

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**PROTEÇÃO AO VOO**

**CIRINSP 63-48**

**ELABORAÇÃO DO PLANO ANUAL DE CONTROLE  
DE QUALIDADE AVSEC DA ASOCEA**

**(PACQ AVSEC – ASOCEA)**

**2024**



**MINISTÉRIO DA DEFESA**  
**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**



**PROTEÇÃO AO VOO**

**CIRINSP 63-48**

**ELABORAÇÃO DO PLANO ANUAL DE CONTROLE  
DE QUALIDADE AVSEC DA ASOCEA**

**(PACQ AVSEC – ASOCEA)**

**2024**







**MINISTÉRIO DA DEFESA**  
**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**

PORTARIA ASOCEA Nº 3 /ASOCEA, DE 18 DE ABRIL DE 2024.

Aprova a CIRINSP 63-48, que dispõe sobre a Elaboração do Plano Anual de Controle de Qualidade AVSEC da ASOCEA (PACQ AVSEC – ASOCEA).

O **CHEFE DA ASOCEA**, no uso das competências que lhe confere o inciso III, do Art. 5º, do Regulamento da Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo, aprovado pela Portaria nº 559/GC3, de 5 de setembro de 2023, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da CIRINSP 63-48, “Elaboração do Plano Anual de Controle de Qualidade AVSEC da ASOCEA (PACQ AVSEC – ASOCEA)”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

GREI SANTANA GONSALVES Cel Av  
Chefe da ASOCEA

(Publicado no BCA nº 076, de 23 de abril de 2024)



## SUMÁRIO

<b>PREFÁCIO .....</b>	<b>7</b>
<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.....</b>	<b>9</b>
1.1 FINALIDADE .....	9
1.2 ÂMBITO.....	9
1.3 DEFINIÇÕES .....	9
1.4 ABREVIATURAS .....	9
<b>2 CONSIDERAÇÕES GERAIS .....</b>	<b>12</b>
<b>3 PLANO ANUAL DE CONTROLE DE QUALIDADE DA ASOCEA (PACQ/AVSEC – ASOCEA).....</b>	<b>14</b>
<b>4 RESPONSABILIDADES.....</b>	<b>15</b>
4.1 DIVISÃO DE INSPEÇÕES (DINSP) .....	15
4.2 ASSESSORIA DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA (ASEC).....	15
4.3 SEÇÃO DE INSTRUÇÃO E CAPACITAÇÃO (SIC) .....	16
4.4 SEÇÃO DE DOCTRINA (SDO) .....	16
<b>5 INSPEÇÃO AVSEC.....</b>	<b>17</b>
5.1 PLANEJAMENTO .....	17
5.2 DETERMINAÇÃO DA CATEGORIA DE MOVIMENTO .....	21
5.3 DETERMINAÇÃO DO TEMPO DESEJÁVEL PARA A PRÓXIMA INSPEÇÃO .....	23
5.4 ELABORAÇÃO DO PAI AVSEC .....	23
5.5 DESEMPENHO DO PAI AVSEC .....	24
<b>6 CAPACITAÇÃO AVSEC.....</b>	<b>25</b>
6.1 PLANEJAMENTO .....	25
6.2 ELABORAÇÃO DO PAT AVSEC.....	25
6.3 CONSECUÇÃO DO PAT AVSEC .....	25
6.4 DESEMPENHO DO PAT AVSEC .....	25
<b>7 MONITORAMENTO AVSEC.....</b>	<b>26</b>
7.1 PLANEJAMENTO .....	26
7.2 ELABORAÇÃO DO PAM AVSEC.....	26

<b>7.3 DESEMPENHO DO PAM AVSEC .....</b>	<b>26</b>
<b>8 ELABORAÇÃO DO PACQ AVSEC – ASOCEA.....</b>	<b>27</b>
<b>8.1 EVENTOS E PRAZOS PARA A ELABORAÇÃO DO PACQ AVSEC – ASOCEA ....</b>	<b>27</b>
<b>9 DISPOSIÇÕES FINAIS.....</b>	<b>28</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>29</b>
<b>ANEXO A - MODELO DE PLANO DE INSPEÇÕES AVSEC .....</b>	<b>30</b>
<b>ANEXO B - MODELO DE PLANO DE CAPACITAÇÃO AVSEC .....</b>	<b>31</b>
<b>ANEXO C – MODELO DE PLANO DE MONITORAMENTO AVSEC .....</b>	<b>32</b>

## **PREFÁCIO**

O Brasil aprovou o Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022, que estabelece o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC. Essa legislação prevê as seguintes responsabilidades para o Comando da Aeronáutica (COMAER): garantir a aplicação, em âmbito nacional e dentro de suas competências, das normas e práticas recomendadas no Anexo 17; desenvolver programas e aplicar medidas de segurança nas atividades de controle e gerenciamento de tráfego aéreo, de telecomunicações aeronáuticas, de inspeção em voo, de busca e salvamento, de auxílios à navegação aérea, de meteorologia e informações aeronáuticas e de supervisão da manutenção e distribuição de equipamentos terrestres de auxílio à navegação aérea; e elaborar e aplicar o Programa de Controle de Qualidade de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PCQ/AVSEC), destinado a avaliar o cumprimento e a efetividade das medidas de segurança contra atos de interferência ilícita previstas no âmbito das suas atribuições.

No intuito de cumprir tais provisões nacionais e internacionais, que garantem o elevado nível de segurança à aviação civil brasileira, notadamente em se tratando da proteção às estruturas e de medidas relacionadas às ações de resposta dos PSNA nacionais, o inciso II do Art. 5º do ROCA 21-81/2023 - “Regulamento da Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo”, atribui à ASOCEA a competência de elaborar, implementar e coordenar o Programa de Vigilância da Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita dos Serviços de Navegação Aérea, denominado PCQ/AVSEC – ASOCEA.

Assim, à luz do PCQ/AVSEC – ASOCEA, a presente publicação visa detalhar os critérios para confecção do Plano Anual de Controle de Qualidade da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – o PACQ/AVSEC – ASOCEA, que abrange o planejamento anual de priorização das atividades AVSEC da ASOCEA, relativas às inspeções nos PSNA nacionais, às capacitações do corpo de inspetores e às ações de monitoramento da eficácia de ações corretivas implementadas.



## 1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

### 1.1 FINALIDADE

A presente publicação visa detalhar, à luz do Programa de Controle de Qualidade da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita da ASOCEA (PCQ/AVSEC – ASOCEA), a metodologia para a confecção do Plano Anual de Controle de Qualidade da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita da ASOCEA (PACQ/AVSEC – ASOCEA), que abrange o planejamento anual de priorização das atividades AVSEC desta Assessoria, relativas às inspeções nos PSNA nacionais, às capacitações do corpo de inspetores e às ações de monitoramento da eficácia das ações corretivas implementadas.

### 1.2 ÂMBITO

Esta publicação se aplica à ASOCEA e, no que couber, a todo seu corpo de INSPCEA AVSEC.

### 1.3 DEFINIÇÕES

NOTA: Para efeito desta publicação são utilizadas as definições descritas na ICA 63-48, “Programa de Vigilância da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita dos Serviços de Navegação Aérea”.

### 1.4 ABREVIATURAS

AFIS	<i>Aerodrome Flight Information Service</i> (Serviço de Informação de Voo de Aeródromo)
ANS	<i>Air Navigation Service</i> (Serviço de Navegação Aérea)
ANS002	Curso do Processo de Inspeção de Segurança do Controle do Espaço Aéreo – Curso Teórico
ANS003	Curso do Processo de Inspeção de Segurança do Controle do Espaço Aéreo – Curso Prático
AOC	Ameaça de Organizações Criminosas
AP	<i>AVSEC Priority</i> (Prioridade AVSEC)
ASEC	Assessoria de Segurança da Aviação Civil contra Atos Ilícitos
ASOCEA	Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo
ATC	<i>Air Traffic Control</i> (Controle de Tráfego Aéreo)
AVSEC	Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita
CI	Conflito Interno
CIRINSP	Circular de Inspeção
CM	Categoria de Movimento
CO	Classe do Órgão ATS

COMAER	Comando da Aeronáutica
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DINSP	Divisão de Inspeções da ASOCEA
DNB	Dependência da NAV Brasil
EAD	Ensino à Distância
EPTA	Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicação e de Tráfego Aéreo
FNC	Ficha de Não Conformidade
HA	Histórico de Ataque
ICA	Instrução do Comando da Aeronáutica
IMP	Índice de Monitoramento de Pendências
IP	Índice de Prioridade
IPR	Índice de Periculosidade da Região
IS	Impacto na Segurança
IV	Índice de Vulnerabilidade
INSPCEA	Inspetor do Controle do Espaço Aéreo
N/C	Não Conformidade
NV	Número de Voos
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
PAC	Plano de Ações Corretivas
PACQ/AVSEC	Plano Anual de Controle de Qualidade AVSEC
PAI AVSEC	Plano Anual de Inspeções AVSEC
PAM AVSEC	Plano Anual de Monitoramento AVSEC
PAT AVSEC	Plano Anual de Treinamento AVSEC
PCQ/AVSEC	Programa de Controle de Qualidade AVSEC
PE	Problemas Econômicos
PNCQ/AVSEC	Programa Nacional de Controle de Qualidade em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita
PSNA	Provedor de Serviços de Navegação Aérea
RACQ/AVSEC	Relatório Anual de Controle de Qualidade AVSEC
SCO	Seção de Controle
SDO	Seção de Doutrina
SIC	Seção de Instrução e Capacitação
SISCEAB	Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro



SMOC	Seção de Monitoramento Contínuo
SPL	Seção de Planejamento
TDPI	Tempo Desejável para a Próxima Inspeção
VAR	Voos de Alto Risco
USAP	<i>Universal Security Audit Programme</i> (Programa Universal de Auditorias de Segurança da Aviação Civil)

## 2 CONSIDERAÇÃO GERAIS

**2.1** O Documento 10047 (Doc. 10047) – “Manual de Supervisão da Segurança da Aviação”, editado pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), é dirigido aos decisores governamentais de alto nível, incluindo as autoridades competentes para a segurança da aviação, no intuito de descrever os deveres e responsabilidades dos Estados Membros da OACI, fornecendo orientação para ajudar os Estados a estabelecer e gerir um sistema estatal eficaz e sustentável de supervisão da segurança da aviação, através da implementação dos oito elementos críticos (EC) descritos a seguir:

- EC-1 – Legislação primária de segurança da aviação;
- EC-2 – Programas e regulamentos de segurança da aviação;
- EC-3 – Autoridade estatal competente para a segurança da aviação e suas responsabilidades;
- EC-4 – Qualificações e treinamento de pessoal;
- EC-5 – Fornecimento de orientação técnica, ferramentas e informações críticas de segurança;
- EC-6 – Obrigações de certificação e aprovação;
- EC-7 – Obrigações de controle de qualidade; e
- EC-8 – Resolução de questões de segurança.

**2.2** O Elemento Crítico 7 (EC-7), que trata das obrigações relacionadas à vigilância, aborda a implantação de procedimentos como auditorias e inspeções para assegurar, de forma dinâmica, que os organismos autorizados a executar atividades de segurança atendam aos requisitos estabelecidos e executem suas operações com o nível de competência e segurança exigidos pelo Estado. Isso inclui a supervisão do pessoal que desempenha a função de vigilância e segurança em nome da autoridade competente.

**2.3** Para tanto, espera-se que o Estado implemente atividades de controle de qualidade, que podem ser definidas como certas técnicas de vigilância, utilizadas para acessar e avaliar os seus sistemas de segurança da aviação e, sempre que necessário, resolver as deficiências identificadas. Essas atividades consistem em auditorias, inspeções e testes de segurança, realizadas regularmente para monitorar as organizações que envolvem a segurança da aviação e as medidas de proteção em vigor para aeroportos, operadores de aeronaves e outras entidades regulamentadas. No Brasil, tais entidades incluem os provedores dos serviços de tráfego aéreo que fazem parte dos serviços de navegação aérea prestados pelo SISCEAB.

**2.4** No tocante ao EC-8, o Doc. 10047 afirma que a resolução das pendências identificadas, relativas à segurança da aviação, está no cerne da supervisão da segurança da aviação do Estado. Assim, um sistema eficaz de supervisão da segurança da aviação deve proporcionar a implementação de processos que tomem medidas adequadas para resolver, em tempo hábil, as deficiências de segurança da aviação detectadas, especificando os prazos para ações corretivas a serem tomadas para sua resolução.

**2.5** No âmbito do COMAER, para atender, de forma independente, às atividades requeridas pelos EC-7 e EC-8 relativas aos Serviços de Navegação Aérea (ANS), a ASOCEA elabora, aprova e implementa um Plano Anual de Controle da Qualidade (PACQ) no que tange à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, de forma a garantir que os

profissionais, a estrutura administrativa e os serviços prestados pelos PSNA estejam cumprindo todos os requisitos das legislações pertinentes em vigor, expedidas pelo Órgão Regulador Central, o DECEA.

**2.6** Tal PACQ prevê as prioridades e o planejamento anual das atividades AVSEC da ASOCEA, que abrangem as inspeções nos PSNA nacionais, as capacitações do corpo de inspetores e as ações de monitoramento da eficácia das ações corretivas implementadas.

**2.7** Assim, a presente CIRINSP visa detalhar e orientar os setores pertinentes da ASOCEA na elaboração do mencionado documento (PACQ/AVSEC – ASOCEA), cujos anexos estabelecem e divulgam o Plano Anual de Inspeções AVSEC (PAI AVSEC), o Plano Anual de Treinamento AVSEC (PAT AVSEC) e o Plano Anual de Monitoramento AVSEC (PAM AVSEC) para o ano corrente.

### **3 PLANO ANUAL DE CONTROLE DE QUALIDADE DA ASOCEA (PACQ/AVSEC – ASOCEA)**

**3.1** O PACQ/AVSEC – ASOCEA corresponde ao instrumento por meio do qual a ASOCEA realiza a programação de suas atividades de controle de qualidade AVSEC.

**3.2** O PACQ/AVSEC – ASOCEA conterá a programação das seguintes atividades a serem realizadas pela ASOCEA ao longo de um ano:

- a) Inspeções AVSEC;
- b) Capacitações AVSEC; e
- c) Monitoramento AVSEC.

**3.3** O conteúdo dos anexos ao PACQ/AVSEC, que correspondem ao Plano Anual de Inspeções AVSEC (PAI AVSEC), ao Plano Anual de Treinamento AVSEC (PAT AVSEC) e ao Plano Anual de Monitoramento AVSEC (PAM AVSEC), será divulgado ostensivamente, ficando classificadas como restritas o restante das informações do corpo deste documento.

**3.4** Em relação a priorização das inspeções AVSEC para o ano seguinte, a elaboração do PACQ/AVSEC – ASOCEA deve levar em consideração os seguintes aspectos:

- a) PSNA que estarão afetos às atividades de controle de qualidade da ASOCEA;
- b) Resultado das avaliações de risco mais recentes de tais PSNA;
- c) Categoria dos movimentos, que considere o volume e as características das operações aéreas no PSNA;
- d) Resultados das atividades de controle de qualidade realizadas no ano anterior;
- e) Quantidade de inspetores necessários e qualificados; e
- f) Recursos financeiros disponíveis e os custos estimados para a realização dessas atividades.

**3.5** Frise-se que o universo de organizações que serão alvo das inspeções AVSEC realizadas pela ASOCEA é composto por:

- a) Organizações Regionais;
- b) PSNA civis e militares.

**3.6** Ademais, as inspeções AVSEC realizadas nas organizações e provedores acima mencionados terão como objeto principal a verificação do cumprimento efetivo dos requisitos de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita nos órgãos ATC e nas estações provedoras do AFIS do SISCEAB, que operem com aviação regular de passageiros.

**3.7** Assim, o PACQ/AVSEC – ASOCEA será elaborado de forma a priorizar a realização de inspeções AVSEC nas organizações e provedores que estejam impactados pelos níveis de risco mais significativos, conforme avaliação de risco elaborada, no ano anterior, pela ASOCEA.

**3.8** Ressalte-se que os recursos humanos são dimensionados levando-se em consideração o tempo necessário para a aplicação de cada atividade de controle de qualidade (inspeções e monitoramento), bem como a realização de atividades de capacitação AVSEC, como aulas e avaliações, e, ainda, gerenciais, tais como a confecção de relatórios e eventuais processos de notificação de possível infração.

## 4 RESPONSABILIDADES

### 4.1 DIVISÃO DE INSPEÇÕES (DINSP)

A DINSP será responsável por assessorar o planejamento da ASOCEA nos eventos relacionados à Vigilância da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, particularmente nas seguintes atividades:

- a) definição da prioridade anual de inspeções AVSEC para o próximo ano e dos indicadores (Metas) associados, como proposta para o PAI AVSEC correspondente;
- b) definição das organizações a serem monitoradas AVSEC no próximo ano e dos indicadores (Metas) associados, como proposta para o PAM AVSEC;
- c) elaboração da proposta de PACQ/AVSEC – ASOCEA, com base no previsto nesta Circular;
- d) inserção nos sítios eletrônicos da ASOCEA da Portaria referente ao PACQ/AVSEC – ASOCEA aprovado;
- e) divulgação do PAI AVSEC e do PAM AVSEC, por meio dos sítios eletrônicos da ASOCEA, bem como encaminhamento de cópia do PAI aprovado ao DECEA e às Organizações Regionais do SISCEAB;
- h) análise de desempenho na consecução do PAI AVSEC, com base nos indicadores (Metas) estabelecidos para o ano em questão, de forma a subsidiar os conteúdos para a elaboração de proposta do PACQ/AVSEC correspondente;
- i) análise de desempenho na consecução do PAM AVSEC, com base nos indicadores (Metas) estabelecidos para o ano em questão, de forma a subsidiar os conteúdos para a elaboração de proposta do PACQ/AVSEC correspondente;
- j) replanejamento, autorizações e coordenações necessárias para eventuais necessidades de substituições, cancelamentos e inclusões de inspeções AVSEC no PAI corrente;
- k) replanejamento, autorizações e coordenações necessárias para eventuais necessidades de substituições, cancelamentos e inclusões de inspeções AVSEC no PAM corrente; e
- l) colaboração em eventos para a promoção da Cultura AVSEC na ASOCEA.

### 4.2 ASSESSORIA DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA (ASEC)

A ASEC será responsável por assessorar o planejamento da ASOCEA nos eventos relacionados à Vigilância da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, particularmente nas seguintes atividades:

- a) revisão dos critérios e prioridades de realização das inspeções AVSEC nos PSNA nacionais, bem como dos indicadores (Metas) associados;
- b) estudo e definição dos Índices de Periculosidade das Regiões onde se localizam os PSNA nacionais;
- c) acompanhamento dos resultados das inspeções de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita nos PSNA nacionais e no DECEA;

- d) propostas de oportunidades de capacitação dos INSPCEA AVSEC e correspondentes indicadores (Metas);
- e) propostas de evolução das medidas para o monitoramento da eficácia de ações corretivas implementadas e dos indicadores (Metas) associados; e
- f) colaboração em eventos para a promoção da Cultura AVSEC na ASOCEA.

#### **4.3 SEÇÃO DE INSTRUÇÃO E CAPACITAÇÃO (SIC)**

A SIC será responsável por assessorar o planejamento da ASOCEA nos eventos relacionados à Vigilância da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, particularmente nas seguintes atividades:

- a) definição das oportunidades de capacitação dos INSPCEA AVSEC e correspondentes indicadores (Metas), como proposta para o PAT AVSEC;
- b) gerenciamento dos eventos de capacitação previstos no PAT AVSEC aprovado, incluindo:
  - ✓ a coordenação dos cursos ANS002 e ANS003, que envolvam a formação de novos INSPCEA AVSEC;
  - ✓ o planejamento e acompanhamento dos TPT pendentes para alunos AVSEC; e
  - ✓ a consecução das solicitações de vagas e matrículas para as oportunidades de capacitação AVSEC previstas no PAT.
- c) divulgação do PAT AVSEC aprovado nos sítios eletrônicos da ASOCEA;
- d) acompanhamento e análise de desempenho sobre a consecução do PAT AVSEC, com base nos indicadores (Metas) estabelecidos para o ano em questão, de forma a subsidiar os conteúdos para o RACQ/AVSEC correspondente;
- e) replanejamento, autorizações e coordenações necessárias para eventuais necessidades de substituições, cancelamentos e inclusões de inspeções AVSEC no PAT corrente; e
- f) colaboração em eventos para a promoção da Cultura AVSEC na ASOCEA.

#### **4.4 SEÇÃO DE DOCTRINA (SDO)**

A SDO será responsável por assessorar o planejamento da ASOCEA nos eventos relacionados à Vigilância da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, particularmente nas seguintes atividades:

- a) atualização do PUD dos Cursos ANS 2 e ANS3 para formação de novos INSCEA AVSEC;
- b) acompanhamento das inspeções de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita nos PSNA nacionais, com ênfase nas fichas de crítica apresentadas;
- c) coordenações para as definições de agenda e conteúdo relativos à realização de Treinamentos Recorrentes (TR) dos INSPCEA AVSEC; e
- d) programação e condução de eventos para a promoção da Cultura AVSEC na ASOCEA.

## 5 INSPEÇÃO AVSEC

**NOTA:** As inspeções AVSEC serão planejadas com base em um processo de análise de risco padronizado. Neste processo, a definição das inspeções AVSEC para o próximo ano será obtida pela relação entre o Índice de Prioridade de Inspeção (IP) e a Categoria do Movimento, que estabelecerá o Tempo Desejável para a Próxima Inspeção (TDPI) no correspondente PSNA, a partir do qual será observado o limite máximo entre inspeções AVSEC, definido em norma, resultando em uma lista priorizada de provedores, cujas inspeções AVSEC serão programadas no PACQ AVSEC – ASOCEA do próximo ano.

### 5.1 PLANEJAMENTO

**5.1.1** Para o planejamento das inspeções AVSEC, será estabelecida a sequência de PSNA com prioridade de inspeção AVSEC no ano subsequente. Neste sentido, será necessário calcular, inicialmente, o Índice de Prioridade de cada PSNA, que se obtém a partir do Índice de Vulnerabilidade (IV), do Índice de Periculosidade da Região (IPR) e de possíveis pendências remanescentes do PAC em inspeções anteriores. O número de pendências não sanadas irá gerar o Índice de Monitoramento de Pendências (IMP).

**5.1.2** Fórmula para o cálculo do Índice de Prioridade:

$$IP = \frac{(IV \times 2) + (IMP \times 3) + (IPR \times 5)}{10}$$

**5.1.3** Para a realização do cálculo do IV são utilizadas as informações de quantidade de Não Conformidades (NC) e Impacto na Segurança (IS) do PSNA conforme a seguinte fórmula:

$$IV = [20 N_{(IS=1)}] + [11 N_{(IS=2)}] + [5 N_{(IS=3)}] + [3 N_{(IS=4)}] + [N_{(IS=5)}]$$

Onde  $N_{(IS=x)}$  é a quantidade (número) de não conformidades de IS = x do PSNA.

**5.1.4** Para a realização do cálculo do IMP são utilizadas as informações da quantidade de Não Conformidades (NC) com seu respectivo Impacto na Segurança (IS), que não tenham sido solucionadas pelo PSNA e estejam pendentes no PAC, utilizando-se a seguinte fórmula:

$$IMP = [20 N_{(IS=1)}] + [11 N_{(IS=2)}] + [5 N_{(IS=3)}] + [3 N_{(IS=4)}] + [N_{(IS=5)}]$$

Onde  $N_{(IS=x)}$  é a quantidade (número) de não conformidades de IS = x, não solucionadas do PSNA, registradas em Inspeções anteriores.

**5.1.5** Para determinação do IPR onde se encontra o PSNA devem ser considerados os seguintes aspectos:

- a) Ameaças de Organizações Criminosas (AOC);
- b) Histórico de Ataques (HA);
- c) Conflito Interno (CI);
- d) Problemas Econômicos (PE);
- e) Número de Voos (NV); e
- f) Voos de Alto Risco (VAR).

**5.1.6** Ameaças de Organizações Criminosas (AOC) são definidas pela presença conhecida de um grupo com potencial para praticar atos ilícitos.

- a) Presente = valor igual a 1
- b) Não aplicável = valor igual a 0

**NOTA 1:** Podem ser considerados locais como áreas urbanas controladas por facções criminosas, onde haja atuação direta dessas facções ou outros grupos que tenham potencial para praticar atos ilícitos, tais como: PCC, Comando Vermelho, Sindicato do Crime, grupo de hackers de sistemas informatizados e/ou grupos políticos já conhecidos por agirem com violência.

**NOTA 2:** Áreas urbanas controladas por facções criminosas: bairros ou favelas, nas proximidades de aeroportos que possuam órgão ATS, onde facções criminosas exercem controle e podem realizar ações violentas para manter seu domínio territorial, podem afetar diretamente as operações aéreas e os PSNA que estiverem localizados nas proximidades ou no interior das áreas restritas aeroportuárias.

**NOTA 3:** Zonas de conflito agrário: regiões onde conflitos agrários ocorrem nas proximidades de aeroportos que possuam órgão ATS e/ou PSNA, envolvendo grupos de sem-terra, fazendeiros e milícias armadas podem criar um ambiente propício para a prática de atos ilícitos e violência que afetem diretamente a aviação civil.

**5.1.6.1** Histórico de Ataques (HA) são definidos por ataques anteriores registrados. Isso pode incluir qualquer forma de ação violenta, mas atenção especial deve ser dada a quaisquer ataques direcionados contra a aviação civil, como sequestro, ameaça de bomba em um aeroporto ou no balcão de companhia aérea e outros ataques armados nas proximidades de um aeroporto.

- a) Frequente = valor igual a 2
- b) Ocasional = valor igual a 1
- c) Não aplicável = valor igual a 0

**NOTA 1:** Deve ser avaliado se nos últimos três anos foram registradas ocorrências direcionadas contra aviação civil ou PSNA que possam se enquadrar nos parâmetros de interferência ilícita.

**NOTA 2:** Verificação de incidentes em aeroportos: Deve ser avaliado se houve incidentes nos últimos três anos, como ameaças de bomba em aeroportos, intrusões nas pistas de pouso ou tentativas de sequestro de aeronaves, que possam indicar um histórico de ataques contra a aviação civil.

**NOTA 3:** Registro de ataques armados nas proximidades de aeroportos: É importante verificar se houve ataques armados ou tiroteios nas proximidades de aeroportos que possam afetar a segurança das operações aéreas.

**NOTA 4:** Investigação de ameaças de bomba em voos comerciais: Deve-se analisar se ocorreram ameaças de bomba a bordo de voos comerciais nos últimos três anos e se há um histórico de tais ameaças que possam representar um risco contínuo.

**NOTA 5:** Incidentes em balcões de companhias aéreas: A avaliação pode incluir qualquer registro de incidentes ocorridos nos balcões de companhias aéreas, como ataques armados ou tentativas de sequestro, que possam indicar um histórico de ameaças à aviação civil.



**5.1.6.2** Conflitos Internos (CI) são definidos pela existência de condições de turbulência, como uma guerra civil em curso ou iminente ou outra agitação política.

- a) Sério = valor igual a 2
- b) Menor = valor igual a 1
- c) Não aplicável = valor igual a 0

**NOTA 1:** Deve ser avaliado se nos últimos três anos ocorreram eventos que pudessem ser qualificados como situação política instável. Greves constantes podem ser um indicador instabilidade política.

**NOTA 2:** Durante uma guerra civil iminente em um país, aeroportos importantes começam a enfrentar interrupções significativas em suas operações devido a protestos políticos nas proximidades. Os manifestantes bloqueiam o acesso às instalações aeroportuárias, causando atrasos generalizados nos voos comerciais e levantando preocupações sobre a segurança das operações aéreas devido à agitação política.

**NOTA 3:** A ocorrência de greves constantes por controladores de tráfego aéreo, pilotos ou funcionários de aeroportos nos últimos três anos pode ser um indicativo de instabilidade política que afeta a aviação civil e podem resultar em atos ilícitos contra aviação civil.

**NOTA 4:** Se uma região próxima a aeroportos importantes estiver envolvida em conflitos armados, isso pode criar instabilidade política que afeta as operações aéreas e a segurança.

**NOTA 5:** Caso aeroportos tenham sido frequentemente palco de protestos políticos, ocupações ou bloqueios nos últimos três anos, isso pode indicar uma situação política instável que requer atenção em relação à aviação civil.

**NOTA 6:** A deterioração das relações diplomáticas entre dois países pode levar a uma situação política instável que afeta as operações aéreas entre eles, criando riscos adicionais para a aviação civil.

**5.1.6.3** Problemas Econômicos (PE) são definidos pela existência de um estado de crise econômica que provavelmente resultará em cortes severos de financiamento que podem afetar a capacidade de sustentar as medidas de segurança da aviação.

- a) Sério = valor igual a 2
- b) Menor = valor igual a 1
- c) Não aplicável = valor igual a 0

**NOTA 1:** Deve ser avaliado se a situação econômica do país está estável ou se existem indícios de aumento no déficit das contas públicas que possam levar a índices elevados de inflação ou recessão, que possam gerar cortes em setores críticos, como na segurança da aviação, que venham a causar impactos no próximo ano.

**NOTA 2:** Um aumento significativo no déficit público de um país pode indicar problemas econômicos que levam o governo a considerar cortes substanciais no financiamento de medidas de segurança da aviação, como a manutenção de equipamentos de segurança em aeroportos.

**NOTA 3:** Problemas econômicos podem levar a uma redução nos investimentos em infraestrutura aeroportuária, o que pode afetar a capacidade dos aeroportos de atender aos padrões de segurança internacionalmente reconhecidos, seja no âmbito federal, estadual ou municipal.

**NOTA 4:** A falta de recursos devido a problemas econômicos pode resultar em cortes no treinamento de pessoal responsável pela segurança da aviação, comprometendo a preparação para responder a ameaças e situações de emergência.

**NOTA 5:** A crise econômica pode levar à falta de investimento em tecnologias de segurança inovadoras, prejudicando a capacidade da aviação civil de se manter atualizada e protegida contra ameaças emergentes.

**5.1.6.4** Número de Voos (NV) são definidos pelo volume de tráfego aéreo no local. Quanto maior o número de voos, sobretudo com passageiros, maior o risco de ocorrência de ato ilícito.

- a) Média de 50 ou mais voos por semana = valor igual a 3
- b) Média de 20 a 49 voos por semana = valor igual a 2
- c) Média de 01 a 19 voos por semana = valor igual a 1

**NOTA 1:** Não se deve confundir este item com a Categoria de Movimento ou Classe de Órgão, que são classificações baseadas em dados estatísticos coletados ao longo de, pelo menos, um ano de operações aéreas. Dados estatísticos precisos são obtidos no anuário estatístico publicado pelo CGNA.

**NOTA 2:** Maior visibilidade para possíveis infratores: em locais com muitos voos, há uma quantidade significativamente maior de aeronaves circulando, o que pode oferecer oportunidades para possíveis infratores, tornando a detecção de atividades suspeitas mais difícil.

**NOTA 3:** Sobrecarga de sistemas de segurança: o aumento do volume de tráfego aéreo pode sobrecarregar os sistemas de segurança e controle, tornando mais difícil monitorar todas as operações e responder rapidamente a ameaças potenciais.

**NOTA 4:** Maior movimentação de passageiros: um aumento no número de voos geralmente está associado a uma maior movimentação de passageiros em aeroportos, criando oportunidades para atividades criminosas como contrabando de drogas ou tráfico de pessoas, ou atos ilícitos contra a aviação civil.

**NOTA 5:** Possibilidade de congestionamento nos aeroportos: muitos voos podem levar a congestionamentos nos aeroportos, o que pode aumentar os riscos de roubo de bagagem, acesso não autorizado a áreas restritas e outros atos ilícitos contra a aviação civil.

**NOTA 6:** Dificuldade na triagem de passageiros: aeroportos movimentados podem ter desafios adicionais na triagem de passageiros, tornando mais difícil a identificação de indivíduos que representam uma ameaça à segurança da aviação civil.

**5.1.6.5** Voos de Alto Risco (VAR) são definidos por qualquer Companhia Aérea ou voo que possa ser considerado especialmente vulnerável a um ato de interferência ilícita. Exemplos de companhias aéreas ou voos de alto risco incluem: terem sido alvo de ataques anteriores; transportar passageiros em voos recorrentes únicos ou sazonais, como eventos desportivos internacionais ou peregrinações religiosas, onde um ataque maximizaria a cobertura da mídia; e frequentes disputas trabalhistas.

- a) Presente = valor igual a 1
- b) Não aplicável = valor igual a 0

**NOTA 1:** Este item deve ser considerado “não aplicável” quando nos últimos três anos não existirem ocorrências que denotem que determinada Companhia Aérea esteja sendo alvo de ataques por conta de desavenças trabalhista ou pelo fato de pertencerem a um determinado país. Entretanto, “eventos sazonais” aumentam consideravelmente a possibilidade de ocorrerem atentados devido suas peculiaridades como o fato de reunirem representantes de diversos países, líderes políticos de nações, atletas etc.

**NOTA 2:** Histórico de ataques anteriores: companhias aéreas ou voos que foram alvo de ataques anteriores têm uma probabilidade maior de serem considerados de alto risco, pois já demonstraram vulnerabilidade a interferências ilícitas no passado.

**NOTA 3:** Voos relacionados a eventos de grande visibilidade: voos que transportam passageiros para eventos de grande visibilidade, como eventos esportivos internacionais ou peregrinações religiosas, são considerados de alto risco, pois um ataque durante esses eventos atrairia a atenção da mídia e causaria impacto significativo.

**NOTA 4:** Voos sazonais ou únicos: voos que operam sazonalmente ou em ocasiões únicas, como voos charter para eventos especiais, podem ser considerados de alto risco, pois representam alvos temporários com grande potencial midiático.

**NOTA 5:** Disputas trabalhistas frequentes: companhias aéreas que estão envolvidas em disputas trabalhistas frequentes, como greves de pilotos ou tripulação de cabine, podem ser vistas como de alto risco, pois a agitação interna pode comprometer a segurança operacional e podem ocorrer atos ilícitos visando prejudicar a imagem da empresa perante o público.

**NOTA 6:** Regiões com histórico de instabilidade: voos que operam em regiões com histórico de instabilidade política ou social também podem ser considerados de alto risco, devido à possibilidade de interferência ilícita relacionada a conflitos locais.

**5.1.7** Cálculo do Índice de Periculosidade da Região (IPR):

$$\text{IPR} = (\text{AT}) + (\text{HA}) + (\text{CI}) + (\text{PE}) + (\text{NV}) + (\text{VAR})$$

## **5.2** DETERMINAÇÃO DA CATEGORIA DE MOVIMENTO

**5.2.1** Para fins desta Circular, os Órgãos ATC (Controle de Tráfego Aéreo) e as Estações AFIS (Serviço de Informação de Voo de Aeródromo) são divididos por faixas distintas com base na média de movimentos anuais de tráfego aéreo, conforme resumido na tabela a seguir.

Classe	MÉDIA DE MOVIMENTOS ANUAIS DE TRÁFEGO AÉREO			
	TWR	APP	ACC	AFIS
1	-	M > 400mil	M > 400mil	M > 15mil
2	M > 200mil	400mil ≥ M > 200mil	400mil ≥ M > 200mil	15mil ≥ M > 10mil
3	200mil ≥ M > 90mil	200mil ≥ M > 90mil	M ≤ 200mil	10mil ≥ M > 5mil
4	M ≤ 90mil	M ≤ 90 mil	-	M ≤ 5mil

**5.2.2** Os PSNA que possuem Órgão ATC (TWR, APP ou ACC) devem ter, naturalmente, uma prioridade maior para a realização das Inspeções AVSEC em relação àqueles que prestam o AFIS.

**5.2.3** Todos os PSNA que prestam o ATC já estão categorizados no Sistema de Gerenciamento de Pessoal Operacional (SGPO), que toma por base a média de movimento dos últimos 3 anos.

**5.2.4** Para os PSNA que prestam o AFIS, a classificação também deve considerar a média de movimentos dos últimos 3 anos.

**5.2.5** Para se determinar a Categoria de Movimento (CM), também será considerada prioridade AVSEC (AP), com base no tipo de aviação atendida pelo PSNA, conforme discriminada nos próximos subitens e já disponibilizada pela ANAC para os aeródromos nacionais.

**5.2.5.1** Classe AP-0: Aeródromo com operação exclusiva de aviação geral, de serviço de táxi aéreo e/ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento e aviação militar. AP = 0

**5.2.5.2** Classe AP-1: Aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos inferior a 600.000 (seiscentos mil). AP = 1

**5.2.5.3** Classe AP-2: Aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos superior ou igual a 600.000 (seiscentos mil) e inferior a 5.000.000 (cinco milhões). AP = 2

**5.2.5.4** Classe AP-3: Aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos superior ou igual a 5.000.000 (cinco milhões). AP = 3

**5.2.6** Cálculo da Categoria de Movimento:

$$CM = \frac{10}{CO} \times (AP + 1)$$

### 5.3 DETERMINAÇÃO DO TEMPO DESEJÁVEL PARA A PRÓXIMA INSPEÇÃO

5.3.1 Uma vez determinado o IP e o CM, a SCO deverá determinar o Tempo Desejável para a Próxima Inspeção (TDPI) para cada um dos PSNA, conforme tabela abaixo, e disponibilizá-los para a Seção de Planejamento (SPL).

<b>TEMPO DESEJÁVEL PARA A PRÓXIMA INSPEÇÃO PARA PSNA</b>					
<b>Índice de Prioridade</b>		<b>Alta:</b>	<b>Média:</b>	<b>Baixa:</b>	<b>Muito Baixa:</b>
		<b>IP &gt; 40</b>	<b>40 ≥ IP &gt; 20</b>	<b>20 ≥ IP &gt; 10</b>	<b>IP ≤ 10</b>
<b>Categoria de Movimento</b>					
<b>Muito Baixa</b>	<b>CM &lt; 5</b>	<b>4 anos</b>	<b>5 anos</b>	<b>9 anos</b>	<b>10 anos</b>
<b>Baixa</b>	<b>5 ≤ CM &lt; 10</b>	<b>3 anos</b>	<b>4 anos</b>	<b>8 anos</b>	<b>9 anos</b>
<b>Média</b>	<b>10 ≤ CM &lt; 30</b>	<b>2 anos</b>	<b>3 anos</b>	<b>7 anos</b>	<b>8 anos</b>
<b>Alta</b>	<b>30 ≤ CM</b>	<b>1 ano</b>	<b>2 anos</b>	<b>6 anos</b>	<b>7 anos</b>

5.3.2 Uma vez identificado o Tempo Desejável para a Próxima Inspeção (TDPI) de todas as localidades sujeitas a inspeções AVSEC da ASOCEA, serão selecionados os PSNA em que esse tempo, em relação à última inspeção AVSEC, já estará vencido até o final do ano corrente. Tal relação constituirá a base de elaboração do PAI (Plano de Inspeções) para o próximo ano.

5.3.2.1 O limite máximo entre inspeções AVSEC em um Órgão ATC ou AFIS será de 6 ou 12 anos, respectivamente, a menos que uma avaliação de risco AVSEC, ratificada pelo Conselho de Inspectores da ASOCEA, indique que tal limite possa ser ultrapassado.

### 5.4 ELABORAÇÃO DO PAI AVSEC

5.4.1 Para a elaboração final do PAI AVSEC, deve ser considerado o disposto em 5.3.1 e 5.3.2, observada as prioridades entre os PSNA selecionados, conforme tabela a seguir.

01 – CM e/ou IP Altas
02 – CM e/ou IP Médias
03 – CM e/ou IP Baixas
04 – Além do tempo limite entre inspeções AVSEC
05 – CM e/ou IP Muito Baixas

**5.4.2** A minuta do PAI AVSEC será elaborada pela DINSP, a partir da lista das Organizações Inspeccionadas com prioridade de 1 a 4, cujas inspeções devem ser programadas ao longo das semanas de março a novembro, levando em consideração a existência de feriados nacionais, estaduais e municipais da localidade do PSNA, aniversários das organizações e datas festivas do Comando da Aeronáutica.

**5.4.3** Cabe à DINSP propor a quantidade total de inspeções a serem incluídas no PAI AVSEC do ano seguinte, obedecido o cronograma disposto em 8.1.3, assim como respeitadas as prioridades estabelecidas nesta Circular e os recursos disponíveis, conforme mencionado na ICA 63-48, “Programa de Vigilância da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita dos Serviços de Navegação Aérea”, seguindo o Anexo A – Modelo de Plano de Inspeções AVSEC.

## **5.5** DESEMPENHO DO PAI AVSEC

A DINSP providenciará, ao final de cada ano, a análise de desempenho sobre as inspeções AVSEC previstas no PAI em vigor, como base nos indicadores (Metas) associados, para a confecção do RACQ correspondente, obedecido o cronograma disposto em 8.1.3.

## **6 CAPACITAÇÃO AVSEC**

### **6.1 PLANEJAMENTO**

**6.1.1** O planejamento das capacitações na área AVSEC considera o conjunto de eventos que englobam cursos, treinamentos iniciais, seminários, palestras, painéis, treinamentos recorrentes etc., ligados às atividades de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita a serem oportunizados aos INSPCEA AVSEC.

**6.1.2** A SDO encaminhará à SIC as oportunidades de capacitação relativas a TR e seminários organizados pela ASOCEA para os INSPCEA AVSEC, obedecido o cronograma disposto em 8.1.3.

**6.1.3** Adicionalmente, a ASEC encaminhará à SIC outras oportunidades de capacitação para os INSPCEA AVSEC, obedecido o cronograma disposto em 8.1.3.

### **6.2 ELABORAÇÃO DO PAT AVSEC**

Com base nas informações sobre as oportunidades de capacitação recebidas pela ASEC e SDO, bem como sobre os recursos disponíveis e as Metas previstas na ICA 63-48, “Programa de Vigilância da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita dos Serviços de Navegação Aérea”, a SIC elaborará a proposta de PAT AVSEC e encaminhará à DINSP para inserção no PACQ/AVSEC – ASOCEA do ano seguinte, obedecido o cronograma disposto em 8.1.3, conforme modelo descrito no Anexo B – Modelo de Plano de Capacitação AVSEC.

### **6.3 CONSECUÇÃO DO PAT AVSEC**

As informações sobre cursos na área AVSEC são disponibilizadas no site da Divisão de Capacitação do DECEA e as inscrições nos cursos PAEAT seguem os prazos e normas estabelecidas na ICA 37-269 – Normas Reguladoras de Cursos do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, sendo coordenadas pela SIC as solicitações de vagas e matrículas dos envolvidos nos cursos previstos no PAT AVSEC.

### **6.4 DESEMPENHO DO PAT AVSEC**

A SIC providenciará, ao final de cada ano, a análise de desempenho sobre as oportunidades de capacitação previstas no PAT, como base nos indicadores (Metas) associados, encaminhando minuta de tal avaliação à DINSP, obedecido o cronograma disposto em 8.1.3, para a confecção do RACQ correspondente.

## **7 MONITORAMENTO AVSEC**

### **7.1 PLANEJAMENTO**

**7.1.1** Todas as não conformidades detectadas pela ASOCEA nas atividades de controle de qualidade devem ser registradas e a eficácia de suas ações corretivas, monitoradas, a fim de se assegurar a efetividade na implementação dos procedimentos estabelecidos, em atendimento aos requisitos normativos pertinentes.

**7.1.2** Para tanto, nos PSNA sujeitos a inspeções AVSEC no ano seguinte, deve-se analisar possíveis não conformidades emergentes e remanescentes, bem como os níveis de maturidade esperados, realizando medidas para promover a efetiva implementação de ações corretivas e de processos pertinentes ao atendimento dos requisitos normativos, antes da realização da inspeção local, regular ou de seguimento, prevista na localidade correspondente.

### **7.2 ELABORAÇÃO DO PAM AVSEC**

A proposta de PAM (Plano Anual de Monitoramento) deve ser elaborada pela DINSP, para inserção no PACQ/AVSEC – ASOCEA do ano seguinte, considerando o planejamento realizado acima, os recursos disponíveis e as metas estabelecidas na ICA 63-48, “Programa de Vigilância da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita dos Serviços de Navegação Aérea”, obedecido o cronograma disposto em 8.1.3, seguindo o Anexo C – Modelo de Plano de Monitoramento AVSEC.

### **7.3 DESEMPENHO DO PAM AVSEC**

A DINSP providenciará, ao final de cada ano, a análise de desempenho sobre o PAM realizado, como base nos indicadores (Metas) associados, obedecido o cronograma disposto em 8.1.3, para a confecção do RACQ correspondente.



## 8 ELABORAÇÃO DO PACQ AVSEC – ASOCEA

### 8.1 EVENTOS E PRAZOS PARA A ELABORAÇÃO DO PACQ AVSEC – ASOCEA

**8.1.1** O PACQ AVSEC – ASOCEA será elaborado com base nos critérios previstos nesta Circular e na ICA 121-13, no que couber, compatibilizado com eventuais propostas de inspeções solicitadas pelos Subdepartamentos do DECEA.

**8.1.2** Este Plano será elaborado visando a execução a partir do primeiro dia útil do mês de março, encerrando-se, no máximo, no último dia útil do mês de novembro de cada ano.

**8.1.3** Os eventos para a elaboração do Plano seguirão o cronograma descrito abaixo.

EVENTO	DATA LIMITE*	RESPONSÁVEL
Remessa à SIC dos dados previstos no item 4.2 d) desta Circular	30 de junho*	VCH/ASEC
Remessa à DINSP dos dados previstos no item 4.2 b) desta Circular	30 de setembro*	VCH/ASEC
Remessa à SIC dos itens previstos em 4.4 c) e d).	30 de setembro*	VCH/SDO
Remessa à DINSP da atividade prevista no item 4.3 a) desta Circular	31 de outubro*	VCH/SIC
Remessa da minuta do PACQ/AVSEC – ASOCEA do próximo ano para aprovação do Chefe da ASOCEA	30 de novembro*	DINSP
Divulgação do PAT AVSEC aprovado, conforme item 4.3 c).	31 de dezembro	VCH/SIC
Remessa à DINSP da análise de desempenho do PAT, conforme 4.3 d).	31 de dezembro	VCH/SIC
Divulgação da Portaria que aprovou o PACQ associado, conforme item 4.1 d).	31 de dezembro	DINSP
Divulgação do PAI AVSEC e do PAM AVSEC aprovados, conforme item 4.1 e).	31 de dezembro	DINSP
Remessa da minuta do RACQ/AVSEC – ASOCEA do ano anterior para aprovação do Chefe da ASOCEA.	31 de janeiro*	DINSP

\* ou no primeiro dia útil subsequente.

## **9 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**9.1** Todos os setores da ASOCEA com atribuições previstas nesta Circular deverão detalhar, se necessário, em norma interna, os procedimentos referentes às suas responsabilidades, a fim de assegurar a execução eficaz das atividades AVSEC associadas.

**9.2** Os anexos (PAI, PAT ou PAM) do PACQ AVSEC – ASOCEA já aprovado poderão sofrer alterações ou adequações em função de fatores supervenientes que afetem a sua execução. Neste caso, deverá ser elaborada proposta de atualização do correspondente Plano (PAI, PAT ou PAM), a ser novamente aprovada pelo Chefe da ASOCEA, para posterior divulgação.

**9.3** Os casos não previstos nesta Circular deverão ser submetidos ao Chefe da ASOCEA.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *Sistemas de gestão da qualidade - Fundamentos e Vocabulário: NBR ISO 9000:2005*. [Rio de Janeiro], dez. 2005.

BRASIL. Decreto nº 11.195, de 08 de setembro de 2022. Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC). **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 09 set. 2022.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Gabinete do Comandante da Aeronáutica. Portaria GABAER nº 559/GC3, de 5 de setembro de 2023. Regulamento da Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo – ROCA 21-81. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 167, de 12 de setembro de 2023.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Gabinete do Comandante da Aeronáutica. Portaria GABAER nº 160/GC3, de 06 de outubro de 2021. Inspeções de Segurança Operacional e de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro – ICA 121-13. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 189, 14 out. 2021.


BRASIL. Comando da Aeronáutica. Gabinete do Comandante da Aeronáutica. Portaria GABAER nº 559/GC3, de 5 de setembro de 2023. Regulamento da Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo – ROCA 21-81. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 167, de 12 de setembro de 2023.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Gabinete do Comandante da Aeronáutica. Portaria GABAER nº 724/GC3, de 26 de março de 2024. Programa de Vigilância da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita dos Serviços de Navegação Aérea – ICA 63-48. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 02 abr. 2024.

CANADÁ. *International Civil Aviation Organization (ICAO)*. **Annex 17 Security**. Montreal, 2017.

CANADÁ. *International Civil Aviation Organization (ICAO)*. **Aviation Security Oversight Manual – DOC 10047**. Montreal, 2021.

## Anexo A - Modelo de Plano de Inspeções AVSEC

		<b>PLANO ANUAL DE INSPEÇÃO AVSEC DE 20xx</b> <b>PAI AVSEC/20xx</b>			
<b>PERÍODO DE VIGÊNCIA: março/20xx a novembro/20xx.</b>					
<b>1. OBJETIVO</b> Definir as atividades de Inspeção AVSEC a serem realizadas em 20xx, com base em análise de risco realizada de acordo com os parâmetros estabelecidos na ICA 63-48, “Programa de Vigilância da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita dos Serviços de Navegação Aérea”, assim como em atenção ao indicador e à meta estabelecidos na mesma publicação.					
<b>2. PROGRAMAÇÃO DAS INSPEÇÕES AVSEC</b>					
<b>MÊS</b>					
	<b>TIPO</b>	<b>PSNA – LOCALIDADE – UF</b>	<b>CL</b>	<b>OBSERVAÇÃO</b>	<b>PERÍODO</b>
01					
<b>MÊS</b>					
	<b>TIPO</b>	<b>PSNA – LOCALIDADE – UF</b>	<b>CL</b>	<b>OBSERVAÇÃO</b>	<b>PERÍODO</b>
02					
<b>MÊS</b>					
	<b>TIPO</b>	<b>PSNA – LOCALIDADE – UF</b>	<b>CL</b>	<b>OBSERVAÇÃO</b>	<b>PERÍODO</b>
03					
<b>MÊS</b>					
	<b>TIPO</b>	<b>PSNA – LOCALIDADE – UF</b>	<b>CL</b>	<b>OBSERVAÇÃO</b>	<b>PERÍODO</b>
04					
<b>MÊS</b>					
	<b>TIPO</b>	<b>PSNA – LOCALIDADE – UF</b>	<b>CL</b>	<b>OBSERVAÇÃO</b>	<b>PERÍODO</b>
06					
07					
Aprovado por: _____ <div style="text-align: center;">           Nome / Posto            Chefe da ASOCEA         </div>					

\*Observações para o Preenchimento do Anexo A:

- ✓ TIPO: Informar se a Inspeção será Regular (REG) ou de Seguimento (SEG);
- ✓ PSNA: Informar se será CINDACTA / CRCEA-SE; DTCEA; DNB ou EPTA;
- ✓ CL: Informar a Classe do Órgão, de acordo com a ICA 121-13;
- ✓ OBSERVAÇÃO: Informar a Instituição responsável pela Inspeção; e
- ✓ PERÍODO: Informar o período da Inspeção Local, sem considerar o tempo necessário para deslocamento da Equipe de Inspeção.

## Anexo B - Modelo de Plano de Capacitação AVSEC

	<b>PLANO ANUAL DE TREINAMENTO AVSEC DE 20xx</b> <b>PAT AVSEC/20xx</b>			
<b>PERÍODO DE VIGÊNCIA: março/20xx a novembro/20xx</b>				
<b>1. OBJETIVO</b> Definir as atividades de capacitação AVSEC a serem realizadas em 20xx, com base nas necessidades de treinamentos iniciais, recorrentes e especializados para os INSPCEA AVSEC da ASOCEA, de acordo com os parâmetros estabelecidos na ICA 63-48, “Programa de Vigilância da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita dos Serviços de Navegação Aérea”.				
<b>2. CRONOGRAMA</b>				
<b>EVENTO</b>	<b>RESPONSÁVEL</b>	<b>ORIENTAÇÕES</b>	<b>METAS</b>	<b>PRAZOS</b>
Aprovado por:  <div style="text-align: center;"> <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/>           Nome / Posto            Chefe da ASOCEA         </div>				

\* Estes eventos dependem de disponibilização da organização responsável.

## Anexo C – Modelo de Plano Anual de Monitoramento AVSEC

	<b>PLANO ANUAL DE MONITORAMENTO AVSEC DE 20xx</b> <b>PAM AVSEC/20xx</b>
<b>PERÍODO DE VIGÊNCIA: março/20xx a novembro/20xx</b>	
<b>1. OBJETIVO</b> Definir as atividades de Monitoramento AVSEC para o ano 20xx, com base em análise de risco realizada de acordo com os parâmetros estabelecidos na ICA 63-48, “Programa de Vigilância da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita dos Serviços de Navegação Aérea”, no intuito de avaliar e promover a eficácia na implementação dos requisitos de segurança da aviação civil dos PSNA nacionais.	
<b>2. EFICÁCIA NA IMPLEMENTAÇÃO DE REQUISITOS AVSEC</b> a) Promover a porcentagem média anual de conformidades dos PSNA com as normas AVSEC do DECEA igual ou superior a ... b) Promover a porcentagem média anual de conformidades dos PSNA responsáveis por ACC, APP e TWR com as normas AVSEC do DECEA igual ou superior a ... c) Promover a porcentagem anual de perguntas do protocolo AVSEC com Nível de Maturidade 2 ou superior de pelo menos... d) Promover a porcentagem anual de perguntas do protocolo AVSEC com Nível de Maturidade 3 ou superior de pelo menos... e) Promover a porcentagem anual de perguntas do protocolo AVSEC com Nível de Maturidade 4 de pelo menos....	
Aprovado por:	
_____ Nome / Posto Chefe da ASOCEA	