

## ANEXO VI – AGENDA INTERNACIONAL FACILITAÇÃO

A agenda de facilitação trata de medidas e procedimentos relacionados à facilitação dos fluxos de passageiros e de cargas nos aeroportos.

Portanto, fazem parte dessa agenda as discussões sobre documentos de viagem, identificação dos membros da tripulação, embarque e desembarque de passageiros, em particular de pessoas com mobilidade reduzida, despacho de bagagem e de carga, desinfecção de aeronaves, sinalização dos aeroportos no lado terra, instalações para atendimento de saúde e de emergência em aeroportos e plano de assistência a vítimas e a familiares de vítimas de acidentes aeronáuticos.

A agenda internacional da ANAC em temas de facilitação concentra-se nos fóruns multilaterais da OACI e da CLAC, não havendo, ainda, iniciativas bilaterais na matéria. São dois os fóruns multilaterais de que a ANAC participa:

- Painel de Facilitação da OACI – *Facilitation Panel* (FALP);
- Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL, que trata tanto de temas de segurança da aviação civil quanto de facilitação do transporte aéreo.

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

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



A seguir, são apresentadas, de maneira detalhada, as principais informações referentes aos fóruns de atuação multilateral de facilitação.

PAINEL DE FACILITAÇÃO - FALP			
<b>Âmbito da atuação:</b>	Multilateral - OACI	<b>Qualificação do Brasil:</b>	Membro
<b>Nível de representação requerido:</b>	Gerencial/Técnico	<b>Periodicidade de reuniões:</b>	Bienal
I. REPRESENTAÇÃO			
<b>Perfil requerido do painelista:</b>			
Inicialmente, identifica-se como requisito ser servidor permanente da Agência. Nesse sentido, 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, é importante que o painelista possa internalizar os assuntos discutidos no Painel de forma a antecipar as discussões sobre os assuntos no âmbito nacional.			
II. MANDATO DO GRUPO			
<b>Composição:</b>	<b>Documentos de Referência:</b>		
<u>Países membros (21):</u> Argentina, Austrália, Bélgica, Brasil, China, República Checa, Egito, França, Japão, Quênia, Nigéria, Portugal, Rússia, Arábia Saudita, Singapura, África do Sul, Suíça, Emirados Árabes, Reino Unido, Estados Unidos e Uruguai.	Anexo 09 DOC 9957 – Manual de Facilitação		
<u>Estados observadores (18):</u> Canadá, Colômbia, Índia, Indonésia, Itália, Líbia, México, Mianmar, Nepal, Países Baixos, Nova Zelândia, Nicarágua, Noruega, Omã, Espanha, Suécia, Turquia e Venezuela.			
<u>Organizações observadoras (12):</u> <i>Airports Council International (ACI), European Civil Aviation Conference (ECAC), European Union (EU), Global Express Association (GEA), International Air Transport Association (IATA), International Business Aviation Council (IBAC), International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA), International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA), International Criminal Police Organization (INTERPOL), Office of the United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR), United Nations World Tourism Organization (UNWTO) e World Customs Organization (WCO).</i>			
<b>Objetivos:</b>			
São funções do FALP:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Considerar contribuições dos encontros da área FAL, contatos de facilitação, e Secretariado para formular recomendações para novas e emendas aos SARPs ou material de referência, considerando recentes desenvolvimentos em tecnologia aplicada, desafios contemporâneos, e futuras necessidades para a melhoria da eficiência e da efetividade de inspeção de fronteira e outros processos de controle em aeroportos;</li> </ul>		

- Contribuir com informações que poderão ser usadas pelo Secretariado em ferramentas de desenvolvimento de gestão (ex. um manual) e outros materiais de referência para assessorar Estados com a implementação do Anexo 9;
- Desenvolver propostas para consideração nas sessões da Divisão FAL; e
- Desenvolver outras tarefas como as atribuídas pelo Comitê de Transporte Aéreo.

### **Histórico de discussão do FALP:**

O 8º encontro do FALP foi realizado no período de 24 a 27 de novembro de 2014, tendo como pontos de discussão:

- Revisão dos documentos relacionados à área de facilitação desde o 7º Encontro, incluindo os resultados da 38ª Assembleia da ICAO, o 25º Encontro do Painel AVSEC e um Simpósio de Inovação em AVSEC, realizado em 2014;
- Emendas ao Anexo 09;
- Relatório dos Grupos de Trabalho de Materiais de Referência em Facilitação (WGGM);

Na sequência, houve a realização do 9º Encontro do FALP, realizado no período de 04 a 07 de abril de 2016. As discussões desenvolveram-se acerca da Emenda 26 do Anexo 9 – Facilitação, por meio da avaliação das propostas de inclusão ou revisão dos Padrões e Práticas Recomendadas (SARPs), sobre temas como:

- Substituição da referência a palavra “passaporte” por “documentos de viagem” em diversos dispositivos do Anexo 9;
- Inclusão de informação referente à nacionalidade no manifesto de passageiros (Apêndice 02 do Anexo 09);
- Incorporação no Anexo 09 de três práticas recomendadas referentes ao estabelecimento de um sistema de Informações Antecipadas sobre Passageiros (*Advanced Passenger Information - API*), à exigência das empresas aéreas compartilharem os dados de API com uma autoridade nacional e ao estabelecimento de um sistema de API interativo (iAPI);
- Definições pertinentes as normas e práticas recomendadas sobre o transporte de menores acompanhados e desacompanhados a serem integradas no Anexo 9; e
- Proposição de novo capítulo sugerido para o Anexo 9, voltadas aos Sistemas de Informação de Dados de Passageiros.

Também foram discutidos temas referentes à proposição do conceito de *job-cards* como instrumento de aprimoramento dos trabalhos realizados pelo Painel e a proposição do desenvolvimento de um Plano Global de Facilitação da Aviação – *Global Aviation Facilitation Plan (GAFP)* com objetivos e metas mensuráveis e que refletem as necessidades dos Estados e Regiões.

Dentre outros assuntos, foram apresentados ainda os avanços dos Grupos de Trabalho de Materiais de Referência em Facilitação (WGGM), cujo escopo concentrou-se no DOC 9957 – Manual de Facilitação e no DOC 9636 – Sinalização Internacional para Orientação do PÚblico em Terminais Aeroportuários e Marítimos e a campanha “*No Country Left Behind*” (NCLB), referente aos esforços da OACI para fomentar os Estados Membros, quanto a implementação do Anexo 9 - Facilitação.

### **Questões emergentes da agenda:**

Propostas de inclusão ou revisão dos Padrões e Práticas Recomendadas (SARPs) no Anexo 09; Informações Antecipadas sobre Passageiros (API).

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

#### 1. *Grupo de Trabalho sobre material de orientação (Working Group on Guidance Material) - WGGM*

Objetivos do subgrupo:	Composição do subgrupo:
<ul style="list-style-type: none"> <li>Desenvolver um modelo de Programa Nacional de Facilitação para posterior inclusão no Manual de Facilitação (DOC 9957), incluindo material de orientação para uso deste modelo;</li> <li>Realizar uma profunda revisão do Manual de Facilitação (DOC 9957); e</li> <li>Realizar uma profunda revisão da Sinalização Internacional para Orientação do Públco em Terminais Aeroportuários e Marítimos (DOC 9636).</li> </ul>	<u>Relator:</u> Singapura.

#### Histórico de discussão do subgrupo:

Não disponível.

#### 2. *Grupo de Trabalho de Controle de Autoridades e IATA (IATA/Control Authorities Working Group) - IATA/CAWG*

Objetivos do subgrupo:	Composição do subgrupo:
Não disponível.	Não disponível.

#### Histórico de discussão do subgrupo:

Não disponível.

#### 3. *Grupo de Trabalho sobre melhoria da informação compartilhada sobre requisitos de dados de passageiros (Working Group on improving information sharing on passenger data requirements)*

Objetivos do subgrupo:	Composição do subgrupo:
<ul style="list-style-type: none"> <li>Desenvolver a proposta de melhorar a troca de informações de dados requisitados sobre passageiros, na forma de uma base de dados ou mecanismo similar de troca de informações;</li> <li>Desenvolver, para consideração do Painel de Facilitação, uma opção recomendada (ou opções) para criar uma base de dados ou sistema similar com o fim de melhorar a troca de informações de requerimentos de dados de passageiros, incluindo: necessidades de informações de e da indústria, e os elementos de dados resultante para a base de dados; funcionamento; atualização e respectivos papéis dos interessados em relação ao banco de dados, incluindo OACI, WCO e IATA;</li> <li>Desenvolver uma análise do custo esperado para estabelecer e manter o banco de dados e o impacto esperado de recursos financeiros e de mão de obra.</li> </ul>	<u>Relator:</u> Austrália.

#### Histórico de discussão do subgrupo:

Não disponível.

#### IV. PARTICIPAÇÃO DA ANAC

##### **Histórico da participação da ANAC no FALP:**

O papel dos representantes da Agência visava a acompanhar as discussões relacionadas ao tema, realizando a coordenação dos temas tratados após cada evento. No 8º encontro do FALP, houve a participação de 2 servidores: Luis Gustavo Pinheiro Loureiro Carneiro e Nancy Amélia Sanches Amikura. No 9º encontro do FALP, as servidoras Deise Menezes Nascimento e Priscilla Thábata Alves da Silva participaram do evento.

##### **Representantes brasileiros:**

###### **Membro**

Tárik Pereira de Souza	Gerente - SIA/GNAD	tarik.souza@anac.gov.br	(61) 3314-4770
------------------------	--------------------	-------------------------	----------------

###### **Alternos:**

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

#### V. ESTRATÉGIA DA ATUAÇÃO

##### **Avaliação do alinhamento entre as atividades do FALP e os objetivos estratégicos da Agência:**

Discussões para modificar os SARPS do Anexo 09, além de outros tópicos, impactam positivamente a forma como aviação civil brasileira se relaciona com os demais mercados internacionais. Logo, as atividades do FALP estão alinhadas com a ampliação da integração do sistema brasileiro ao cenário internacional.

##### **Avaliação sobre a importância do FALP para o atingimento dos objetivos estratégicos da Agência:**

O acompanhamento das atividades do FALP permite que as áreas técnicas da Agência mantenham atualizado o arcabouço regulatório referente à Facilitação, além de possibilitar a integração do sistema de aviação civil brasileiro no cenário internacional. Entende-se, portanto, ser fundamental a participação de servidores da Agência nas discussões deste Painel.

##### **Descrição das metas/objetivos da ANAC junto ao FALP:**

- Garantir uma participação efetiva e consistente da Agência, inclusive com a produção de *Working Paper* sobre os temas de interesse.
- Promover o envolvimento de representantes de outros órgãos do Governo, em especial da Secretaria de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e do Departamento de Polícia Federal.

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

## I. REPRESENTAÇÃO

### **Perfil requerido do painelista:**

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

<b>Composição:</b>	<b>Documentos de Referência:</b>
<u>Países membros:</u> 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. <u>Observadores:</u> IATA, CLAC, OACI, ALTA, Reino Unido, ECCAA, ARINC, CASSOS.	<u>Anexo 09</u> <u>Anexo 17</u> DOC 8973 – Manual de Segurança da Aviação ( <i>Aviation Security Manual</i> ) DOC 9957 – Manual de Facilitação ( <i>Facilitation Manual</i> )

<b>Objetivos:</b>
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 normatativa internacional.

Entre as principais funções do Grupo Regional constam as seguintes:

- 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;
- Revisar as análises de tendências regionais sobre as deficiências em segurança e

facilitação e desenvolver um plano de ação regional harmonizado para sua solução;

- 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
- 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.

**Em 2017, ocorreu a 7ª Reunião do Grupo Regional de Segurança e Facilitação – AVSEC/FAL/RG da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI e da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil – CLAC, realizada em Lima, no Peru, nos dias 04 a 06 de outubro de 2017.**

Na última reunião do AVSEC/FAL/RG, foram discutidos os seguintes temas:

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

#### **Questões emergentes da agenda:**

Dentre as questões discutidas, podem-se destacar as seguintes:

- Apresentação feita pela ICAO com o objetivo de tratar de temas relacionados com a evolução recente da política de segurança da aviação, sobretudo os assuntos mencionados no último painel da ICAO, tais como a décima edição do Anexo 17, incluindo a emenda 15 (publicada em abril de 2017 e que entrou em vigor em 3 de agosto de 2017), a recente publicação da décima edição do DOC 8973 (Manual de Segurança da Aviação Civil da OACI) e os avanços sobre o Plano Global de Segurança da Aviação (GASeP);
- Apresentação feita pela IATA que abordou o alinhamento dos sistemas de API, PNR, uso sistemático e efetivo da informação coletada e a materialização dos benefícios derivados da facilitação para o passageiro e para a indústria;
- Nota de estudos da Colômbia sobre programa que contribua para a implementação de um Sistema de Gestão da Segurança AVSEC (SeMS) pelos Estados. Esse programa proporia elementos importantes para seu desenvolvimento, tais como as políticas e objetivos, a gestão da segurança, a qualidade e a promoção da segurança, contribuindo para a inspeção de passageiros e bagagens, identificação de ameaças e mitigação de riscos. Ao final, a Colômbia se ofereceu para ser sede de um curso para revisão do material;
- A NE/08 foi apresentada pelo Brasil e tratou do grupo já em desenvolvimento sobre a coordenação entre os Estados para padronização dos procedimentos de auditorias. O Brasil apresentou seus modelos de *checklist* de operadores aéreos, aeroportuários e centros de

instrução AVSEC e solicitou a finalização das atividades do grupo, considerando a apresentação desses protocolos como o produto final do grupo. O grupo concordou com o encerramento do grupo e pediu para que as seguintes ações sejam tomadas: a tradução dos protocolos para os idiomas inglês e espanhol, publicação em um canal seguro da CLAC desses documentos e que os Estados que não tenham implementados os protocolos de auditoria utilizem o modelo proposto pelo Brasil, inclusive os países que pretendem adotar o *One Stop Security* (OSS);

- A NE/09 apresentada pela Jamaica tratou de *Cybersecurity* e esse país informou que está desenvolvendo um curso sobre o tema;
- o Brasil apresentou a NE/17 sobre as melhores práticas de facilitação implementadas, por meio da disponibilização de seu novo PROFAL. Sugeriu-se que os Estados tenham um processo de aprovação de seus PROFAL de forma mais rápida, que os programas tenham a participação de todas as entidades envolvidas com a Facilitação e a possibilidade de compartilhar os programas nos sites dos países;
- A Bolívia apresentou ainda a NE/18 sobre o curso de Facilitação, para que o material possa ser considerado como referencial de material didático. Sugeriu-se ainda que o primeiro curso seja realizado no ano de 2018.

### **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 de o 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.

#### **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:**

O 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 a Convenção 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, Trindade 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 em que 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 OACI 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 tem 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 2017, o Brasil apresentou duas notas de estudos:

- **Coordenação entre os Estados para padronização dos procedimentos de auditorias;**
- **Melhores práticas de facilitação implementadas por meio do Programa Nacional de 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 Estratégico 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 consequentemente 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 OACI, 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.