal Security Audit Program Continuous Monitoring Approach* – USAP-CMA), tendo como o principal objetivo promover a segurança da aviação civil por meio de auditorias e monitoramento contínuos do desempenho de segurança dos Estados membros. As auditorias USAP-CMA analisam os dados e informações, de maneira regular e contínua, de desempenho dos Estados em segurança da aviação, incluindo o nível de implementação dos elementos críticos do sistema de vigilância AVSEC e o nível de cumprimento das provisões estabelecidas nos Anexos 9 e 17, assim como nos materiais de orientação. Também são funções do USAP:

- . Identificar deficiências do desempenho geral em AVSEC e avaliar os riscos associados;
- . Prover recomendações priorizadas para apoiar os Estados na correção das deficiências identificadas;
- . Avaliar e validar ações corretivas adotadas pelos Estados;
- . Reavaliar os níveis gerais do desempenho em AVSEC atingido pelos Estados, com o intuito de fortalecer e aumentar o nível de cumprimento e as capacidades de vigilância.

Os programas de auditoria USAP estão baseados nos seguintes princípios: respeito à soberania, universalidade, transparência na metodologia, regularidade, abrangência, consistência, objetividade, justiça, qualidade, confidencialidade.

Existem oito elementos críticos (*critical elements* – CE) para um sistema de vigilância da segurança da aviação efetivo, todos eles analisados durante os processos de auditoria USAP. São eles:

CE-1: Legislação AVSEC:

- . Provisão de estrutura normativa efetiva e abrangente, consistente com o ambiente e complexidade das operações de aviação civil.
- . Estabelecimento e implementação das SARPs previstas no Anexo 17.
- . Implementação dos requerimentos de segurança da aviação.

CE-2: Programas e regulações AVSEC

- . Provisão de programas e regulamentos nacionais adequados para lidar com requerimentos emanados de legislação de AVSEC.
- . Provisão de procedimentos de implementação padronizados equipamentos e infraestrutura adequados em conformidade com os padrões do Anexo 17.

CE-3: Autoridade estatal apropriada para assuntos de AVSEC e suas responsabilidades

- . Designação de uma autoridade nacional apropriada para questões de segurança da aviação, apoiada por pessoal técnico e não técnico e com recursos financeiros apropriados.
- . A autoridade apropriada do Estado deve exercer funções regulatórias de segurança da aviação, e deve desenvolver e manter um Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Programa de Treinamento em Segurança da Aviação Civil, Programa de Controle de Qualidade em Segurança da Aviação Civil, todos eles apropriados e efetivos. Deve, ainda, garantir a promulgação e aplicação de regulações importantes, alocação de atividades e funções, assim como coordenação de responsabilidades entre as agências do governo.

CE-4: Qualificação e treinamento de pessoal

- . Estabelecimento de requisitos de conhecimento e experiência mínimos para o pessoal técnico que desempenha funções de regulação e vigilância da segurança da aviação.
- . Provisão de treinamento apropriado para esse pessoal para manter e melhorar suas competências (incluindo treinamento inicial, prático e recorrente).
- . Requisitos para a provisão de treinamento para a indústria de aviação sobre a implementação de requisitos aplicáveis de segurança da aviação.

CE-5: Provisão de material de orientação técnico, ferramentas e informação crítica de segurança

- . Provisão de material de orientação técnico, ferramentas e Informação crítica de segurança para o pessoal técnico de modo a permitir que eles desempenhem funções de vigilância da segurança de acordo com os requisitos estabelecidos e de modo padronizado.
- . Provisão de material de orientação técnico sobre a implementação de regulações aplicáveis pela autoridade apropriada.

CE-6: Certificação e obrigação de aprovação

- . Implementação de processos e procedimentos garantidores que o pessoal e as organizações que desempenham funções de segurança cumpram os requisitos estabelecidos antes de serem autorizados a

cumprir atividades relevantes, como certificação de *screeners*, aprovação de programas de segurança e requisitos de certificação e aprovação recorrentes.

CE-7: Obrigações de controle de qualidade

- . Implementação de processos, como auditorias, inspeção, pesquisas, testes, para garantir ativamente que as entidades de segurança da aviação cumpram com os requisitos estabelecidos e operem em nível de competência e segurança requeridos. Inclui o monitoramento de pessoal designado a desempenhar funções de vigilância da segurança em nome da autoridade apropriada.

CE-8: Resolução de Security Concerns

- . Implementação de processos e procedimentos para resolver deficiências identificadas, incluindo:
 - Análise de deficiências de segurança;
 - Recomendações para prevenir recorrência;
 - *track rectification*;
 - Resposta a atos de interferência ilícita.
- . Garantir de implementação efetiva de ações corretivas, tomando ações de *enforcement* quando necessário.