



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

REGISTRO DE REUNIÃO

1. DADOS DA REUNIÃO

- **Área Responsável pela Reunião:** CNCY/GSAC/SIA
- **Nome do evento:** Reunião do Grupo Brasileiro de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - BAsE T (*Brazilian Aviation Security Team*)

Data	Horário de Início	Horário de Término	Local
29/04/2021	14h00	16h00	Videoconferência

4ª Reunião do BAsE T - *Brazilian Aviation Security Team*

2. PAUTA

Item	Descrição
1	Abertura. Exposição: Tarik Pereira de Souza - Presidente do BAsE T.
2	Assuntos Administrativos do BAsE T. Exposição: Tarik Pereira de Souza - Presidente do BAsE T.
3	Reporte dos 4 (quatro) Subgrupos instituídos. Exposição: Diana Helena; Raphael Horta; Marcos Castellani; Menotti Machado - Coordenadores dos Subgrupos Temáticos de nº 1, 2, 3 e 4, respectivamente.
4	Acompanhamento dos Projetos do Sistema de AVSEC. Exposição: Tarik Pereira de Souza - Presidente do BAsE T.
5	Priorização de Projetos e pesquisa de novas ações. Exposição: Tarik Pereira de Souza - Presidente do BAsE T.
6	Indicadores de AVSEC de 2020. Exposição: Tarik Pereira de Souza - Presidente do BAsE T.
7	Deliberações e encaminhamentos finais. Moderação: Tarik Pereira de Souza - Presidente do BAsE T.

3. RELATO DA REUNIÃO

Item	Descrição
1	Durante a abertura, o Presidente do BAsE T enalteceu a relevância do Grupo, a importância da participação de seus Integrantes e o exercício das atividades desenvolvidas por eles em suas respectivas Instituições e áreas de atuação em prol da Aviação Civil. Ressaltou que o BAsE T é um Grupo constituído pelas Empresas, pelos Regulados, por Órgãos e Entidades públicos e pela própria ANAC. Reforçou que a ideia do BAsE T não é que ele seja um Grupo da ANAC, mas um Grupo da Aviação Civil cujo cerne seja AVSEC e Facilitação. Em seguida, agradeceu ao esforço, à participação e ao empenho de todos que têm se dedicado ao BAsE T.

Item	Descrição
2	<p>Na oportunidade, Tarik de Souza e o Secretário Executivo do BASeT, Luiz Gustavo Silva Cavallari, informaram aos participantes que essa 4ª Reunião do BASeT seria gravada. De antemão, o Presidente do BASeT destacou, especialmente, uma imagem relativa à Campanha - em fase de divulgação pela ANAC - do Passageiro Responsável, uma iniciativa do próprio BASeT que consiste em tema que seria mais adiante explorado pelo Subgrupo 1 durante sua apresentação e, logicamente, exposição de demais imagens, uma vez que essa Campanha é resultado dos trabalhos então desenvolvidos por aquele Subgrupo. Em uma breve avaliação, Tarik de Souza considerou que a Campanha do Passageiro Responsável se traduzia na entrega de um bom produto à sociedade com relação à questão do passageiro. Em seguida, de imediato, iniciou a apresentação do 1º (primeiro) tópico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assuntos Administrativos do BASeT <p>Neste 1º (primeiro) tópico, Tarik de Souza destacou os seguintes aspectos relacionados ao Regimento Interno do BASeT:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Ata da última Reunião do BASeT; ⇒ Termo de Adesão ao BASeT; ⇒ Participação nas Reuniões do BASeT e de seus Subgrupos: conforme o Regimento Interno; ⇒ Formalização dos indicados e de eventuais substituições. <p>O Presidente do Grupo informou que a Ata da última Reunião do BASeT, realizada em 3 de dezembro de 2020, está disponível na página virtual do BASeT. Indicou o link de acesso à precedente página e reforçou o convite aos participantes que a visitem, inclusive com certa regularidade. Em seguida, chamou a atenção para o devido conhecimento, preenchimento e encaminhamento do Termo de Adesão ao BASeT, estabelecido de acordo com seu Regimento Interno, tanto para os Integrantes do próprio Grupo quanto para os Componentes de seus respectivos Subgrupos. Destacou a importância deste Documento para as atividades inerentes ao BASeT, uma vez que ali há disposições acerca da necessidade e da preservação do sigilo e da confidencialidade de informações e de matérias de caráter AVSEC, as quais são tratadas no âmbito do BASeT e de seus Subgrupos. Reforçou que este Documento também se encontra disponível na página virtual do Grupo. A seguir, Tarik de Souza ressaltou a necessidade e a importância da participação nas respectivas Reuniões do BASeT e de seus Subgrupos, tendo em vista que se trata de um trabalho colaborativo, voluntário e que requer certa dedicação e empenho de todos para que alcance êxito. Em suas palavras, o Presidente do BASeT classificou a participação de todos os seus Integrantes/Componentes como "crucial para o atingimento dos objetivos do Grupo". Em seguida, chamou a atenção para a necessidade e a importância da formalização das indicações e das eventuais substituições, tanto dos Integrantes do BASeT quanto dos Componentes de seus Subgrupos e lembrou que essas disposições estão previstas no Regimento Interno do BASeT, para as quais solicitou aos participantes especial atenção e atendimento. Esclareceu a importância desses aspectos para o funcionamento, a existência do BASeT e o andamento de seus trabalhos. Retomou a indicação do link de acesso à página virtual do BASeT, destacou as informações lá disponibilizadas e reforçou aos participantes o convite à visita. Então propôs, de imediato, o próximo tópico dessa Reunião.</p>
3	<p>Dando prosseguimento à 4ª Reunião do BASeT, seu Presidente, Tarik de Souza, passou para o 2º (segundo) tópico da pauta. Fez uma breve explanação a respeito dos 4 (quatro) Subgrupos instituídos. Em seguida, concedeu a palavra à servidora Diana Helena, Coordenadora do Subgrupo Temático de nº 1.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Subgrupo 1 - Promoção de campanhas destinadas aos passageiros sobre indisciplina na Aviação Civil <p>Na oportunidade, Diana Helena destacou os Componentes do Subgrupo 1. Fez um breve histórico acerca das ações já colocadas em prática em decorrência do Manual de Gerenciamento do Comportamento Indisciplinado, elaborado em 2019; abordou a discussão e a elaboração da Campanha, um trabalho realizado durante o período entre 2020/2021 conjuntamente pela chamada Indústria da Aviação Civil e pela ANAC, esta por meio de servidores da Equipe GSAC/SIA e da Assessoria de Comunicação - ASCOM; apresentou o Produto desse trabalho: finalmente, em 23 de março de 2021, o lançamento da Campanha</p>

Item	Descrição
	<p>Passageiro Responsável em mídias sociais. Diana Helena abordou informações e discussões prévias ao resultado do Projeto do Subgrupo, como estudos e dados obtidos por meio de enquetes, os motivos da não utilização do nome da Campanha inicialmente proposto, "Voar Assim Não é Legal", e a importância do reforço positivo para o passageiro e os usuários da Aviação Civil, daí a adoção do nome da Campanha como "Passageiro Responsável". Além disso, narrou o posterior plano de divulgação da Campanha: por meio de redes sociais da própria ANAC e de seus parceiros, especialmente, pela veiculação em aeroportos e pela difusão pelas próprias companhias aéreas. Na oportunidade, chamou especial atenção para a importância e a necessidade de divulgação massiva da Campanha. Em seguida, apresentou imagens, os chamados <i>cards</i>, da Campanha Passageiro Responsável, entre eles: aspectos, comportamentos, condutas e procedimentos considerados inapropriados ou reprováveis. Ressaltou a apresentação da Campanha em recente Evento da OACI, <i>webinar</i> realizado em 25 de março deste ano. Esclareceu que, embora ainda estivesse incompleta a Campanha àquela altura, já havia ali grande parte de material produzido e consolidado pela Equipe. Ademais, no tocante à Campanha, a Coordenadora considera que está associada ao tema da Organização em 2021, <i>Año de la Cultura de la Seguridad</i>, (YOSC, na sigla em Inglês). Na sequência, discorreu acerca dos próximos passos do Subgrupo 1, em especial quanto à previsão de uma Reunião já no final do mês de junho de 2021 para aprovação do relatório final e encerramento das atividades do então Subgrupo. Em seguida, agradeceu aos Componentes do Subgrupo 1 por sua colaboração e dedicação e estendeu o agradecimento aos participantes dessa 4ª Reunião do BASeT, pela atenção. A seguir, o Presidente do BASeT enalteceu a qualidade do trabalho então produzido, agradeceu à Coordenadora e aos demais Componentes do Subgrupo 1 e reforçou a importância e a necessidade de divulgação intensa da Campanha, inclusive pelos operadores aéreos e aeroportuários. Em seguida, a representante da LATAM, Arhiane Arosti (arhiane.arosti@latam.com), Integrante do BASeT, declarou que atua também como Componente de seu Subgrupo 1. Informou que, no âmbito da LATAM, há um fórum de reuniões mensais com os respectivos Diretores de cada área da Companhia e que, na sua ocorrência, levou a Campanha Passageiro Responsável ao conhecimento dos participantes, a qual tem sido objeto de conscientização e propagação em ambientes tanto externo quanto interno da Empresa, inclusive por meio de suas redes sociais. Pontuou que a difusão da Campanha pelo público interno ganha destaque especial e que é uma atividade de grande importância, não só para que ele tenha conhecimento acerca do tema, mas também para que atue na sua ampla divulgação, inclusive diante de pessoas de seu próprio convívio e de demais contatos em mídias sociais. Considerou que esse trabalho realizado pelo Subgrupo 1 lhe foi bastante gratificante e agradeceu ao Presidente do BASeT a oportunidade por sua manifestação. Na sequência, Tarik de Souza agradeceu à representante Arhiane Arosti (arhiane.arosti@latam.com) pela participação, enalteceu a importância da divulgação pela LATAM, destacou a relevância da Campanha Passageiro Responsável nas mídias sociais e encerrou a apresentação do Subgrupo nº 1. Em seguida, o Presidente do BASeT abordou, em linhas gerais, a temática relativa ao Subgrupo de nº 2 e concedeu a palavra ao respectivo Coordenador, o servidor Raphael Horta.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Subgrupo 2 - Atualização dos padrões de detecção de equipamentos e sua aferição: EDS <p>Raphael Horta saudou os participantes dessa 4ª Reunião do BASeT e apresentou um breve sumário quanto: às entregas realizadas; às entregas em andamento; aos próximos passos; a um cronograma de eventos. De maneira bastante sintética, o Coordenador do Subgrupo Temático de nº 2 discorreu a respeito dos seguintes aspectos:</p> <p>⇒ quanto às entregas realizadas: destacou levantamentos feitos diante dos Operadores de Aeródromo acerca de fabricantes de EDS atuantes no Brasil; a realização de processos de <i>benchmarking</i> com Organismos Internacionais, como <i>TSA</i>; o desenvolvimento e a aplicação de um questionário colaborativo acerca dos equipamentos de EDS; levantamentos feitos diante de Operadores de Aeródromo acerca de fabricantes de simulacros explosivos no Brasil; a realização de atividades presenciais: em SBBR, em 20/01/2021; em SBPA, em 25/02/2021.</p> <p>⇒ quanto às entregas em andamento: destacou a necessidade de replanejamento das atividades <i>in loco</i>, como a visita a SBBR, em 05/05/2021; a apresentação e os motivos da adoção de nova metodologia de trabalho, com destaque em explosivos reais, em rastreamento de materiais e, conseqüentemente, a elaboração de relatórios detalhados sobre as atividades; a identificação pontual dos seguintes Aeroportos que dispõem de EDS e que estão relacionados para as próximas atividades: Confins/MG (SBCF); Fortaleza/CE (SBFZ); Porto Alegre/RS (SBPA); Brasília/DF (SBBR); Florianópolis/SC (SBFL); Salvador/BA (SBSV); Campinas/SP</p>

Item	Descrição
	<p>(SBKP); Guarulhos/SP (SBGR); Aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN (SBSG); considerou essas atividades como duas grandes missões, que se subdividem em duas etapas - a primeira abrange Sul/Sudeste; a segunda, Nordeste - cujas execuções estão previstas para ocorrer nos meses de maio a julho de 2021. Para ele, será uma logística considerável, uma oportunidade de coleta bastante robusta de informações que, de certo modo, propiciará um trabalho fruto de uma análise criteriosa, cujo resultado final será satisfatório e bastante gratificante.</p> <p>⇒ quanto aos próximos passos: considerou a viabilidade de realizar interação e compartilhamento mútuo dos critérios utilizados nos padrões de detecção e certificação de EDS com outros Organismos Internacionais, com base nos dados obtidos, haja vista que muitas dessas informações são mantidas com certo sigilo e restrição de divulgação pelos demais Estados estrangeiros; a possibilidade de realizar comparação dos resultados dos testes com os normativos atuais; proceder à finalização do Relatório do Projeto.</p> <p>⇒ quanto ao estabelecimento de um cronograma de eventos: identificou o início do Projeto, em 21/07/2020; informou o número de entregas concluídas: 3, o número de entregas em execução: 1, o número de entregas restantes: 2; apresentou a data de previsão de finalização do Projeto: 21/07/2021.</p> <p>Durante sua explanação, Raphael Horta ressaltou a imensa colaboração dos Operadores de Aeródromo, dos fabricantes de equipamentos EDS que atuam no País, dos fabricantes de simulacros explosivos no Brasil, sem esquecer a parceria estabelecida com o Departamento de Polícia Federal para a realização desse importante trabalho. Além disso, argumentou que, embora houvesse uma previsão - por sinal normativa - de conclusão do Projeto em até 12 (doze) meses, por força de questões que envolvem a realização das atividades <i>in loco</i>, bem como a própria logística inerente, os trabalhos do Subgrupo Temático nº 2 precisarão ser estendidos por um breve tempo, para alcance de sua finalização. Em seguida, o Coordenador Raphael Horta agradeceu a oportunidade e concluiu sua apresentação. Na sequência, o representante do Departamento de Polícia Federal, Caio Bortone Ribeiro (caio.cbrr@pf.gov.br), saudou os participantes dessa Reunião e informou que os demais membros da Instituição que compõem o Subgrupo nº 2 não poderiam estar presentes a esse Evento. Chamou a atenção para algumas atividades realizadas pela Polícia Federal relativas ao tema de segurança quanto ao emprego de explosivos. Considerou que a Instituição se vale de um conjunto de recursos e protocolos consolidados que envolvem uma metodologia própria que se aplica a eventos prévios e posteriores a incidentes de explosão. Como medidas preventivas para conter ou inibir explosões e utilização de artefatos explosivos, citou, como exemplo, a realização de procedimentos de varredura e vistorias do local, como em situações de visitas de autoridades de Estados estrangeiros ao País. Já em situações de medidas posteriores à ocorrência de explosões, exemplificou como casos mais comuns os ataques a caixas eletrônicas, em que são realizadas perícias técnicas e elaborados laudos técnicos acerca do ocorrido e das evidências coletadas. Com relação à temática tratada no âmbito do Subgrupo nº 2, esclareceu que a tarefa se torna mais desafiadora para seus Componentes, uma vez que o Departamento de Polícia Federal, em comparação com outros Organismos Internacionais, como TSA, não dispõe de similar investimento financeiro destinado à realização de suas atividades. Além disso, seu corpo funcional ainda não conta com toda a <i>expertise</i> que envolve o desenvolvimento e a realização de uma atividade tão complexa como essa tratada no âmbito do referido Subgrupo. Por razões como essas, considerou que as expectativas acerca do produto final devem ser mais comedidas, mas ressaltou que, apesar disso, os Componentes estão se dedicando e se esforçando para a conclusão e entrega de um grande resultado, o qual, em suas palavras, consistirá em "um grande legado". Além disso, destacou a necessidade do estabelecimento de parcerias com outros Organismos estrangeiros, do compartilhamento de informações com outros Estados e da extensão do prazo para a conclusão desse trabalho, o qual classificou como de extrema grandeza e relevância. Caio Bortone Ribeiro (caio.cbrr@pf.gov.br) finalizou sua participação com agradecimento aos participantes dessa 4ª Reunião. Em seguida, Tarik de Souza agradeceu a Caio B. Ribeiro pela participação e retomou a ideia de que, em suas convicções, o resultado do trabalho realizado pelo Subgrupo nº 2 será, de fato, um legado, para o qual, destacou, inclusive, a possibilidade de a Agência realizar ou promover interlocuções internacionais, a fim de alcançar maior êxito. Agradeceu à Polícia Federal, pela parceria estabelecida, aos Regulados e aos Fabricantes, pela imensa colaboração. Ademais, declarou que está muito esperançoso quanto ao êxito desse trabalho, como também que já informou a Diretoria da ANAC acerca dos primeiros resultados alcançados, como também que, na oportunidade, interveio e demonstrou a necessidade de uma reprogramação do prazo de conclusão dos trabalhos relativos a este Subgrupo. Em seguida, o Presidente do BASeT agradeceu ao servidor Raphael Horta e concedeu a palavra ao servidor Marcos Castellani, Coordenador do Subgrupo Temático de nº 3.</p>

Item	Descrição
	<p data-bbox="215 120 1412 188"> • Subgrupo 3 - Criação de Manual sobre <i>SeMS</i> para operadores de aeródromo e promoção de eventos sobre o tema </p> <p data-bbox="188 226 1505 1800"> Marcos Castellani cumprimentou os participantes dessa Reunião, discorreu acerca da temática do Subgrupo e correlacionou sua sigla em Inglês com Português. Destacou o objeto a ser entregue, que consiste em um Manual, sua estrutura e os elementos de que trata. Informou que a referência do trabalho do Subgrupo consiste no <i>DOC 8973 da OACI</i>, que estabelece como base 7 (sete) pilares. Esclareceu que os Componentes, durante as discussões dos trabalhos e atividades, decidiu por acrescentar um novo pilar. Detalhou a formação dos Grupos de Estudos estabelecidos para cada pilar do <i>Security Management Sistem (SeMS/SGSE)</i>, que são: 1 Compromisso e Responsabilidade da Alta Gestão; 2 Recursos, em se incluem serviços terceirizados; 3 Gerenciamento de Ameaças e Riscos; 4 Monitoramento de Desempenho e Melhoria Contínua; 5 Resposta a Incidentes; 6 Programa de Treinamento; 7 Comunicação; 8 Gestão da Mudança. Citou as fontes e o material de referência que fora disponibilizado: • ANAC: Resolução 499/2018 (PAVSEC); • OACI: <i>DOC 8973, Chapter 9 - Threat And Risk Management</i>; • UK: <i>Framework For An Aviation Security Management System (SeMS)</i>; • UK: <i>Protective Security Management Systems (PSeMS): Guidance, Checklist, and Case Studies</i>; • USA: <i>Program For Applied Research In Airport Security - Guidance for Security Management Systems (SeMS)</i>; • IATA: https://www.iata.org/en/programs/security/security-management-system-sems/. Informou, em linhas gerais, o processo de distribuição do material obtido, dos temas e das tarefas para os Componentes do Subgrupo e respectivos Grupos de Estudos e apresentou, como exemplo, os trabalhos realizados pelos Grupos de Estudos relativos aos seguintes pilares e objetivos afins: 1 Compromisso e responsabilidade da alta gestão; 2 Recursos; 3 Gerenciamento de Ameaças e Riscos. Na sequência, Marcos Castellani fez um panorama histórico acerca das respectivas apresentações realizadas pelos Grupos de Estudos relativos a cada pilar e demonstrou a fase atual do andamento dos trabalhos atinentes aos demais Grupos de Estudos. Além disso, discorreu a respeito das etapas finais do Projeto e de sua conclusão, como consolidação das informações e revisão final. Logo depois, demonstrou as próximas ações do Subgrupo, as quais envolvem três aspectos: o estabelecimento de um período para implementação das orientações do Manual SGSE, com relação aos operadores; a criação de ferramentas para medição da implementação do SGSE, cuja discussão entende ocorrer no âmbito do BAsE T; avaliações do nível de implementação do SGSE com impacto no Gerenciamento de Risco AVSEC, cuja operacionalização ocorreria no âmbito da ANAC. Reforçou que o Manual a ser entregue não caracteriza uma regra, um requisito ou um compêndio de normas para os operadores, mas uma ferramenta para lhes facilitar ações, em linhas gerais, processos de monitoramento, e que apresentará procedimentos e medidas preventivas que ensejam comprometimento com a temática AVSEC, fatores que poderão resultar aos operadores em uma menor demanda, seja interna seja externa, de procedimentos e de aferição de gerenciamento da qualidade. Em seguida, agradeceu ao Presidente do BAsE T e aos participantes dessa Reunião. Tarik de Souza agradeceu ao Coordenador Marcos Castellani, destacou a relevância do tema tratado no âmbito do Subgrupo 3, a experiência já acumulada pelos próprios operadores na área de <i>safety</i>, tratada por meio do SGSO, e esclareceu que a ideia é considerar e adotar as melhores práticas e implantá-las na área de <i>security</i>. No tocante aos regulados, Tarik de Souza entende que, em se tratando de adoção e implantação do <i>SeMS/SGSE</i> em condições satisfatórias sob o ponto de vista da ANAC, quanto maior for o grau de maturidade, de assimilação, de controle e prática dos operadores, menor será o seu impacto quanto aos fatores de normatização, de gerenciamento da qualidade, uma vez que vislumbra menor regulamentação e menor atuação fiscalizatória do regulador e maior autonomia dos regulados, quanto a essas questões de segurança tratadas no âmbito do <i>Security Management Sistem</i>. Em seguida, o Presidente do BAsE T agradeceu mais uma vez ao Coordenador Marcos Castellani e aos participantes e, de imediato, concedeu a palavra ao servidor Menotti Machado, Coordenador do Subgrupo Temático de nº 4. </p> <p data-bbox="215 1839 1513 1906"> • Subgrupo 4 - Proposta de produção de um Manual com orientações quanto à Segurança Cibernética na Aviação Civil </p> <p data-bbox="188 1944 1505 2130"> Na oportunidade, Menotti Machado apresentou a temática do Projeto e a meta inicialmente traçada, que se traduz no Produto em elaboração: Manual de Conscientização e Orientação em Cibersegurança para a Aviação Civil. Informou que foram realizados 9 (nove) encontros do Subgrupo e que o Projeto partiu de uma minuta, previamente elaborada, do Manual, cujas 7 (sete) partes, praticamente, a cada encontro iam sendo distribuídas, como também criticadas, acrescidas e revisadas quanto às informações. Ressaltou a participação ativa da </p>

Item	Descrição
	<p>chamada Indústria da Aviação Civil e a relevância das demais contribuições dos Operadores. Explicou que, atualmente, a versão do Manual teve o acréscimo de assuntos relacionados à Lei Geral de Proteção de Dados - LGPD - e à própria ISO 27701, e informou a próxima etapa do trabalho, que consiste na editoração. Apresentou aqueles que são os 7 (sete) pilares da Estratégia de Cibersegurança da ICAO: 1. Cooperação internacional; 2. Governança; 3. Legislação e regulamentos eficazes; 4. Política de segurança cibernética; 5. Compartilhamento de informações; 6. Gestão de incidentes e planejamento de emergência; 7. Capacitação, treinamento e cultura de segurança cibernética. Em relação a esse 7º (sétimo) pilar, deu um enfoque especial, exatamente por tratar de treinamento, capacitação e conscientização de uma cultura de segurança cibernética, elementos, inclusive, não discordantes desse novo cenário de inserção da mencionada LGPD. Considerou que, nesse contexto, o Manual vem "bem a calhar", como instrumento oportuno e apropriado, pois está relacionado à conscientização e à prática da cultura cibernética, um tema, segundo estudos e monitoramentos identificados pelos próprios Componentes do Subgrupo, difundido pela ICAO. Em seguida, apresentou um panorama acerca de alguns Eventos realizados no âmbito do Subgrupo, que consiste em 8 (oito) palestras: • Segurança Cibernética na Aviação Civil – <i>BASeT</i> – SG4 (ANAC); • Infraestruturas Críticas (Salvador-Airport); • Ação de Detecção de Ciberataques (Azul Linhas Aéreas); • <i>CyberSecurity Risks</i> – CSR: Maturidade na Segurança Cibernética através do <i>Risk Assessment (Brazilian Interisk)</i>; • Ataques a Cadeia de Suprimentos - <i>Supply-Chain (Latam Airlines Group)</i>; • Segurança Cibernética (<i>Total Risk</i>); • Estratégia de Segurança Cibernética da ICAO (ANAC); • Comentários ao Manual de Conscientização de Cibersegurança na Aviação Civil (ANEAA). Abordou os próximos passos do Subgrupo nº 4: implementar e avaliar o Manual por um ano - em suas palavras: "deixar ele rodar"; elaborar novas versões do Manual. Reforçou as ações e procedimentos seguidos no transcurso dos trabalhos, as apresentações realizadas no âmbito do Subgrupo e reforçou a importância da temática. Na sequência, agradeceu aos Componentes do Subgrupo, pela dedicação, e aos participantes dessa 4ª Reunião. Tarik de Souza agradeceu ao Coordenador Menotti Machado, ressaltou a evolução dos trabalhos realizados pelos 4 (quatro) Subgrupos do BASeT, como também o significativo nível de entregas daquelas Equipes e, uma vez que não houve manifestação dos participantes desse Evento do BASeT, propôs o tema seguinte da Reunião.</p>

4

No transcurso dessa 4ª (quarta) Reunião do BASeT, seu Presidente, Tarik de Souza, iniciou o 3º (terceiro) tópico da pauta com uma breve abordagem a respeito dos Projetos do Sistema de AVSEC. Ressaltou que, quanto a esse tópico, faria, em suas próprias palavras, "um *overview*, já que, futuramente, a apresentação dessa Reunião seria encaminhada aos seus participantes". Em seguida, destacou 6 (seis), cujas ações foram iniciadas, conforme a seguinte Tabela de nº 1. Abordou 2 (dois), cujas ações estão suspensas, segundo a Tabela de nº 2. Na sequência, fez um panorama geral acerca daqueles 8 (oito) cujas ações estão avançadas, segundo Tabela de nº 3, e daqueles 6 (seis) cujas ações foram concluídas, segundo a Tabela de nº 4.

Tabela 1 - Projetos do Sistema de AVSEC - Iniciados

Id	Atores	Iniciativas	Resultado Prioritário	Status
1	ANAC	Atualização de Plataforma Web para compartilhamento de informações de AVSEC	Conscientização de Risco e Resposta	Iniciado
2	ANAC	Desenvolvimento de protocolo de procedimento para celebração de Acordo de <i>One-Stop-Security</i> - Projeto Voo Simples	Tecnologias e Inovação	Iniciado
3	DPF, SAC, ANAC e Operadores	Uso de biometria para identificação de passageiros	Tecnologias e Inovação	Iniciado
4	ANAC	Avaliação de Desempenho na Inspeção de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) - Projeto Setorial	Supervisão e Controle de Qualidade	Iniciado

Item			Descrição		
	5	ANAC	Implementação pela ANAC do conceito de <i>SeMS</i> na gestão dos processos internos	Geral	Iniciado
	6	DPF e ANAC	Estruturação para a utilização de dados do API/PNR de voos internacionais para medidas preventivas - Projeto Voo Simples	Tecnologias e Inovação	Iniciado

Tabela 2 - Projetos do Sistema de AVSEC - Suspensos

Id	Atores	Iniciativas	Resultado Prioritário	Status
1	ANAC	Aperfeiçoamento do PNI/AVSEC/Revisão do Programa Nacional de Instrução em AVSEC (RBAC 110) - Apêndices A e B.	Cultura de Segurança e Capacitação	Suspensão
2	ANAC	Aprimoramento do processo de avaliações de desempenho para certificação de profissionais AVSEC (Contratação de empresa para elaboração de questões)	Cultura de Segurança e Capacitação	Suspensão

Tabela 3 - Projetos do Sistema de AVSEC - Avançados

Id	Atores	Iniciativas	Resultado Prioritário	Status
1	CONAERO	Revisão do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC)	Geral	Avançado
2	ANAC e RFB	Integração ao Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado (OEA).	Tecnologias e Inovação	Avançado
3	ANAC	Desenvolvimento de Plataforma WEB para Gerenciamento de Informações do PSA	Supervisão e Controle de Qualidade	Avançado
4	ANAC	Regulamentação da Inspeção da Carga Aérea Doméstica	Geral	Avançado
5	BASeT	Promoção de Coordenação Nacional sobre	Conscientização de Risco e Resposta	Avançado

Item			Descrição		
			Ameaça Cibernética - Manual de Segurança Cibernética		
6	BASeT		Criação de Manual sobre <i>SeMS</i> para operadores de aeródromo e promoção de eventos sobre o tema	Geral	Avançado
7	ANAC		Plano de Ações Corretivas da <i>ICAO</i> - Alteração normativa - Projeto 107	Geral	Avançado
8	BASeT		Atualização dos padrões de detecção de equipamentos e sua aferição	Tecnologias e Inovação	Avançado

Tabela 4 - Projetos do Sistema de AVSEC - Concluídos

Id	Atores	Iniciativas	Resultado Prioritário	Status
1	ANAC	Plano de Ações Corretivas da <i>ICAO</i> - Alteração normativa - Projeto 108	Geral	Concluído
2	BASeT	Promoção de campanhas destinadas aos passageiros sobre indisciplina na Aviação Civil	Cultura de Segurança e Capacitação	Concluído
3	CTSAC (CONAERO)	Elaboração do Plano Nacional de Contingência	Conscientização de Risco e Resposta	Concluído
4	ANAC e DPF	Criação de requisito para utilização de dados padronizados antecipados de passageiros para voos domésticos (CPF/PNR/API)	Tecnologias e Inovação	Concluído
5	ANAC	Produção de Manual de Melhoria Contínua AVSEC	Supervisão e Controle de Qualidade	Concluído
6	ANAC	Produção de Manual sobre relação dos controles de proteção contra COVID-19 e AVSEC	Geral	Concluído

Item	Descrição
	<p>Entre esses 6 (seis) Projetos dispostos na Tabela 1, Tarik de Souza deu atenção especial a 3 (três): o de nº 2 - ■ Desenvolvimento de protocolo de procedimento para celebração de Acordo de <i>One-Stop-Security</i>; o de nº 3 - ■ Uso de biometria para identificação de passageiros; o de nº 4 - ■ Avaliação de Desempenho na Inspeção de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC); e o de nº 6 - ■ Estruturação para a utilização de dados do API/PNR de voos internacionais para medidas preventivas. O de nº 2 e o de nº 6, por estarem relacionados ao portfólio da cadeia de Projetos do Programa denominado Voo Simples, sobre os quais fez uma rápida explanação. O de nº 3, por estar inserido Projeto Embarque Mais Seguro. Já o de nº 4, por se tratar de uma iniciativa setorial da própria Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC, mereceu a abordagem. Acerca daqueles dispostos na Tabela 2, esclareceu que estão a cargo da mais recente Superintendência criada pela ANAC, a Superintendência de Pessoal da Aviação Civil, na qual há uma Unidade cuja equipe está especificamente dedicada aos estudos e à temática inerentes a eles e que há grandes expectativas de harmonia de sua relação com a área de <i>safety</i>. Quanto àqueles demonstrados na Tabela 3, destacou: o de nº 1 - ■ Revisão do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC); o de nº 2 - ■ Integração ao Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado (OEA); o de nº 7 - ■ Plano de Ações Corretivas da ICAO - Alteração normativa - Projeto 107. Fez uma breve explanação a respeito da fase de finalização do nº 1, que está praticamente, fechado. Acerca do nº 2, destacou a coordenação das ações estabelecidas com a Receita Federal do Brasil. Quanto ao nº 7, ressaltou as não conformidades tratadas em processos de auditoria da ICAO e mencionou o trabalho realizado pela Coordenação e Equipe envolvida nesse Projeto. Além disso, mencionou os trabalhos que estão sendo realizados pelos Subgrupos Temáticos do BASeT. Com relação àqueles demonstrados na Tabela 4, ressaltou o de nº 2 - ■ Promoção de campanhas destinadas aos passageiros sobre indisciplina na Aviação Civil, e reforçou a necessidade de massiva divulgação de seu Produto Final, a Campanha Passageiro Responsável, em redes sociais dos regulados e de canais próprios de contato. Além disso, fez referência ao de nº 3 - ■ Elaboração do Plano Nacional de Contingência - e ao de nº 4 - ■ Criação de requisito para utilização de dados padronizados antecipados de passageiros para voos domésticos (CPF/PNR/API). Quanto ao de nº 3, destacou que se encontra próximo da fase de publicação. Feito isso, o Presidente do BASeT, imediatamente, deu início ao próximo tópico da pauta dessa 4ª Reunião.</p>

5

No 4º (quarto) tópico da pauta dessa 4ª (quarta) Reunião do BASeT, seu Presidente, Tarik de Souza, apresentou o *Roadmap* do *GASeP*, conforme a seguinte Tabela de nº 5, e demonstrou a Carteira de Projetos composta por aqueles que estão em fase de planejamento/estudo, conforme a Tabela de nº 6. Em seguida, fez uma abordagem geral acerca de questões relativas à priorização de Projetos e à Pesquisa de novas ações.

Tabela 5 - *Roadmap* do *GASeP*

GLOBAL AVIATION SECURITY PLAN ROADMAP - GASeP (Compilado de Ações) - Março/2021								
Id	Priority Outcome	By	Priority Action	Specific Measures/Tasks	Indicators	Atores no Brasil	Situação no Brasil	Ações Mapeadas
1	Enhance Risk Awareness and Response	Global	Keep global threat picture under regular review and enhance dissemination of threat and risk advice.	1.A Identify and address cybersecurity threats to civil aviation's critical infrastructure, data and information and communication technology systems through collaboration using horizontal, cross-cutting and functional approaches to achieve an acceptable and	Compliance with relevant Annex 17 provisions. ICAO survey/questionnaire.	ANAC DECEA DPF ABIN GSI/PR Indústria	Realizado (implementação contínua)	1. Criação do Subgrupo do BASeT para tratar da cibersegurança; 2. Revisão do RBAC 108 e RBAC 107 (em andamento) para inserir a necessidade de avaliação de risco voltada a garantia da segurança cibernética;

Item					Descrição			
					<i>commensurate cyber resilience capability on a global level. It should involve air navigation, communication, surveillance, aircraft operations and airworthiness and other relevant disciplines to ensure the safety and security of civil aviation operations in full alignment with ICAO's Global Air Navigation Plan (GANP) and Global Aviation Safety Plan (GASP).</i>			3. Criação de GT interno da ANAC específico para tratar da cibersegurança. 4. Revisão do PNAVSEC com inclusão do tema da ameaça cibernética (em andamento). 5. Participação do setor da aviação civil no exercício guardião de segurança cibernética coordenado pelas Forças Armadas.
2	<i>Enhance Risk Awareness and Response</i>	<i>Global</i>	<i>Keep global threat picture under regular review and enhance dissemination of threat and risk advice.</i>	<i>1.B Monitor and address emerging and evolving risks, such as cyber security, remotely piloted aircraft systems (RPAS), and risks arising from conflict zones.</i>	<i>Compliance with relevant Annex 17 provisions. ICAO survey/questionnaire.</i>	ANAC DECEA DPF ABIN GSI/PR Indústria	Realizado (parcialmente)	1. Questões como cibersegurança e zonas de conflito endereçadas em revisão recentes do RBAC 108 e 107 (em andamento). 2. Estudos sobre a ameaça relacionada especificamente a RPAS (drones) ainda são incipientes no âmbito da ANAC. Talvez possa ser tema no âmbito do BASeT.

Tabela 6 - Carteira de Projetos

Id	Atores	Iniciativas	<i>GASeP</i>	Status
			Resultado Prioritário	
1	ANAC	Aprimoramento do Modelo de Gerenciamento de Risco a AVSEC - Criação de um Documento anual que contenha o Contexto de Risco para a Aviação Brasileira	Conscientização de Risco e Resposta	Planejado
2	ANAC	Elaboração de Regulamentação sobre Acesso à Informação Restrita de AVSEC e seu Manuseio	Conscientização de Risco e Resposta	Planejado
3	DPF e ANAC	Estruturação para a utilização de dados do API/PNR de voos internacionais para medidas preventivas - Projeto Voo Simples	Tecnologias e Inovação	Planejado
4	DPF e ANAC	Regulamentação de K9 - Treinamento e/ou certificação	Tecnologias e Inovação	Planejado
5	ANAC	Regulamentação da Inspeção da Carga Aérea Doméstica	Conscientização de	Planejado

Item		Descrição		
			Risco e Resposta	
6	BASeT	Produção de um manual sobre formas de identificação e captura de drones em ambientes aeroportuários - <i>GASeP 1.B</i>	Conscientização de Risco e Resposta	Planejado
7	DPF e ANAC	Avaliação de Risco nos moldes do DOC 10108 - <i>Global Risk Context Statement - Brazilian Risk Context Statement - GASeP 1.F</i>	Conscientização de Risco e Resposta	Planejado
8	BASeT	Promover ação de capacitação de AVSEC destinada a cargos elevados em instituições do sistema de aviação civil - <i>GASeP 2.A</i>	Cultura de Segurança e Capacitação	Planejado
9	BASeT	Realização de pesquisa com profissionais para avaliação da cultura de AVSEC existente no sistema - <i>GASeP 2.I</i>	Cultura de Segurança e Capacitação	Planejado
10	ANAC	Promoção de Avaliação de antecedentes criminais frequentes de servidores da ANAC com posse de credencial com acesso à ARS - <i>GASeP 2.L</i>	Cultura de Segurança e Capacitação	Planejado
11	ANAC	Compartilhar informações com outros Estados sobre os resultados das atividades de Controle de Qualidade - <i>GASeP 4.B</i>	Supervisão e Controle de Qualidade	Planejado
12	ANAC	Estudar a viabilidade e melhor forma de promover um projeto de auxílio a outros Estados quanto a AVSEC - <i>GASeP 5.D</i>	Cooperação e Apoio	Planejado

Em se tratando da Tabela 5, Tarik de Souza relembrou que as informações ali contidas são as que estão inseridas na planilha que fora encaminhada, em 30 de março de 2021, aos Integrantes do BASeT como anexo do convite para a presente Reunião do Grupo, pela qual são demonstradas as ações promovidas no Brasil para cumprimento do Plano de Trabalho (*Roadmap*) do *GASeP* (*Global Aviation Security Plan*) e que isso condizia com uma etapa de reavaliação dos Projetos, que, de certo modo, estão associados àquelas ações. Na oportunidade, argumentou a respeito do estado atual de atendimento daquelas ações pelo País. Em seguida, abordou aspectos relativos à priorização dos Projetos demonstrados na Tabela 6 e à proposição de uma Pesquisa de novas ações. Tarik de Souza fez comentários específicos sobre a temática, a relevância, os atores, o andamento inerentes cada um daqueles 12 (doze) Projetos ali identificados. Com relação à referida Pesquisa, justificou a sua divisão em 2 (duas) Etapas distintas: Etapa nº 01 – ■ consiste na sugestão de algum novo Projeto para a melhoria de AVSEC no Brasil, para além daqueles planejados, identificados e em andamento, tratados na Tabela de nº 6.; Etapa nº 02 – ■ consiste na apresentação de suas prioridades. No curso da apresentação de ambas as Etapas, o Presidente do BASeT detalhou os procedimentos inerentes a cada uma: Etapa de nº 1: ⇒ caso haja sugestão, explique detalhadamente, o problema existente e como ele auxiliaria para resolver esse problema; ⇒ há alguma relação desse Projeto com uma ação presente no *Roadmap* do *GASeP*? Caso haja, indique; ⇒ na sua visão, esse Projeto seria desenvolvido por quem? Operadores, BASeT, ANAC, DPF, DECEA, SAC...?; ⇒ forma de responder: <https://pesquisas.anac.gov.br/index.php/836727?lang=pt-BR>; ⇒ data de início 29/04/2021; ⇒ data de término 12/05/2021; Etapa de nº 2: ⇒ apresentação de prioridades; ⇒ apresentação de prioridade geral dos Projetos planejados e iniciados no Brasil, por cada membro; ⇒ apresentação de prioridade dos Projetos que podem ser desenvolvidos pelo BASeT; ⇒ forma de responder: será enviado por e-mail; ⇒ data de início 14/05/2021; ⇒ data de término 31/05/2021. Durante essa exposição, o Secretário Executivo do BASeT interveio e ressaltou que já havia um link de acesso disponível para a participação e contribuições dos Integrantes

Item	Descrição
	<p>do Grupo, a fim de se manifestarem a respeito dessa Pesquisa e de suas Etapas, inclusive que ele já estava inserido na própria apresentação. Também esclareceu que o conteúdo e o material apresentados nesta Reunião seriam futuramente encaminhados para seus participantes. O Presidente do BASeT agradeceu a Luiz Gustavo Silva Cavallari pelas informações. Em seguida, agradeceu aos participantes do Evento, reforçou a importância dos assuntos tratados nesse tópico da Reunião, chamou a atenção para os prazos então estabelecidos e destacou a relevância das contribuições dos Integrantes do BASeT para o atendimento do assunto aqui abordado. Na sequência, uma vez que não identificou manifestação dos presentes, propôs o 5º (quinto) e último tópico da pauta dessa 4ª (quarta) Reunião do BASeT.</p>
6	<p>Neste tópico da pauta, o Presidente do BASeT apresentou os Indicadores de AVSEC relativos ao ano de 2020. Esclareceu que as informações seguintes não estão relacionadas a um Operador específico, mas a um panorama geral do Sistema no ano em referência. São estes os Indicadores:</p> <p>1º ⇒ Total de DSAC processados de 2016 a 2020;</p> <p>2º ⇒ Principais ocorrências em 2020: ■ Passageiro inconveniente e/ou agressivo; ■ Problema com arma de fogo ou objeto proibido/suspeito; ■ Invasão de instalação aeroportuária/aeronave sem intenção criminosa;</p> <p>3º ⇒ Comparação de atividades de Controle de Qualidade AVSEC: Operador de Aeródromo;</p> <p>4º ⇒ Comparação de atividades de Controle de Qualidade AVSEC: Operador Aéreo;</p> <p>5º ⇒ Quantidade de autos de infração lavrados em atividades de Controle de Qualidade AVSEC de 2018 a 2020.</p> <p>Tarik de Souza fez, então, a seguinte avaliação: com relação ao 1º (primeiro) Indicador, destacou o histórico e o incremento dos DSAC's processados de 2016 a 2020 e considerou que a redução do total de DSAC's processados do ano de 2019, de 478, para o ano de 2020, de 333, está associada à Pandemia de Covid-19, isto é, um fator notório que provocou destacado impacto nas operações aéreas em todo o mundo, praticamente. Com relação ao 2º (segundo) Indicador, destacou aqueles que foram os 3 (três) assuntos mais demandados no período e fez as seguintes observações: assunto - ■ Passageiro inconveniente e/ou agressivo: houve 65 incidências, e a matéria foi tratada no âmbito do trabalho realizado pelo Subgrupo 1 do BASeT.; assunto - ■ Problema com arma de fogo ou objeto proibido/suspeito: houve 59 incidências, e a matéria foi tratada em articulação com a Polícia Federal que, por sua vez, já encaminhou um novo manual afim, inclusive já disponibilizado aos Operadores. Além disso, ocorreram reuniões técnicas com Operadores Aéreos, a fim de se estabelecer e manter um procedimento justo e adequado com as questões pertinentes.; assunto - ■ Invasão de instalação aeroportuária/aeronave sem intenção criminosa: houve 30 incidências, e foram tratadas por meio da realização de atividades no âmbito de Controle de Qualidade AVSEC, como também por atividades desempenhadas pelos próprios regulados. Com relação ao 3º (terceiro) Indicador, destacou as atividades de Controle de Qualidade AVSEC: Auditoria, Inspeção, no caso específico, Inspeção Remota, e Teste, em relação aos aeródromos de Classe AP-3 e AP-2. Quanto aos fatores Auditoria e Inspeção Remota, ressaltou o elevado índice de conformidade, acima de 90%. Por outro lado, em razão do baixo índice de Testes, na casa de 51% para os aeródromos de Classe AP-3, e de 69% para os de Classe AP-2, considerou a necessidade de se fazer um trabalho mais intenso e desafiador nesse aspecto. Acerca disso, expôs os seguintes fatores que mais provocam impactos nos Testes, para os quais propôs aos participantes uma reflexão a respeito daquilo que cada um dos envolvidos pode fazer para o alcance de melhores resultados e fez ponderações: - Cultura AVSEC geral; - Equipamentos; - Certificação APAC's; - Empoderamento APAC's; - Procedimentos; - Normas; - Quantidade de testes realizados; - Quantidade de APAC's por canal de inspeção; - Rotatividade APAC's; - Base salarial. Com relação ao 4º (quarto) Indicador, observou que a situação é similar à do Indicador antecedente. Tomou por base os Operadores de Classe III, Classe IV-B e Classe VI, segundo o RBAC nº 108. Ressaltou que a quantidade de Inspeções, seja Presencial seja Remota, é elevada, cujo maior percentual, em linhas gerais entre as três Classes de Operadores observadas é de 97%, mas que a quantidade de Testes é bastante reduzida, cujo maior percentual, na escala de comparação entre essas mesmas três Classes de Operadores, é de apenas 40%. Em seguida, expôs os seguintes fatores que mais provocam impactos nos Testes com relação aos Operadores Aéreos: - Cultura AVSEC geral; - Certificação APAC's; - Procedimentos; -</p>

Item	Descrição
	<p>Normas; - Quantidade de testes realizados; - Rotatividade APAC's; - Base salarial. No tocante ao 5º (quinto) Indicador, ressaltou que, do ano de 2018 para o de 2019, já houvera uma redução e que, de 2019 para o ano de 2020, a redução se fez drástica, da ordem de 439 para 109. Considerou os seguintes fatores associados a essa redução e que mais causaram impactos nesse aspecto: - Redução das atividades de Controle de Qualidade AVSEC; - Racionalização dos CEF's (Compêndios de Elementos de Fiscalização) relativos aos RBAC's nº 107 e nº 108. Observou que, em relação a este segundo fator, ocorreu uma certa "inversão da pirâmide", isto é, em vez de haver mais medidas que geram multas e providências sancionatórias, houve a adoção, em sua maioria, de mais medidas preventivas que, não necessariamente, geram autos de infração. No decorrer de sua explanação, ressaltou que o objetivo não é multar os regulados, inclusive que isso não traz satisfação ao regulador, mas garantir a manutenção da segurança em níveis aceitáveis. Além disso, acrescentou a esses dois fatores questões referentes à Pandemia de Covid-19, como é o caso de receios individuais e de restrições às viagens e à movimentação, em campo, tanto dos servidores da própria ANAC, daqueles vinculados aos demais Órgãos e Entidades públicos quanto dos funcionários dos regulados que, normalmente, executam essas atividades. Em seguida, revisitou a pauta dessa 4ª (quarta) Reunião do BASeT, os assuntos outrora abordados, entre eles o destacado trabalho dos 4 (quatro) Subgrupos Temáticos, e abriu o espaço para a manifestação dos participantes. Na oportunidade, o Secretário Executivo do BASeT reforçou informações relativas ao encerramento das atividades dos 4 (quatro) Subgrupos então instituídos, a questões normativas e ao processo cíclico de realização das atividades do BASeT, à constituição e à liderança dos futuros Subgrupos, logicamente relacionados aos temas dos Projetos outrora abordados, à disponibilização do conteúdo e do material apresentados nesta Reunião, aos prazos e aos canais para a manifestação dos Integrantes do BASeT acerca da Pesquisa de novas ações que lhes será brevemente encaminhada. Luiz Gustavo Cavallari destacou que o BASeT não é um Grupo da ANAC, mas dos membros da Comunidade da Aviação Civil que o integram, conforme estabelece a Resolução nº 542/2020 de sua criação e seu próprio Regimento Interno. Quanto a isso, reforçou a importância da participação efetiva desses mesmos membros, por meio de suas contribuições, suas ações, suas experiências, e já lhes lançou a ideia de avaliarem a possibilidade de assumirem a Coordenação dos futuros Subgrupos Temáticos, uma vez que esse é um dos objetivos do Grupo. Na sequência, agradeceu ao Presidente do BASeT, pela oportunidade, e aos presentes pela atenção. Tarik de Souza enalteceu as informações trazidas pelo Secretário Executivo do BASeT, declarou que a Equipe da GSAC/SIA está sempre à disposição para considerações e empenhada em alcançar melhorias. Em seguida, encerrou o Evento e agradeceu a seus participantes pela atenção e colaboração.</p>

4. DELIBERAÇÕES E ENCAMINHAMENTOS

Item	Descrição	Responsável	Data Limite
1	Disponibilização da Pesquisa acerca de novas ações e da identificação/sugestão de Projetos pertencentes à Carteira de Projetos do Sistema de Segurança da Aviação Civil a ser priorizados.	Estrutura funcional do BASeT	12 de maio de 2021 (primeira fase).
2	Definição/Estabelecimento dos Projetos a ser priorizados.	Estrutura funcional do BASeT	14 a 31 de maio de 2021 (segunda fase).
3	Apresentação dos Projetos então definidos como prioritários.	Estrutura funcional do BASeT	Próxima Reunião do BASeT (a ser definida).

5. APROVAÇÃO

5.1. O presente Registro de Reunião segue assinado eletronicamente pelo Presidente do BASeT, Tarik Pereira de Souza, por seu Vice-Presidente, Rodrigo Pereira Damásio da Silva, e por seu Secretário Executivo, Luiz Gustavo Silva Cavallari, bem como por servidor da ANAC, lotado na GSAC/SIA.

Documento assinado eletronicamente por **Luiz Gustavo Silva Cavallari, Especialista em Regulação de**



Aviação Civil, em 24/05/2021, às 11:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Tarik Pereira de Souza, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 24/05/2021, às 16:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Sérgio Martins Carvalho, Analista Administrativo**, em 31/05/2021, às 13:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Pereira Damásio da Silva, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 02/06/2021, às 16:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5673599** e o código CRC **46AA80CA**.