



# Plano de **ATUAÇÃO INTERNACIONAL** **2017**

---





# Plano de **ATUAÇÃO INTERNACIONAL** 2017

## **PLANO DE ATUAÇÃO INTERNACIONAL - 2017**

### **Diretor-Patrocinador**

Juliano Alcântara Noman

### **Coordenação Técnica**

Daniel Ramos Longo

### **Gerente de Projeto**

Marcela Braga Anselmi

### **Equipe Técnica**

Astor de Lima Aversa Neto

Camilo Antonio de Paula Baldy

### **Realização**

Assessoria Internacional - ASINT

### **Apoio**

Assessoria de Comunicação Social - ASCOM

Dezembro de 2016

# SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b>	<b>7</b>
<b>2. ALINHAMENTO DO PLANO DE ATUAÇÃO COM O PLANO ESTRATÉGICO DA ANAC</b>	<b>10</b>
<b>3. AGENDA INTERNACIONAL DA ANAC</b>	<b>13</b>
3.1. Critérios para categorização de fóruns internacionais	13
3.2. Macrotemas:	15
3.2.1. <i>Safety</i>	15
3.2.2. Produtos aeronáuticos	20
3.2.3. Regulação econômica	23
3.2.4. Facilitação	25
3.2.5. <i>Security</i>	26
3.2.6. Meio ambiente	28
3.2.7. Direito aeronáutico internacional	30
3.2.8. Capacitação e treinamento	31
<b>4. DIRETRIZES DA ATUAÇÃO INTERNACIONAL DA ANAC</b>	<b>34</b>
4.1. Diretrizes comuns	34
4.2. Diretrizes específicas	37
4.2.1. <i>Safety</i>	37
4.2.2. Produtos aeronáuticos	38
4.2.3. Regulação econômica	39
4.2.4. Facilitação	40
4.2.5. <i>Security</i>	40
4.2.6. Meio ambiente	41
<b>5. PRIORIZAÇÃO DOS FÓRUMS INTERNACIONAIS</b>	<b>42</b>
<b>6. GESTÃO DO CONHECIMENTO</b>	<b>47</b>
<b>7. MONITORAMENTO E REVISÃO DO PAI / ANAC – 2017</b>	<b>50</b>
<b>8. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>52</b>

# ANEXOS

Os anexos listados abaixo podem ser acessados no endereço [www.anac.gov.br/pai2017](http://www.anac.gov.br/pai2017).

## **ANEXO I – AGENDA DE EVENTOS INTERNACIONAIS 2017 E ESTIMATIVA DE CUSTOS**

## **ANEXO II – ORGANISMOS INTERNACIONAIS DE AVIAÇÃO CIVIL:**

II.A – Organização de Aviação Civil Internacional

II.B – Comissão Latino-Americana de Aviação Civil.

## **ANEXO III – AGENDA INTERNACIONAL 2017 – SAFETY**

III.A. Auditoria internacional – USOAP.

## **ANEXO IV – AGENDA INTERNACIONAL 2017 – CERTIFICAÇÃO AERONÁUTICA**

## **ANEXO V – AGENDA INTERNACIONAL 2017 – REGULAÇÃO ECONÔMICA**

V.A. Acordos de serviços aéreos.

## **ANEXO VI – AGENDA INTERNACIONAL 2017 – FACILITAÇÃO**

## **ANEXO VII – AGENDA INTERNACIONAL 2017 – SECURITY**

VII.A. Auditoria internacional – USAP.

## **ANEXO VIII – AGENDA INTERNACIONAL 2017 – MEIO AMBIENTE**

## **ANEXO IX – AGENDA INTERNACIONAL 2017 – DIREITO INTERNACIONAL**

### **AERONÁUTICO**

## **ANEXO X – AGENDA INTERNACIONAL 2017 – CAPACITAÇÃO E TREINAMENTO**

## **ANEXO XI – AGENDA DE COOPERAÇÃO TÉCNICA INTERNACIONAL**



# 1. INTRODUÇÃO

O setor de aviação civil possui como característica fundamental o elevado grau de padronização e homogeneização internacional de normas e procedimentos operacionais. Tal padronização tem amparado o desenvolvimento da aviação civil e sido condição indispensável para a ampliação do transporte aéreo em âmbito global. Os fóruns técnicos internacionais exercem papel central nos esforços internacionais de padronização, uma vez que são eles os definidores dos parâmetros normativos que orientam o exercício regulador das autoridades de aviação civil nos diferentes países. De modo a manter-se atualizada em relação aos parâmetros normativos internacionais, a atuação internacional da autoridade de aviação civil de um dado país precisa ser ativa e coerente.

No caso do Brasil, além das características inerentes ao setor de aviação civil, outros fatores próprios do país exigem do órgão regulador uma intensa agenda internacional, dentre os quais a dimensão e complexidade do mercado de transporte aéreo brasileiro e a elevada competitividade da indústria aeronáutica nacional. Aliados à reconhecida capacidade técnica da autoridade de aviação civil brasileira em inúmeras áreas, tais fatores geram demandas adicionais para que a ANAC atue em âmbito internacional – seja no provimento de assistência técnica a outros países, seja para contribuir com autoridades de aviação civil estrangeiras em discussões situadas na fronteira do desenvolvimento regulatório do setor.

Na condição de membro fundador e integrante do Grupo I do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), o Brasil situa-se entre os Estados mais importantes da aviação civil internacional. Nesse contexto, o país desempenha papel estratégico na definição das normas e padrões técnicos que regem o sistema de aviação civil internacional, garantindo representação nos grupos técnicos e decisórios mais relevantes da OACI.



Além disso, o nível de desenvolvimento do setor de aviação civil nacional coloca o Brasil em posição de referência para os Estados da América Latina e Caribe, nos quais existe a expectativa de que o país assuma papel de liderança construtiva e cooperativa na região.

Tendo em vista a extensão e a complexidade da agenda internacional da Agência, a Diretoria decidiu estabelecer, por meio da Instrução Normativa nº 89, de 14 de setembro de 2015, os procedimentos relacionados ao planejamento da atuação internacional da Agência. O objetivo precípua deste instrumento normativo foi o de conferir maior racionalidade, coerência e objetividade à inserção internacional da ANAC, garantindo, ao mesmo tempo, a adequada capacidade de coordenação interna para elaboração das respostas às demandas provenientes de organismos internacionais e de outras autoridades de aviação civil.

Como um de seus produtos, a IN 89/2015 prevê a elaboração do Plano de Atuação Internacional, no qual são definidas as diretrizes de participação de servidores da Agência nas missões internacionais de representação institucional. Adicionalmente, o Plano deve conter a descrição dos eventos internacionais dos quais a Agência participa, detalhando seus objetivos, cronograma de trabalho, histórico de representação, temas abordados e principais decisões.

Inserem-se no escopo deste Plano de Atuação Internacional as missões de representação institucional em que os colaboradores da Agência se pronunciam na qualidade de representantes indicados pelo Estado brasileiro. Não é objetivo deste Plano incluir as atividades finalísticas da Agência relacionadas aos macroprocessos de certificação e fiscalização, tampouco as atividades de capacitação que não estão inseridas em acordos ou memorandos de cooperação técnica internacional. Tais atividades são disciplinadas em normativos específicos da ANAC.



Este Plano de Atuação Internacional 2017 constitui-se, portanto, como um primeiro exercício institucional de sistematização da atuação internacional da Agência, cumprindo três objetivos principais:

- (i) Apresentar um levantamento completo de toda a agenda internacional da ANAC, oferecendo uma fonte de consulta ampla e detalhada para o público interno e externo;
- (ii) Estabelecer critérios de priorização para a agenda internacional da ANAC, instituindo parâmetros para a definição de prioridades; e
- (iii) Apresentar uma estimativa dos recursos humanos e financeiros dispendidos pela Agência para viabilizar sua atuação internacional, estabelecendo as bases para uma futura análise de custo-benefício da atuação internacional da Agência.

## 2. ALINHAMENTO DO PLANO DE ATUAÇÃO COM O PLANO ESTRATÉGICO DA ANAC

O Plano Estratégico da ANAC para o período 2015 – 2019 define a seguinte identidade estratégica para a autoridade de aviação civil brasileira:

- **Missão:** “Garantir a todos os brasileiros a segurança e a excelência da aviação civil.”
- **Visão:** “Ser uma autoridade de referência internacional na promoção da segurança e do desenvolvimento da aviação civil.”

Ademais, ao estabelecer os objetivos estratégicos da Agência sob a perspectiva da sociedade, define o que segue:

### Objetivos Estratégicos para a Sociedade:

- “Ampliar o acesso a um transporte aéreo seguro e de qualidade para a sociedade.” (*Objetivo estratégico 1.1.*)
- “Promover um ambiente de negócios do setor aéreo que permita o desenvolvimento do mercado e da indústria.” (*Objetivo estratégico 1.2.*)
- “Ampliar a integração do sistema de aviação civil brasileiro no cenário internacional.” (*Objetivo estratégico 1.3.*)

A identidade estratégica da ANAC torna explícita a relevância de sua atuação internacional. Conforme pode ser notado, a Agência indica em sua Visão a pretensão de se tornar uma autoridade de referência internacional. Para tanto, a interação com atores externos – autoridades estrangeiras, organizações internacionais, entidades privadas, além de outras instituições – faz-se fundamental.

No tocante aos objetivos estratégicos da Agência, nota-se, em particular, no Objetivo Estratégico 1.3., a prioridade conferida à ampliação da integração do sistema de aviação civil brasileiro no cenário internacional. Conforme descrito no Plano Estratégico ANAC 2015 – 2019, essa integração materializa-se por meio do cumprimento



de três objetivos: a ampliação da inserção da Agência nos organismos internacionais; o alinhamento dos padrões e procedimentos nacionais aos internacionais; e a promoção de maior mobilidade de passageiros e carga entre o Brasil e o resto do mundo<sup>1</sup>.

No âmbito de seus processos internos, A ANAC definiu, dentre outros, o Objetivo Estratégico 2.7. *Promover a melhoria da qualidade regulatória e dos mecanismos de participação social*. Uma das estratégias citadas para o cumprimento de tal objetivo é a otimização da participação da ANAC em painéis internacionais (Estratégia 2.7.2.). Essa otimização é de suma importância para que a Agência seja capaz de priorizar e concentrar seus esforços nas discussões dos temas de maior relevância para a aviação civil brasileira, de forma a aumentar sua capacidade de influenciar as decisões internacionais nesses assuntos. Nesse sentido, o Plano de Atuação Internacional é um desdobramento das seguintes iniciativas:

- 2.7.2.1 *Otimizar o processo de planejamento e coordenação da atuação da ANAC junto a organismos internacionais;*
- 2.7.2.2 *Estabelecer cooperação técnica internacional com autoridades de aviação civil de outros países em assuntos de interesse mútuo.*

Outro Objetivo Estratégico da Agência relacionado aos seus processos internos refere-se ao aprimoramento do processo decisório e ao desenvolvimento da inteligência organizacional (Objetivo Estratégico 2.5.<sup>2</sup>). Dentre as estratégias previstas no âmbito desse objetivo, consta a seguinte: *Aprimorar a gestão da informação para a tomada de decisão* (Estratégia 2.5.1.). O Plano de Atuação Internacional alinha-se a essa estratégia na medida em que se soma ao esforço institucional de implementação de um sistema de inteligência organizacional voltada para a avaliação da atuação internacional da Agência, subsidiando o processo decisório da organização nessa área (Iniciativa 2.5.1.1.<sup>3</sup>).

1 Plano Estratégico – 2015/2019, p. 31. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

2 Objetivo Estratégico 2.5. Aprimorar o processo decisório e desenvolver a inteligência organizacional. Plano Estratégico – 2015/2019, p. 38. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

3 Iniciativa 2.5.1.1. Implantar um sistema de inteligência organizacional. Plano



Por fim, este Plano de Atuação Internacional igualmente alinha-se à Estratégia 3.1.1. *Desenvolver a gestão do conhecimento, consolidando em um único documento*, disponível a todos os colaboradores, o conjunto de informações e diretrizes que orientam a atuação internacional da Agência em missões de representação institucional, seja em fóruns multilaterais ou em iniciativas bilaterais.

### Plano Estratégico e o Plano de Atuação Internacional da ANAC

**Missão: “Garantir a todos os brasileiros a segurança e a excelência da aviação civil.”**

**Visão:** “Ser uma autoridade de referência internacional na promoção da segurança e do desenvolvimento da aviação civil.”

“Ampliar a integração do sistema de aviação civil brasileiro no cenário internacional.”  
(Objetivo estratégico 1.3.)

“Otimizar a participação em painéis internacionais.” (Estratégia 2.7.2.)

“Aprimorar o processo decisório e desenvolver a Inteligência organizacional.”  
(Objetivo estratégico 2.5.)

“Implantar a gestão do conhecimento.”  
(Objetivo estratégico 3.1.)

**PLANO DE  
ATUAÇÃO  
INTERNACIONAL**

Estratégico – 2015/2019, p. 38. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).



### 3. AGENDA INTERNACIONAL DA ANAC

O objetivo do presente capítulo é apresentar os itens que integram a agenda internacional da Agência, detalhando a interface existente entre as competências institucionais da ANAC e sua atuação internacional. Para fins de exposição, a agenda internacional da ANAC foi categorizada a partir de critérios temáticos, resultando na segmentação da agenda internacional em oito temas. Os temas são os seguintes: *safety*; produtos aeronáuticos; regulação econômica; facilitação; *security*; meio ambiente; direito aeronáutico internacional; e capacitação e treinamento.

Em que pese a utilização do critério temático, admite-se ser possível a utilização de diferentes critérios para categorizar os itens da agenda internacional. Assim sendo, com o fito de facilitar a leitura do presente Plano, a seção 3.1. dedica-se a prover breve explicação sobre os possíveis critérios de categorização. A seção 3.2. dedica-se a fornecer informações específicas sobre o conteúdo de cada um dos temas da agenda internacional da Agência.

#### 3.1. Critérios para categorização de fóruns internacionais

Diversos critérios podem ser empregados para definir e categorizar os itens que integram a agenda internacional da ANAC. O critério mais simples seria a categorização dos fóruns internacionais a partir da quantidade de atores que o compõe. Um fórum ou iniciativa que envolva três ou mais atores seria qualificado como multilateral, enquanto um fórum ou iniciativa constituído por dois atores seria categorizado como bilateral.

No caso dos fóruns multilaterais, pode-se ainda categorizá-los pelo seu grau de institucionalização. Os organismos formalmente constituídos, com personalidade jurídica internacional e compostos por Estados soberanos podem ser qualificados como organizações internacionais, tal qual previsto na literatura especializada que trata do assunto<sup>4</sup>; os demais fóruns que não possuem personalidade jurídica no plano internacional

4 HERZ, Monica; HOFFMAN, Andrea. Organizações Internacionais: História e Práticas. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Campus, 2015.



podem ser denominados, genericamente, de arranjos informais. Destaque-se, no entanto, haver um amplo espectro de arranjos informais na agenda internacional de aviação civil, existindo considerável diferença entre eles.

Dentre os fóruns dos quais o Brasil participa, somente a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) se enquadram na definição convencional de organizações internacionais. Em ambos os casos, embora organizações não-governamentais participem de fóruns específicos, como grupos de trabalho ou painéis, elas não atuam como membros porquanto não são signatárias dos tratados constitutivos daquelas organizações. São, portanto, observadoras sem direito a voto.

Outro critério possível de ser utilizado para a categorização dos fóruns internacionais se refere ao alcance geográfico. Em relação a esse critério, as organizações podem, ou não, restringir a participação dos atores com base em critérios geográficos. As entidades que possuem algum tipo de restrição de caráter geográfico são comumente denominadas organizações regionais. Exemplos desse tipo de entidade são a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) e o Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP).

Uma maneira adicional de categorizar os fóruns e iniciativas seria por meio do nível hierárquico de participação requerido. Fóruns decisórios em que compromissos são assumidos em nome do Estado Brasileiro, como são os casos das Assembleias da OACI e da CLAC, por exemplo, exigem uma participação de nível executivo. Em fóruns eminentemente técnicos como painéis e grupos de trabalho, requiere-se, por outro lado, a participação de especialistas técnicos. Nesses casos, é comum que os especialistas não se manifestem em nome do Estado que os indicou, mas sim em função do conhecimento técnico que são capazes de aportar. Os painéis e grupos de trabalho da OACI funcionam dessa maneira, não existindo vínculo formal entre as posições defendidas pelos técnicos participantes e os Estados membros da organização.



Em que pese a multiplicidade de critérios para a categorização da agenda internacional, optou-se neste Plano de Atuação Internacional por seguir uma categorização temática. Para efeitos didáticos e expositivos, o Plano foi organizado a partir de oito eixos temáticos, os quais são definidos na seção seguinte.

CRITÉRIOS	TIPO DE FÓRUM OU INICIATIVA INTERNACIONAL
<b>Quantidade de atores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bilateral</li> <li>• Multilateral</li> </ul>
<b>Grau de institucionalização</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organizações internacionais</li> <li>• Arranjos informais</li> </ul>
<b>Alcance geográfico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Global</li> <li>• Regional</li> </ul>
<b>Nível hierárquico requerido</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Decisório</li> <li>• Técnico</li> </ul>

## 3.2. Macrotemas:

### 3.2.1. Safety

Para o presente Plano de Atuação Internacional, a categoria ‘Safety’ abarca múltiplas atividades, como a regulação e fiscalização dos seguintes assuntos: licença de pessoal; transporte de artigos perigosos; organizações de manutenção; medicina aeronáutica; centros de instrução e formação de pessoal; operação de aeronaves remotamente tripuladas; sistemas de gerenciamento de segurança operacional (*Safety Management System – SMS*); risco aviário e da fauna; segurança de pista de aeródromos; resposta a emergência e combate a incêndio; além de inúmeros outros temas.

A atuação internacional na área de *safety* possui importância estratégica central para a ANAC e trata, primordialmente, da normatização técnica sobre gestão da segurança operacional. A presença da Agência em fóruns internacionais permite que a autoridade de aviação civil brasileira mantenha-se atualizada em relação às melhores práticas internacionais, além de garantir sua participação no processo de desenvolvimento e aprovação dos padrões internacionais do setor. A atuação internacional



em *safety* permite, ainda, que a Agência se familiarize com métodos e procedimentos de análise de dados sobre segurança operacional, dotando a Agência da capacidade técnica e dos recursos necessários para desenvolver diagnósticos mais precisos sobre os níveis de segurança verificados na aviação civil brasileira.

A agenda internacional de *safety* se encontra difundida, principalmente, em cinco áreas dentro da Agência, a saber, a Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), a Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR), a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), a Superintendência de Planejamento Institucional (SPI) e a Assessoria de Articulação com o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes (ASIPAER).

Em função do envolvimento de diversas unidades organizacionais, alguns fóruns internacionais são transversais e contam com a participação de servidores de diferentes áreas, como são os casos dos painéis da OACI que tratam de gerenciamento da segurança operacional (*Safety Management Panel – SMP*) e aeronaves remotamente pilotadas (*Remotely Piloted Aircraft Panel – RPASP*), dos grupos multilaterais SM-ICG (*Safety Management International Collaboration Group*) e JARUS (*Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems*), bem como do grupo regional SRVSOP (Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional).

A agenda multilateral da ANAC na OACI em temas de *safety* é constituída pelos painéis e grupos de trabalho que tratam da segurança operacional dos aeroportos, aeródromos e heliportos – *Airport Design and Operations Panel (ADOP)* –, segurança das operações de voo – *Flight Operations Panel (FLOPSP)* –, segurança do transporte aéreo de artigos perigosos – *Dangerous Good Panel (DGP)* –, além da segurança e certificação das operações de aeronaves remotamente pilotadas – *Remotely Piloted Aircraft System Panel (RPASP)*.



No âmbito regional, a ANAC tem participação ativa no Grupo Regional de Segurança Operacional – Pan-America (*Regional Aviation Safety Group – Pan America – RASG-PA*), que tem como foco a análise de dados e indicadores sobre segurança operacional, bem como a produção de recomendações para a mitigação de eventuais riscos. Também fazem parte da agenda regional os painéis técnicos do Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP), os quais tem como objetivo harmonizar normas e requisitos regionais em temas relacionados a operações, licenciamento de pessoal aeronáutico, aeródromos e aeronavegabilidade.

A atuação internacional da ANAC também inclui o Programa da OACI de Auditoria Universal da Vigilância da Segurança Operacional (*Universal Safety Oversight Audit Program – USOAP*). O USOAP tem o intuito de avaliar a capacidade de um Estado realizar a supervisão da segurança operacional. Para tanto, avalia-se a aplicação efetiva de oito Elementos Críticos e o nível de implementação dos Padrões e Práticas Recomendadas (*Standards and Recommended Practices – SARP*) associados à segurança operacional.

Na agenda bilateral de *safety*, a ANAC mantém estreitas relações com a autoridade de aviação civil dos Estados Unidos – *Federal Aviation Administration* (FAA), por meio de iniciativas de cooperação e reconhecimento de certificados e procedimentos técnicos. Além disso, a ANAC tem atuado no sentido de desenvolver iniciativas de cooperação técnica com outras autoridades de aviação civil, como Agência Europeia de Aviação Civil (*European Aviation Safety Agency – EASA*).

Informações detalhadas sobre a agenda internacional de *safety*, incluindo uma relação exhaustiva dos fóruns internacionais nos quais a ANAC atua e uma explicação detalhada sobre os itens que compõem a agenda, podem ser encontradas no Anexo 3 do presente Plano de Atuação Internacional.

## Quadro 1 – Referência às unidades organizacionais e relação exaustiva dos itens da agenda internacional de *safety*.

<b>Bilateral</b>	
Procedimento de Implementação de Manutenção com a FAA – Estados Unidos	SAR
Anexo ao BASA de Orientação de Manutenção com a EASA	SAR
<b>Multilateral</b>	
<b>Painel de Operações de Voo – FLTOSP</b>	SPO
Subgrupo de autorização, aprovação e aceitação	SPO
Subgrupo de operações PBN	SPO
Subgrupo Tiltrotor/sustentação por potência	SPO
Subgrupo de informação aeronáutica em formato digital	SPO
Subgrupo human in the system	SPO
Subgrupo de programa de análise de dados de voo	SPO
Subgrupo de implementação de sistemas de segurança em solo	SPO
Subgrupo de operações em todas as condições meteorológicas	SPO
Subgrupo de helicópteros	SPO
Subgrupo de resgate e sistema de combate a incêndio	SPO
<b>Painel de Gerenciamento da Segurança Operacional – SMP</b>	SPO, SPI, SAR
Grupo de Trabalho sobre desenvolvimento de emendas às provisões de SSP	SPO, SAR
Grupo de Trabalho sobre desenvolvimento de emendas às provisões de SMS	SPO, SAR
Grupo de Trabalho sobre melhoria das provisões para coleta, análise e proteção de informações e dados relacionados à segurança operacional	SPI
<b>Painel de Artigos Perigosos – DGP</b>	SPO
Grupo de Trabalho de notificação de ocorrência	SPO
Grupo de Trabalho sobre bateria de lítio	SPO
Grupo de Trabalho sobre treinamento	SPO
<b>Painel de Projeto e Operações de Aeroportos – ADOP</b>	SIA
Grupo de Trabalho sobre projeto de aeroporto	SIA
Grupo de Trabalho sobre PANS-Aeródromos	SIA
Grupo de Trabalho sobre auxílios visuais	SIA
Grupo de Trabalho sobre projeto de heliportos	SIA
Grupo de Trabalho sobre resgate e combate a incêndio	SIA
<b>Painel de Aeronavegabilidade – AIRP</b>	SAR
Grupo de Trabalho sobre manutenção	SAR
Grupo de Trabalho sobre aeronavegabilidade inicial	SAR
Grupo de Trabalho sobre aviões abaixo de 750 KG	SAR
Grupo de Trabalho assuntos diversos	SAR
<b>Painel de Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas – RPASP</b>	SAR, SPO



Grupo de Trabalho sobre aeronavegabilidade de RPAS	SAR
<b>Grupo de Segurança Operacional de Cabine – ISCG</b>	SPO
<b>Programa Próxima Geral de Profissionais da Aviação – NGASP</b>	SPO, SGP
<b>Subcomitê das Nações Unidas sobre Transporte de Artigos Perigosos – UN-TDG</b>	SPO
<b>Grupo de Colaboração Internacional sobre Gerenciamento da Segurança Operacional – SM-ICG</b>	SPO, SPI, SIA, SAR
Projeto 1: Alinhamento da ferramenta de avaliação SSP com a emenda 1 do Anexo 19	
Projeto 2: Ferramenta de auto-avaliação da cultura de segurança operacional para os reguladores	
Projeto 3: Avaliação do Estado acerca dos casos de segurança operacional da indústria	
<b>Conselho de Revisão de Políticas de Manutenção Internacional - IOEPB</b>	SAR
<b>Conselho de Revisão de Políticas de Manutenção Internacional – IMRBPB</b>	SAR
<b>Grupo de Autoridades para a elaboração de normas sobre sistemas remotos – JARUS</b>	SPO, SAR
WG1 – licença de pessoal e treinamento	SPO
WG2 - OPS	SPO
WG3 – aeronavegabilidade	SAR
WG4 – detect&avoid	SPO, SAR
WG5 – comando e controle	SPO, SAR
WG6 – gerenciamento da segurança e do risco	SPO, SAR
WG7 – CONOPS	SPO, SAR
<b>Associação Mundial de Perigo Aviário Aviation Data Exchange – AVDEX.</b>	SIA
<b>Grupo de Gerenciamento de Manutenção - MMT</b>	SAR
<b>Grupo Regional de Segurança Operacional da Aviação Pan-América – RASG-PA</b>	SPO
<b>Sistema Regional de Vigilância da Segurança Operacional – SRVSOP</b>	SPO, SIA, SAR
Painel de Especialistas em Operações – RPEO	SPO
Painel de Especialistas em Licença – RPEL	SPO
Painel de Especialistas em Aeroportos – RPEAGA	SIA
Painel de Especialistas em Aeronavegabilidade – RPEA	SAR
<b>Comitê de Prevenção de Perigo Aviário das Regiões SAM e CAR – CARSAMPAF</b>	SIA
<b>Simpósio Anual sobre Manutenção da ARSA</b>	SAR
<b>Conferência Internacional de Segurança Operacional da Aviação</b>	SAR
<b>Reunião Anual de Aeronavegabilidade da Aviação Civil</b>	SAR
<b>Reunião Regional de Coordenadores Nacionais de Observação Contínua – NCMC</b>	SPI



### 3.2.2. Produtos aeronáuticos

No presente Plano de Atuação Internacional, a categoria ‘Produtos Aeronáuticos’ abarca as atividades de certificação de produtos aeronáuticos e processos de produção. A rigor, tais atividades podem ser enquadradas na categoria ‘*Safety*’, uma vez que, em última instância, a função primordial da atividade de certificação é garantir que o produto aeronáutico atenda padrões mínimos de segurança antes de sua entrada no mercado. Entretanto, considerando a multiplicidade de eventos internacionais que tratam da temática certificação de produtos aeronáuticos, julgou-se conveniente, para efeitos expositivos, segregá-lo do restante da agenda de *safety*.

As atividades de certificação de produtos aeronáuticos são de fundamental importância para a indústria aeronáutica brasileira. A competitividade internacional dos produtos aeronáuticos fabricados no Brasil depende diretamente da credibilidade da certificação expedida pela autoridade de aviação civil brasileira. Como os requisitos de certificação são harmonizados em fóruns internacionais, a participação ativa da Agência nos grupos e painéis que tratam do assunto é essencial.

Além de garantir que a autoridade brasileira esteja atualizada quanto aos requisitos de certificação utilizados em outros países, a agenda internacional permite, ainda, que haja uma harmonização entre as normas produzidas no Brasil e aquelas aplicadas em outros sistemas de aviação civil pelo mundo. Outrossim, a atuação internacional na área de certificação de produtos aeronáuticos viabiliza o reconhecimento de certificados emitidos por outras autoridades de aviação civil, facilitando o processo de certificação e reduzindo os custos de transação para os operadores aéreos.

A unidade organizacional responsável pela atuação internacional na área de certificação de produtos é a Gerência Geral de Certificação de Produtos (GGCP) da Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR).



Os fóruns multilaterais de certificação de produtos tratam, basicamente, da harmonização de requisitos e procedimentos que visam facilitar a atividade de certificação aeronáutica em cada Estado. O Painel de Aeronavegabilidade da OACI – *Airworthiness Panel* (AIRP) – é o mais amplo neste quesito; especificamente para critérios e diretrizes de certificação de aeronaves remotamente tripuladas, a ANAC participa do Painel de RPAS (*Remotely Piloted Aircraft Systems*).

Destaque deve ser dado aos grupos multilaterais dos quais fazem parte as quatro principais autoridades de aviação civil certificadoras de aeronaves – *Federal Aviation Administration* (FAA), dos Estados Unidos, *European Aviation Safety Agency* (EASA), da União Europeia, *Transport Canada Civil Aviation* (TCCA), do Canadá, além da própria ANAC. Dentre os grupos que se inserem nessa categoria, um dos mais relevantes é o Grupo de Gerenciamento de Certificação (*Certification Management Team* – CMP).

Ainda no âmbito multilateral, a ANAC participa ativamente de diversos grupos técnicos que têm a participação da indústria, como é o caso do *International Aircraft Systems Fire Protection Working Group*, *Energy Supply Device Aviation Rulemaking Committee*, *Energy Supply Device Aviation Rulemaking Committee*, *Society of Automotive Engineers*, *Transport Airplane Risk Assessment Methodology* – *Continuos Improvement Team*, entre outros.

Uma vez harmonizados os requisitos e procedimentos de certificação, torna-se mais fácil e simples o reconhecimento da certificação de aeronaves e produtos aeronáuticos expedidas por outros Estados. Nesse sentido, a ANAC possui uma intensa agenda bilateral com diversas autoridades de aviação civil, dentre as quais é possível citar União Europeia, Estados Unidos, China, Argentina, Turquia, entre outras.

Informações detalhadas sobre a agenda internacional de produtos aeronáuticos, incluindo uma relação exaustiva dos fóruns internacionais nos quais a ANAC atua e uma explicação detalhada sobre os itens que compõem a agenda, podem ser encontradas no Anexo 4 do presente Plano de Atuação Internacional.

## Quadro 2 – Referência às unidades organizacionais e relação exaustiva dos itens da agenda internacional de produtos aeronáuticos.

<b>Bilateral</b>	
<b>Acordos técnicos</b>	SAR
<b>Multilateral</b>	
<b>Painel de Aeronavegabilidade – AIRP</b>	SAR
Grupo de Trabalho sobre manutenção	SAR
Grupo de Trabalho sobre aeronavegabilidade inicial	SAR
Grupo de Trabalho sobre aviões abaixo de 750 KG	SAR
Grupo de Trabalho assuntos diversos	SAR
<b>Painel de Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas – RPASP</b>	SAR, SPO
Grupo de Trabalho sobre aeronavegabilidade de RPAS	SAR
<b>Grupo de Gerenciamento da Certificação – CMT</b>	SAR
Grupo de Autoridades de Certificação de Software – CAST	SAR
Grupo de Autoridades de Certificação de Produtos de Rotorcraft – CARP	SAR
Grupo de Autoridades de Certificação de Aeronaves de Transporte – CATA	SAR
Grupo de Autoridades de Certificação de Produtos de Propulsão – CAPP	SAR
Grupo de Autoridades de Certificação de Produtos da Aviação Geral – CAGP	SAR
Grupo de Autoridades de Certificação de Acordos Bilaterais – CABA	SAR
Grupo de Trabalho CMT OSD MMEL	SAR
Grupo de Trabalho CMT OSD	SAR
<b>Reunião Anual de Gerentes de Programa Parte 23</b>	SAR
<b>Comitê de Consulta de Elaboração de Normas de Aviação – ARAC</b>	SAR
Grupo de Trabalho sobre 25.571 e Parte 26 do Comitê de Consulta de Elaboração de Normas de Aviação	SAR
Grupo de Trabalho sobre Harmonização de Teste de Fogo do Comitê de Consulta de Elaboração de Normas de Aviação	SAR
Grupo de Trabalho sobre Garantia de Aeronavegabilidade do Comitê de Consulta de Elaboração de Normas de Aviação	SAR
Grupo de Trabalho sobre Sistema de Proteção contra Incêndio de Aeronaves	SAR
Grupo de Trabalho sobre Segurança dos Sistemas de Proteção da Informação da Aeronave	SAR
Grupo de Trabalho sobre Células de Combustíveis	SAR
Grupo de Melhoria Contínua – Metodologia de Avaliação de Risco de Aeronave de Transporte	SAR
Grupo sobre Desenvolvimento de Garantia de Processos	SAR
<b>Comitê do ASTM sobre Aeronaves da Aviação Geral - F44</b>	SAR
<b>Grupo de Trabalho sobre Guia de Materiais Compostos – CMH-17</b>	SAR
<b>SAE International</b>	SAR
Comitê sobre instrumentos de aeronaves (sistema de dados aéreos) – SAE A4	SAR
Comitê sobre trens de pouso de aeronaves – SAE A5	SAR
Comitê sobre atuação, controle e sistemas hidráulicos – SAE A6	SAR



Comitê sobre equipamento de oxigênio de aeronaves – SAE A10	SAR
Comitê sobre formação de gelo em aeronave –SAE AC-9C	SAR
Comitê sobre proteção de aeronave contra efeitos adversos da eletricidade – SAE AE2	SAR
Comitê sobre sistema de assentos de aeronaves – SAE ASC	SAR
Comitê sobre sistema de controle eletrônico de motores - SAE E36	SAR
Comitê sobre SHM –SAE SHM	SAR
Comitê de avaliação de segurança operacional e desenvolvimento de sistema e aeronave – SAE S18	SAR
<b>Conferência para Padronização de Sistemas Digitais Complexos, Software e Hardware Eletrônico Embarcado</b>	SAR
<b>Conferência Global de Produção</b>	SAR

### 3.2.3. Regulação econômica

A agenda internacional de regulação econômica aborda, essencialmente, a regulação econômica do transporte aéreo, incluindo-se os temas de proteção e defesa do consumidor de serviços aéreos, e a regulação econômica de aeroportos. As áreas envolvidas são a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS), a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA) e a Superintendência de Ação Fiscal (SFI).

Os fóruns multilaterais de regulação econômica do transporte aéreo focam em questões como políticas de liberalização e de acesso a mercados, concorrência, relações de consumo e direitos de tráfego. Na OACI, esses temas são discutidos primordialmente pelo Painel de Regulação do Transporte Aéreo da OACI (*Air Transport Regulation Panel – ATRP*). A agenda multilateral inclui, ainda, fóruns que realizam a análise econômica e estatística de dados e informações sobre o transporte aéreo internacional, buscando subsidiar os processos de formulação de políticas públicas. A atuação internacional da Agência nesse assunto concentra-se no Painel de Análise e Dados da Aviação (*Aviation Data and Analysis Panel – ADAP*) da OACI.

A agenda bilateral de regulação econômica do transporte aéreo refere-se primariamente à negociação dos acordos de serviços aéreos com outras autoridades de aviação civil. Tais acordos têm como principal função prover o arcabouço regulatório necessário para a disciplina das operações de transporte aéreo entre o Brasil e outros países.



No que se refere à regulação econômica de aeroportos, a agenda internacional da ANAC se concentra em dois fóruns principais, ambos de natureza multilateral, a saber, o Painel de Economia de Aeroportos (*Airport Economics Panel – AEP*) e o Painel de Economia de Serviços de Navegação Aérea (*Air Navigation Services Economics Panel – ANSEP*). Os assuntos tratados são relacionados, especialmente, com a gestão econômica da infraestrutura aeroportuária, considerando questões como governança, propriedade, operação, taxaço, controle e gestão de aeroportos. Também estão no escopo desses fóruns temas concernentes à modernização do sistema de transporte aéreo e financiamento das funções de vigilância.

Informações detalhadas sobre a agenda internacional de regulação econômica, incluindo uma relação exaustiva dos fóruns internacionais nos quais a ANAC atua e uma explicação detalhada sobre os itens que compõem a agenda, podem ser encontradas no Anexo 5 do presente Plano de Atuação Internacional.

### Quadro 3 – Referência às unidades organizacionais e relação exaustiva dos itens da agenda internacional de Regulação Econômica.

<b>Bilateral</b>	
Acordos de Serviços Aéreos	SAS
<b>ICAN</b>	SAS
<b>Multilateral</b>	
<b>Painel de Regulação Econômica do Transporte Aéreo – ATRP</b>	SAS
Grupo de Trabalho sobre o desenvolvimento de acordos internacionais de liberalização de acesso a mercados e controle e propriedade de empresa aérea	SAS
Grupo de Trabalho sobre questões de competição no transporte aéreo internacional	SAS
<b>Painel de Análise de Dados da Aviação – ADAP</b>	SAS
Grupo de Previsão de Tráfego	SAS
Grupo de Trabalho Multidisciplinar sobre previsões de tráfego de longo prazo	SAS
<b>Painel de Economia de Aeroportos – AEP</b>	SRA
Grupo de Trabalho sobre revisão do DOC 9562 – Manual de Economia de Aeroportos	SRA
Grupo de Trabalho de desenvolvimento de material de orientação sobre viabilidade econômica de aeroporto de baixa densidade	SAC/MT
<b>GEPEJTA – CLAC</b>	Diversas



### 3.2.4. Facilitação

A agenda internacional de facilitação inclui discussões sobre inúmeros assuntos, dentre os quais se pode mencionar os seguintes: 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 atuação internacional da ANAC concentra-se nos fóruns multilaterais da OACI e da CLAC, não havendo, ainda, iniciativas bilaterais na matéria. São dois os fóruns multilaterais dos quais a ANAC participa: o Painel de Facilitação da OACI (*Facilitation Panel – FALP*), ligado ao Comitê de Transporte Aéreo da OACI, e o Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL, que trata de temas de segurança da aviação civil e facilitação.

De acordo com a estrutura organizacional consignada no Regimento Interno da Agência, compete à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) participar dos fóruns internacionais que tratam de facilitação, havendo, ainda, a possibilidade de envolvimento de outras áreas, em especial, a Superintendência de Ação Fiscal (SFI). Há de se destacar, no entanto, a existência de interface significativa com as competências de outros órgãos do Governo brasileiro, como a Receita Federal, Polícia Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Ministério da Agricultura entre outros.

Informações detalhadas sobre a agenda internacional de facilitação, incluindo uma relação exhaustiva dos fóruns internacionais nos quais a ANAC atua e explicação detalhada sobre os itens que compõem a agenda, podem ser encontradas no Anexo 6 do presente Plano de Atuação Internacional.



#### Quadro 4 – Referência às unidades organizacionais e relação exaustiva dos itens da agenda internacional de Facilitação.

Multilateral – OACI	
<b>Painel de Facilitação – FALP</b>	SIA
Grupo de Trabalho sobre material de orientação	SIA
Grupo de Trabalho sobre controle de autoridades e IATA	SIA
Grupo de Trabalho sobre informação compartilhada sobre requisito de dados de passageiro	SIA
<b>Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL</b>	SIA
Grupo de Trabalho sobre gestão da segurança da aviação	SIA
Grupo de Trabalho sobre padronização de procedimentos de auditoria	SIA
Grupo de Trabalho sobre MRTD/DVLM	SIA
Grupo de Trabalho sobre plano estratégico	SIA
Grupo de Trabalho sobre melhores práticas de facilitação	SIA
Grupo de Trabalho sobre capacitação em facilitação	SIA
Grupo de Trabalho sobre controle de segurança único	SIA

#### 3.2.5. Security

A agenda internacional de *security* está centrada nos temas de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, tais como, prevenção contra atos de apreensão de aeronaves; normas e procedimentos para garantir a segurança da carga; a segurança do lado terra e do lado ar do aeroporto; segurança cibernética; ameaças não metálicas; passageiros indisciplinados (*unruly passengers*); além de outros.

A agenda multilateral está focada em dois fóruns principais: o Painel de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (*Aviation Security Panel – AVSECP*), ligado ao Comitê de Interferência Ilícita da OACI, e o Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC-FAL, que, embora trate de temas de facilitação, tem como foco predominante os assuntos de *security*.

Alguns grupos de trabalho de outros painéis da OACI, ligados à Comissão de Navegação Aérea (*Air Navigation Commission – ANC*), também têm tratado, de modo mais transversal, de temas de *security*, como é o caso do Grupo de Trabalho 2 do Painel de Aeronavegabilidade, encarregado de estabelecer diretrizes relacionadas à aeronavegabilidade com informações sensíveis de segurança da aviação.



O acompanhamento da agenda de *security* por parte da Agência é de suma importância para garantir que os processos e as normas nacionais cumpram os padrões e práticas recomendadas da OACI na matéria, o que é auditado periodicamente pelos auditores do Programa USAP (*Universal Security Audit Program*). Os resultados dessas auditorias são importantes não apenas porque repercutem no nível de confiabilidade internacional do sistema de aviação civil brasileiro, mas também porque servem de parâmetro para que a Agência possa avaliar a efetividade de seus processos, normas e sistema de vigilância da segurança da aviação contra atos de interferência ilícita.

Na agenda bilateral, o relacionamento da ANAC com a agência dos Estados Unidos responsável pelas questões de *security* – a *Transportation Security Administration* (TSA) –, é intenso e inclui missões e iniciativas de cooperação para harmonização de procedimentos de inspeção de segurança de passageiros e de carga e de treinamento, além de inspeções conjuntas dos aeroportos nacionais. Recentemente, em 2016, foi estabelecido o Grupo de Coordenação de Segurança da Aviação (*Aviation Security Coordination Group* – ASCG), o qual tem como objetivo promover o compartilhamento de informações com base na cooperação técnica entre esta ANAC e o TSA.

Informações detalhadas sobre a agenda internacional de *security*, incluindo uma relação exaustiva dos fóruns internacionais nos quais a ANAC atua e uma explicação detalhada sobre os itens que compõem a agenda, podem ser encontradas no Anexo 7 do presente Plano de Atuação Internacional.

#### Quadro 5 – Referência às unidades organizacionais e relação exaustiva dos itens da agenda internacional de *security*.

<b>Bilateral</b>	
<b>Grupo de Coordenação de Segurança da Aviação – ASCG</b>	SIASIA
<b>Multilateral – OACI</b>	
<b>Painel de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – AVSECP</b>	SIA
Grupo de Trabalho sobre Anexo 17	SIA
Grupo de Trabalho sobre material de orientação	SIA
Grupo de Trabalho sobre ameaça e risco	SIA
Grupo de Trabalho sobre inovação em segurança da aviação	SIA

Grupo de Trabalho sobre treinamento	SIA
Grupo de Trabalho sobre segurança da carga aérea	SIA
Grupo de Trabalho sobre estudo da evolução do USAP	SIA
<b>Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL</b>	SIA
Grupo de Trabalho sobre gestão da segurança da aviação	SIA
Grupo de Trabalho sobre padronização de procedimentos de auditoria	SIA
Grupo de Trabalho sobre MRTD/DVLM	SIA
Grupo de Trabalho sobre plano estratégico	SIA
Grupo de Trabalho sobre melhores práticas de facilitação	SIA
Grupo de Trabalho sobre capacitação em facilitação	SIA
Grupo de Trabalho sobre controle de segurança único	SIA
<b>Conferência de AVSEC da IATA</b>	SIA

### 3.2.6. Meio ambiente

A agenda internacional de meio ambiente inclui três temas: ruído aeronáutico, qualidade do ar local e mudança climática. Toda a agenda está concentrada no Comitê de Proteção Ambiental da Aviação da OACI (*Committee on Aviation Environmental Protection – CAEP*) e nos seus respectivos subgrupos de trabalho.

A participação da ANAC nos fóruns internacionais que tratam do assunto é coordenada pela Assessoria Internacional<sup>5</sup>, mediante apoio técnico fornecido pela Rede Ambiental<sup>6</sup>. A Rede Ambiental é constituída pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) e Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS).

As temáticas de ruído aeronáutico e qualidade do ar local são as mais tradicionais nas discussões internacionais sobre o impacto ambiental da aviação. Tais questões estão centradas na análise técnica de medidas operacionais, tecnológicas e de projeto de aeronaves voltadas para a diminuição do ruído provocado pelas aeronaves e para a redução das emissões de poluentes. O foco dos grupos de trabalho do CAEP que tratam

<sup>5</sup> A Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, que aprova o Regimento Interno da ANAC, prevê em seu Art. 29, inciso V, competir à Assessoria Internacional coordenar a atuação internacional da ANAC em aspectos relacionados ao meio ambiente.

<sup>6</sup> Instituída pela Instrução Normativa nº 64, de 30 de outubro de 2012, a Rede Ambiental tem por objetivo, entre outros, prover coerência à atuação internacional da Agência na área de meio ambiente.



do assunto é estabelecer requisitos de certificação para os produtores de aeronaves que atendam aos objetivos ambientais e reduzam os impactos negativos provocados pelas operações aéreas, principalmente nas áreas situadas no entorno dos aeroportos.

Em anos recentes, têm ganhado destaque na agenda de meio ambiente os temas relacionados a medidas de mitigação das emissões provenientes da aviação civil, como parte dos esforços globais de combate ao agravamento das mudanças climáticas. Desde a adoção do Protocolo de Quioto à Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas, a OACI tem sido chamada a adotar medidas de melhoria da eficiência operacional e tecnológica do setor, bem como a estabelecer metas de redução das emissões de gases do efeito estufa.

O assunto, contudo, reveste-se de considerável sensibilidade política, uma vez que princípios e diretrizes que regem o regime internacional de mudanças climáticas são distintos daqueles que orientam a atuação da OACI. Por isso, esforços adicionais de negociação e de conciliação de interesses foram necessários no âmbito da OACI para que se pudesse chegar a um consenso mínimo entre os Estados. Na 39ª Assembleia da OACI, a Resolução A39-03, que estabelece medidas baseadas em mercado para a aviação, foi adotada como parte da cesta de medidas necessárias ao atingimento da meta de crescimento de carbono neutro a partir de 2020 para o setor de aviação.

Nesse sentido, parte substantiva da agenda internacional da ANAC na área de meio ambiente se concentra no estabelecimento de requisitos e critérios para a implementação de um mercado global de crédito de carbono para a aviação, o que será discutido pelo Conselho da OACI, com o apoio técnico do CAEP e, mais especificamente do subgrupo GMTF (*Global Market Task Force*).

A agenda de meio ambiente também inclui o tema de biocombustíveis, o qual é discutido no âmbito do AFTF (*Alternative Fuels Task Force*). Conforme conclusões do próprio CAEP, medidas de eficiência operacional e novas tecnologias de motores não serão capazes de, isoladamente,



levar a uma redução consistente no longo prazo das emissões do setor de aviação civil internacional. Nesse sentido, torna-se essencial o desenvolvimento de biocombustíveis para a aviação que disponham de viabilidade técnica e econômica.

Informações detalhadas sobre agenda internacional de meio ambiente, incluindo uma relação exaustiva dos fóruns internacionais nos quais a ANAC atua e uma explicação detalhada sobre os itens que compõem a agenda, podem ser encontradas no Anexo 8 do presente Plano de Atuação Internacional.

### 3.2.7. Direito aeronáutico internacional

A agenda internacional de direito aeronáutico está focada na análise dos aspectos jurídicos da aviação civil concernentes tanto ao direito internacional público quanto ao direito internacional privado. Refere-se à elaboração de tratados internacionais, interpretação de normas existentes ou construção de entendimentos jurídicos sobre determinados temas técnicos, como é o caso da definição jurídica do termo ‘aeronave remotamente pilotada’, por exemplo, ou a manutenção do Registro Aeronáutico Internacional.

Por se tratar de um tema transversal, virtualmente todas as unidades organizacionais da Agência estão abarcadas por esse item da agenda internacional. Especificamente no que se refere ao registro aeronáutico, compete à Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) manter atualizado o Registro Aeronáutico Brasileiro.

Atualmente, há dois fóruns multilaterais voltados à agenda de direito aeronáutico internacional, quais sejam, o Comitê Jurídico da OACI (*Legal Committee*) e a Comissão de Especialistas de Autoridades Supervisoras do Registro Aeronáutico (CESAIR), constituída por Estados signatários da Convenção da Cidade do Cabo. O acompanhamento desses fóruns, em particular do Comitê Jurídico da OACI, é importante para que a Agência possa influenciar o processo de elaboração de convenções e tratados internacionais de interesse direto ao país, os quais, uma vez ratificados, serão incorporados ao marco regulatório brasileiro.



Informações detalhadas sobre agenda internacional de direito internacional aeronáutico, incluindo uma explicação detalhada sobre os itens que compõem a agenda, podem ser encontradas no Anexo 9 do presente Plano de Atuação Internacional.

### 3.2.8. Capacitação e treinamento

No presente Plano de Atuação Internacional, a agenda de capacitação e treinamento inclui tanto as atividades voltadas à certificação do Centro de Treinamento da ANAC junto ao Programa *TRAINAIR Plus* da OACI, quanto iniciativas relacionadas a programas de cooperação com outras autoridades de aviação civil ou entidades de treinamento e capacitação estrangeiras. Não inclui, portanto, as missões de capacitação de servidores para participar de cursos e treinamentos específicos.

As atividades de capacitação e treinamento promovidas pela ANAC decorrem, principalmente, das diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), segundo as quais os órgãos do Governo brasileiro deverão:

- Fomentar a adequada formação de recursos humanos, visando atender às necessidades nacionais e regionais do Sistema.
- Ampliar continuamente as ações de formação e capacitação de recursos humanos, inclusive por meio da adição de novos recursos e parcerias.

Além disso, faz parte das competências regimentais da Superintendência de Gestão de Pessoas (SGP) a promoção da capacitação dos servidores da Agência e do público externo do Sistema de Aviação Civil. Por essas razões, tem-se buscado harmonizar a capacitação e o treinamento da Agência com os parâmetros da OACI e com as práticas de outros Estados de referência internacional. Nesse contexto, a atuação internacional da ANAC em fóruns internacionais cumpre o objetivo de fortalecer e fomentar a área de capacitação e treinamento da Agência e de aumentar a oferta de capacitação de alto nível aos servidores e ao público externo.



O Programa *TRAINAIR Plus* da OACI constitui-se como uma rede corporativa de centros de treinamento e parceiros da indústria que desenvolvem conjuntamente programas de treinamento de excelência harmonizados com as normas, práticas recomendadas e documentos de orientação produzidos pela OACI. Cumpre o objetivo de estabelecer, manter e monitorar altos padrões de treinamento e desenvolvimento de competências dos profissionais que trabalham na aviação civil, com base na metodologia ISD – *Instructional Systems Design*.

Como membro do Grupo I do Conselho da OACI, o Brasil foi reconhecido, em 1994, como membro pleno do Programa *TRAINAIR* e, em 2001, o então Instituto de Aviação Civil do antigo Departamento de Aviação Civil foi oficialmente reconhecido como um dos cinco centros regionais para capacitação de Inspectores de Segurança Operacional – Operações.

Devido a reestruturações metodológicas do Programa, a ANAC teve de solicitar formalmente o reconhecimento da Agência como membro pleno do novo Programa *TRAINAIR Plus*, o que foi realizado em 2012, durante evento promovido pela OACI em Cingapura. Em um primeiro momento, o Brasil foi reconhecido como membro-associado, nível inicial na escala evolutiva do Programa, sendo necessário, para ascender ao status de membro-pleno, desenvolver um curso com base nos requisitos e metodologia do Programa. A elevação da ANAC à categoria de membro-pleno do Programa *TRAINAIR Plus* aconteceu em 2015.

Além dos evidentes benefícios de oferecerem-se cursos de excelência internacional certificados segundo os parâmetros da OACI, elevando o nível técnico dos profissionais da Agência e do sistema de aviação civil brasileiro, a participação do Brasil no Programa *TRAINAIR Plus* constitui-se também como estratégia de inserção internacional da Agência à medida que outros países podem se beneficiar do conhecimento produzido pela ANAC. A manutenção da certificação da Agência junto ao *TRAINAIR* requer a participação constante em reuniões e simpósios promovidos pela OACI e pelo Escritório Regional de Lima.



No âmbito bilateral, a agenda internacional da ANAC na área de capacitação e treinamento está concentrada no estabelecimento de parcerias com outras autoridades de aviação civil. Iniciativa relevante foi a celebração de Memorando de Entendimentos com a autoridade de aviação civil da França – *Direction Générale de l'Aviation Civile* (DGAC) – em 2013. Tal Memorando tem como objetivo viabilizar a participação de servidores da Agência em programas de capacitação (i.e. programas de mestrado profissionalizantes e cursos de curta duração) oferecidos pela *École Nationale de l'Aviation Civile* (ENAC). Além disso, o documento busca promover o aprimoramento das atividades da ANAC, com a ampliação do intercâmbio de conhecimento entre as autoridades de aviação civil da França e do Brasil. Tendo em vista este último objetivo e considerando que a ENAC constitui-se como um Centro Regional de Excelência do Programa *TRAINAIR Plus*, visitas técnicas e intercâmbio de informações entre a ANAC e a ENAC também fazem parte da agenda bilateral de capacitação e treinamento.

Outra iniciativa incluída na agenda bilateral de capacitação e treinamento é a disponibilização de cursos e treinamentos oferecidos pela ANAC para funcionários indicados por autoridades de aviação civil da América Latina e de países lusófonos. A disponibilização de tais cursos ocorre de maneira constante e envolve, em especial, a modalidade de ensino à distância (EAD).

Informações detalhadas sobre agenda internacional de treinamento e capacitação podem ser encontradas nos Anexos 2, 10 e 11 do presente Plano de Atuação Internacional.



## 4. DIRETRIZES DA ATUAÇÃO INTERNACIONAL DA ANAC

O objetivo do presente capítulo é apresentar as diretrizes que deverão nortear a atuação internacional da ANAC ao longo do ano de 2017. Alinhadas com o planejamento estratégico da Agência para o período 2015 – 2019, tais diretrizes contribuem para o esforço institucional de definição das prioridades da atuação internacional. Assim, pretende-se que as diretrizes elencadas abaixo sirvam para informar as decisões dos gestores da ANAC quanto à alocação de recursos humanos e financeiros dedicados a viabilizar a representação institucional internacional.

As diretrizes estão divididas em dois grupos, comuns e específicas. As diretrizes comuns se aplicam a todos os temas elencados no capítulo 3 deste Plano e abrangem toda a atuação internacional da ANAC. As diretrizes específicas, por sua vez, são exclusivas para as áreas temáticas correspondentes.

### 4.1. Diretrizes comuns

**Garantir a continuidade da representação internacional da ANAC com o objetivo de promover uma atuação ativa e propositiva nos fóruns internacionais de relevância estratégica.**

A descontinuidade da representação internacional da ANAC representa um desafio para a melhoria da qualidade de sua atuação internacional. A participação da Agência em fóruns internacionais impede o acompanhamento sistemático dos assuntos. A continuidade da representação internacional depende de decisões dos gestores da ANAC, os quais devem assegurar recursos orçamentários suficientes para viabilizar a representação da Agência nos fóruns de maior relevância estratégica.

**Priorizar a gestão do conhecimento nas missões internacionais de representação institucional.**

A gestão do conhecimento da atuação internacional é essencial para garantir a institucionalização da participação da Agência em fóruns internacionais. Por meio de um modelo adequado de gestão



do conhecimento, assegura-se a continuidade da representação internacional da Agência, independentemente do técnico designado para a exercer a atividade de representação. Conforme delineado adiante, o presente Plano de Atuação Internacional prevê a realização de uma série de atividades voltadas ao aprimoramento da gestão do conhecimento da atuação internacional da Agência.

**Prover o apoio técnico necessário aos participantes de missões internacionais, de modo a qualificar a representação institucional da ANAC nos fóruns em que atua.**

A qualidade da representação internacional da ANAC passa, necessariamente, pelo trabalho de preparação para as missões internacionais. Em inúmeros casos, os assuntos tratados nos fóruns internacionais envolvem mais de uma unidade organizacional da Agência, motivo pelo qual deve ser assegurado aos técnicos encarregados da representação institucional o apoio técnico necessário para garantir a qualidade da atividade.

**Priorizar o cumprimento dos requisitos e procedimentos de programas internacionais de auditoria, notadamente, USOAP e USAP, preservando, assim, os níveis de confiança internacional na aviação civil brasileira.**

A elevada confiança internacional no sistema de aviação civil brasileiro depende, entre outros fatores, de um desempenho excelente nos programas internacionais de auditoria coordenados pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). Com o objetivo de atender a visão consignada em sua identidade estratégica, qual seja, a de ser uma autoridade de referência internacional, a autoridade de aviação civil brasileira precisa priorizar o cumprimento dos requisitos previstos em tais programas de auditoria.

**Internalizar, sempre que possível, os padrões e práticas e recomendadas (standard and recommended practices – SARPS) prescritos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), garantindo que as notificações de diferença se mantenham sempre atualizadas junto ao Secretariado da entidade.**

A internalização dos padrões e práticas recomendadas previstas nos Anexos à Convenção de Chicago contribui para o alinhamento do marco regulatório brasileiro com os parâmetros normativos internacionais.



**Coordenar os posicionamentos expressos pela ANAC em fóruns internacionais com os demais órgãos do Governo brasileiro, em particular, o Comando da Aeronáutica e o Ministério das Relações Exteriores (MRE).**

Conforme previsto na lei de criação da ANAC, o exercício das atribuições da ANAC na esfera internacional dar-se-á em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores<sup>7</sup>. Para além disso, existe uma série de assuntos inseridos no âmbito das competências institucionais da Agência que possuem interface com as atribuições de outros órgãos do Governo brasileiro. Dentre tais assunto, pode-se citar os temas de meio ambiente, operações, facilitação, além de outros. Em função dessa interface, faz-se necessária a existência de coordenação com os demais órgãos do Governo brasileiro nos assuntos internacionais.

**Desenvolver, sempre que possível, ações de harmonização regulatória visando ampliar a integração da aviação civil brasileira no cenário internacional, alinhando o exercício regulador da Agência com as melhores práticas internacionais.**

Além de atuar em âmbito multilateral promovendo o alinhamento do marco regulatório brasileiro com os padrões e práticas recomendadas da OACI, cabe à ANAC coordenar-se com outras autoridades de aviação civil a fim de promover a harmonização regulatória do setor, inclusive no que toca ao reconhecimento mútuo de certificações e homogeneização de procedimentos de fiscalização.

**Desenvolver, sempre que possível, ações de cooperação técnica que tenham por objetivo fortalecer a capacidade institucional da ANAC, colaborando com os demais Estados por meio de iniciativas bilaterais ou multilaterais.**

As ações de cooperação técnica internacional devem ser desenvolvidas com vistas ao fortalecimento da capacidade institucional da Agência, seja por meio do intercâmbio de informações ou do aprimoramento de suas competências técnicas. Atualmente, a Agência possui diversas iniciativas de cooperação técnica recebida em andamento. Dentre as instituições que têm atuado em conjunto com a ANAC no desenvolvimento de tais iniciativas, pode-se citar as seguintes: *Federal Aviation Administration (FAA)*

<sup>7</sup> Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, Art. 8º, §8º.



e *Transportation Security Administration* (TSA), dos Estados Unidos; *Ecole Nationale de l'Aviation Civile* (ENAC), da França; Comissão Europeia; Agência Europeia de Aviação Civil (EASA); e outras. Caberá à Agência dar continuidade às ações em andamento e, quando possível, ampliar as parcerias existentes com a inclusão de novos atores.

**Desenvolver, sempre que possível, ações de cooperação técnica que tenham por objetivo fortalecer a capacidade institucional das autoridades de aviação civil da América Latina e de países lusófonos, colaborando com os Estados por meio de iniciativas bilaterais ou multilaterais.**

À Agência caberá coordenar-se internamente para atender, sempre que possível, as demandas recebidas de autoridades de aviação civil da América Latina e países lusófonos para o provimento de assistência técnica.

## **4.2. Diretrizes específicas**

### **4.2.1. Safety**

**Desenvolver, sempre que possível, ações de cooperação técnica em âmbito regional que tenham por objetivo fortalecer a capacidade institucional das autoridades de aviação civil da América Latina, priorizando-se as iniciativas bilaterais.**

Em que pese existam iniciativas multilaterais de cooperação técnica em âmbito regional, as iniciativas de cooperação técnica prestada a países da América Latina deverão priorizar o relacionamento bilateral. Os entendimentos bilaterais permitem a concentração de esforços em problemas específicos e contribuem para a maior efetividade das ações desenvolvidas.

**Priorizar a celebração de acordos de reconhecimento mútuo de certificações de organizações de manutenção, em particular, os entendimentos firmados com autoridades de aviação civil de reconhecida excelência internacional.**

A celebração de acordos de reconhecimento mútuo de certificações de organizações de manutenção possui impacto significativo sobre o sistema de aviação civil brasileiro. Além de permitir que empresas aéreas nacionais realizem seus serviços de manutenção em organizações



situadas no exterior, tais acordos ampliam o mercado relevante das organizações de manutenção nacionais, já que permitem que empresas estrangeiras realizem seus procedimentos de manutenção no Brasil. Ademais dos efeitos positivos sobre o sistema de aviação, os acordos de reconhecimento mútuo reduzem os gastos orçamentários da Agência com diárias e passagens ao limitar a necessidade de missões de fiscalização in loco. Atualmente, está em andamento negociação com a autoridade de aviação civil americana (FAA) com vistas à celebração de um acordo de reconhecimento mútuo, denominado MIP (*Maintenance Implementation Procedure*). Caberá à Agência priorizar a continuidade das tratativas com a autoridade americana.

#### 4.2.2. Produtos aeronáuticos

**Priorizar, sempre que possível, a participação da Agência nos fóruns internacionais dos quais participam as autoridades de aviação civil certificadoras de produtos e processos de produção de reconhecida excelência internacional.**

A credibilidade da certificação aeronáutica expedida pela autoridade de aviação civil brasileira é fundamental para garantir a competitividade internacional da indústria aeronáutica nacional. Mantendo-se em contato permanente com as principais autoridades de aviação civil certificadoras de produtos aeronáuticos, a Agência atua no sentido assegurar que os requisitos de certificação utilizados no Brasil sejam internacionalmente aceitos, garantindo, portanto, a aceitação do produto aeronáutico nacional nos diferentes mercados.

**Priorizar, sempre que possível, a harmonização regulatória em âmbito bilateral, de modo a reduzir a duplicidade de esforços de certificação aeronáutica e os custos de transação para a indústria.**

Além de facilitar a integração internacional da aviação civil brasileira, o reconhecimento mútuo de certificações de produtos aeronáuticos reduz os custos de transação do setor e facilita o acesso dos produtos nacionais ao mercado de outros países.



### 4.2.3. Regulação econômica

**Envidar esforços no sentido de promover a expansão do mercado de transporte aéreo internacional, assegurando níveis adequados de segurança e qualidade.**

A promoção da expansão do mercado de transporte aéreo é uma diretriz consignada no marco regulatório brasileiro que informa as posições brasileiras nas negociações de acordos internacionais de serviços aéreos.

**Atuar junto à OACI no sentido de assegurar que as recomendações emanadas dos fóruns técnicos sobre regulação econômica sejam de natureza instrutiva, sem caráter vinculante para os Estados membros.**

Diferentemente da regulação que trata de segurança operacional, a qual possui como característica fundamental o elevado grau de padronização internacional, a regulação econômica apresenta consideráveis diferenças entre os países. Nesse sentido, o estabelecimento de parâmetros normativos internacionais que sejam vinculantes para todos os Estados seria contraproducente, havendo, inclusive, a possibilidade de que tais parâmetros sejam incompatíveis com arcabouço jurídico interno em alguns países. Em função da considerável variedade de abordagens existente para a regulação econômica, a ANAC deverá atuar, junto à OACI, no sentido de garantir que o trabalho técnico da organização possua natureza instrutiva, sem caráter vinculante para os Estados membros.

**Atuar em âmbito regional, por meio de iniciativas bilaterais ou multilaterais, com o objetivo de delinear as diretrizes regionais em matéria de relações de consumo e qualidade de serviços, tomando como referência o marco regulatório nacional.**

No âmbito regional, o Grupo de Especialistas em Assuntos Econômicos, Políticos e Jurídicos do Transporte Aéreo da CLAC (GEPEJTA) cumpre a função de promover a inserção regional da Agência em temas de políticas de transporte aéreo e de gestão econômica de aeroportos. Neste fórum regional, a ANAC deve atuar no sentido de delinear as diretrizes regionais em matéria de relações de consumo e qualidade de serviços, tomando como referência o marco regulatório nacional e os objetivos e estratégias consolidados no Política Nacional de Aviação Civil.



#### 4.2.4. Facilitação

Considerando a transversalidade do tema, assegurar o alinhamento entre os posicionamentos expressos pela ANAC em fóruns internacionais e aqueles defendidos pelos demais órgãos do Governo brasileiro.

Dado que os temas de facilitação perpassam as competências institucionais de distintas agências do Governo brasileiro, a atuação da ANAC deve ocorrer em coordenação com representantes de outros órgãos, em especial, a Secretaria de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e o Departamento de Polícia Federal.

Em anos recentes, devido a mudanças regimentais, o assunto de facilitação passou por diversas unidades organizacionais dentro da Agência, o que repercutiu na atuação internacional da ANAC nos fóruns que tratam do tema. Tais fóruns se notabilizaram pela alta rotatividade de representantes. Por isso, a prioridade da ANAC deverá ser constituir um núcleo técnico capaz de acompanhar e analisar as discussões no âmbito do Painel de Facilitação da OACI (FALP) e do Grupo Regional AVSEC/FAL/RG. Esse núcleo técnico é especialmente importante considerando-se que, para o próximo triênio, a OACI deverá desenvolver um Plano Global de Facilitação, no modelo do GASP – para *safety* – e do GANP – para navegação aérea –, com objetivos e metas mensuráveis que reflitam as necessidades dos Estados.

#### 4.2.5. Security

Participar dos grupos técnicos da OACI voltados para a confecção do Plano Global de Segurança da Aviação Civil (*Global Aviation Security Plan – GASeP*), empreendendo esforços no sentido de garantir que o plano a ser confeccionado esteja alinhado com as expectativas do Brasil.

A aprovação, pela OACI, de um Plano Global de Segurança da Aviação Civil (*GASeP*) representa uma alteração significativa na abordagem da entidade para os temas de *security*. A participação do Brasil no processo de formulação e aprovação do Plano permite que as visões da autoridade de aviação civil brasileira estejam refletidas na versão final que vier a ser aprovada pela OACI.



#### 4.2.6. Meio ambiente

Fortalecer a atuação brasileira junto ao Comitê de Proteção Ambiental da Aviação da OACI (*Committee on Aviation Environmental Protection – CAEP*), assegurando o cumprimento do plano de trabalho previsto para o triênio 2016 – 2018.

O CAEP é o principal fórum técnico internacional para os temas ambientais, abarcando em seu escopo de atuação todos os temas relacionados ao impacto ambiental da aviação civil. A atuação brasileira no fórum inclui a participação da Agência nos diferentes grupos de trabalho pertencentes ao fórum (*WG Emissões e WG Ruído*), além de seu envolvimento nas forças tarefas atualmente em funcionamento (medidas baseadas em mercado e combustíveis alternativos). A participação brasileira no CAEP envolve, ainda, a coordenação com o Comando da Aeronáutica, responsável pela representação brasileira no grupo de trabalho Operações. Com o intuito de garantir a qualidade da representação internacional brasileira, deve ser assegurada ao longo de 2017 a continuidade da execução do plano de trabalho da Agência para o triênio 2016 – 2018.

**Assegurar a devida coordenação com os demais órgãos do Governo brasileiro nas negociações que envolvem o estabelecimento de um mercado global de carbono para a aviação civil internacional (*market-based measures – MBM*).**

A partir dos resultados da 39ª Assembleia da OACI, o trabalho de definição do arcabouço regulatório de um mercado global de carbono (CO<sub>2</sub>) deve ter continuidade ao longo próximo triênio. Considerando a interface existente entre o tema e os demais órgãos do Governo brasileiro, em especial, o Ministério das Relações Exteriores (MRE) e o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) faz-se necessário assegurar a devida coordenação.

## 5. PRIORIZAÇÃO DOS FÓRUNS INTERNACIONAIS

O objetivo do presente Plano é desenvolver uma metodologia única de priorização que abarque todos os itens da agenda internacional da ANAC. Tal metodologia deverá ser baseada em critérios objetivos, sendo capaz de gerar indicadores numéricos que produzirão um ranking de prioridades para a atuação internacional da Agência. O desenvolvimento de tal metodologia exige o envolvimento das unidades organizacionais da Agência, assim como da Diretoria, as quais deverão definir conjuntamente os critérios válidos para a priorização da agenda.

Considerando as dificuldades inerentes à criação de uma metodologia única, a presente versão do Plano se limita a utilizar metodologias de priorização específicas para cada um dos macrotemas apresentados no Capítulo 3. Este capítulo tem como foco a descrição tais metodologias.

### *Safety*

A agenda internacional de *safety* não dispõe de uma metodologia de priorização. Uma metodologia vem sendo desenvolvida pelas unidades organizacionais que possuem interface com o assunto, quais sejam, SAR, SPO, SIA, SPI e ASINT, devendo ser incorporada ao Plano de Atuação Internacional em sua primeira versão revisada, a ser publicada em abril de 2017. Ainda que careça de validação por parte das unidades organizacionais mencionadas e, em seguida, da Diretoria, alguns parâmetros que deverão constar dessa metodologia são os seguintes: relevância do fórum ou missão para a definição de parâmetros normativos para a aviação civil brasileira (i.e. SARPS); presença do objeto de trabalho do fórum ou missão na agenda regulatória da ANAC; relevância do fórum ou missão para a percepção internacional da segurança da aviação civil brasileira; impacto do fórum ou missão sobre o fortalecimento institucional da aviação civil brasileira.



### Produtos Aeronáuticos

A agenda internacional de produtos aeronáuticos dispõe de uma metodologia objetiva de priorização, a qual utiliza os parâmetros descritos na tabela abaixo. Os fóruns e missões internacionais que tenham como os temas de certificação de produtos aeronáuticos e processos de produção são priorizados a partir de tais parâmetros. Explicações adicionais podem ser encontradas no Anexo 1 do presente Plano.

#### Bloco geral:

##### A: Nível de envolvimento (grau de atuação da ANAC)

B: Ganho de expertise

C: Prazo aplicação na certificação (quando a tecnologia será usada na prática)

D: Criticidade (grau de impacto em *safety*)

#### Bloco Representação Ativa da ANAC

E: Participação ANAC (somos observadores ou chairman?)

F: Impacto imagem ANAC

G: Prazo finalização atividade (o grupo é permanente ou com prazo definido)

H: Ganho participação presencial

I: Expertise do servidor (quanto o servidor pode contribuir)

#### Bloco Sustentabilidade do Conhecimento

J: Risco perda conhecimento (temos apenas 1 especialista ou há sucessor?)

K: Viabilidade aprendizado (é possível aprender sem o curso?)

L: Expertise do servidor (quanto maior, menor a necessidade de capacitação)

### Regulação Econômica – Acordos de Serviços Aéreos

A metodologia utilizada correntemente pela ANAC para definir as prioridades de negociação ou renegociação dos Acordos de Serviços Aéreos se baseia em dois indicadores, o índice de relevância e o índice de restritividade. O índice de relevância indica a relevância dos países no cenário internacional de transporte aéreo, bem como a importância relativa de seu relacionamento comercial com o Brasil. O índice de restritividade, por sua vez, indica o grau de restritividade dos ASAs existentes, destacando-se como prioritários aqueles que possuem um nível mais alto de restritividade. Informações adicionais sobre os índices de restritividade e relevância podem ser consultadas no Anexo 5.A.



### Regulação Econômica (exceto Acordos de Serviços Aéreos)

Ao se analisar o macrotema regulação econômica excluindo-se os Acordos de Serviços Aéreos, observa-se uma quantidade consideravelmente limitada de fóruns internacionais. A rigor, a agenda internacional de regulação econômica resume-se aos seguintes itens: Painel de Transporte Aéreo da OACI; Painel de Economia de Aeroportos da OACI; Painel de Análise de Dados da OACI; e o Grupo de Especialistas Políticos, Econômicos e Jurídicos do Transporte Aéreo da CLAC. Torna-se desnecessário, portanto, o desenvolvimento de uma metodologia objetiva, sendo recomendável que a priorização seja feita a partir de uma avaliação qualitativa dos fóruns internacionais. Ressalte-se que tal avaliação qualitativa deve ser realizada levando-se em conta as diretrizes para a atuação internacional da ANAC consignadas no presente Plano. A avaliação qualitativa da agenda internacional de regulação econômica, excetuando-se os Acordos de Serviços Aéreos, será incorporada ao Plano de Atuação Internacional em sua primeira versão revisada, a ser publicada em abril de 2017.

### Facilitação

A agenda internacional de Facilitação resume-se, grosso modo, à participação da ANAC nos seguintes fóruns: Painel de Facilitação da OACI e Grupo Regional CLAC-OACI FAL/AVSEC. Torna-se desnecessário, portanto, o desenvolvimento de uma metodologia objetiva, sendo recomendável que a priorização seja feita a partir de uma avaliação qualitativa dos fóruns internacionais. Ressalte-se que tal avaliação qualitativa deve ser realizada levando-se em conta as diretrizes para a atuação internacional da ANAC consignadas no presente Plano. A avaliação qualitativa da agenda internacional de Facilitação será incorporada ao Plano de Atuação Internacional em sua primeira versão revisada, a ser publicada em abril de 2017.

### Security

Além de incluir iniciativas de âmbito bilateral, a agenda internacional de *Security* resume-se, grosso modo, à participação da ANAC nos seguintes fóruns: Painel de AVSEC da OACI e Grupo Regional CLAC-OACI FAL/AVSEC. Torna-se desnecessário, portanto, o desenvolvimento de uma



metodologia objetiva, sendo recomendável que a priorização seja feita a partir de uma avaliação qualitativa dos fóruns internacionais. Ressalte-se que tal avaliação qualitativa deve ser realizada levando-se em conta as diretrizes para a atuação internacional da ANAC consignadas no presente Plano. A avaliação qualitativa da agenda internacional de *Security* será incorporada ao Plano de Atuação Internacional em sua primeira versão revisada, a ser publicada em abril de 2017.

### Meio Ambiente

A agenda internacional de Meio Ambiente resume-se, grosso modo, à participação da ANAC no Comitê de Proteção Ambiental da OACI (CAEP) e seus respectivos grupos de trabalho. Torna-se desnecessário, portanto, o desenvolvimento de uma metodologia objetiva, sendo recomendável que a priorização seja feita a partir de uma avaliação qualitativa dos fóruns internacionais. Ressalte-se existir um plano de trabalho para a atuação brasileira no CAEP no período 2016 – 2018, o qual elenca os fóruns prioritários para a ANAC. Uma vez que esse plano de trabalho seja validado pela Rede Ambiental da Agência, será incorporado ao Plano de Atuação Internacional em sua primeira versão revisada, a ser publicada em abril de 2017.

### Direito Aeronáutico Internacional

A agenda internacional de Direito Aeronáutico Internacional resume-se, grosso modo, à participação da ANAC no Comitê Jurídico e na Comissão de Especialistas de Autoridades Supervisoras do Registro Aeronáutico, ambos da OACI. Torna-se desnecessário, portanto, o desenvolvimento de uma metodologia objetiva, sendo recomendável que a priorização seja feita a partir de uma avaliação qualitativa dos fóruns internacionais. Ressalte-se que tal avaliação qualitativa deve ser realizada levando-se em conta as diretrizes para a atuação internacional da ANAC consignadas no presente Plano. A avaliação qualitativa da agenda internacional de Direito Aeronáutico Internacional será incorporada ao Plano de Atuação Internacional em sua primeira versão revisada, a ser publicada em abril de 2017.



### Treinamento e Capacitação

Além de incluir iniciativas de âmbito bilateral, a agenda internacional de Treinamento e Capacitação resume-se, grosso modo, à participação da ANAC nos seguintes fóruns que tratam da certificação TRAINAIR. Torna-se desnecessário, portanto, o desenvolvimento de uma metodologia objetiva, sendo recomendável que a priorização seja feita a partir de uma avaliação qualitativa dos fóruns internacionais. Ressalte-se que tal avaliação qualitativa deve ser realizada levando-se em conta as diretrizes para a atuação internacional da ANAC consignadas no presente Plano. A avaliação qualitativa da agenda internacional de Treinamento e Capacitação será incorporada ao Plano de Atuação Internacional em sua primeira versão revisada, a ser publicada em abril de 2017.



## 6. GESTÃO DO CONHECIMENTO

Conforme o Plano Estratégico da ANAC, a gestão do conhecimento assume o conhecimento como fator de produção que gera valor dentro da instituição. Ou seja, a gestão visa compartilhar, de algum modo, o conhecimento que está restrito em algumas pessoas ou áreas internas de uma organização tornando disponível e acessível a todos ao longo do tempo, com o intuito de aumentar a eficiência e a qualidade dos processos.

Este Plano de Atuação Internacional e seus Anexos são parte da estratégia de desenvolver uma gestão eficiente do conhecimento da atuação internacional da Agência, consolidando em um único documento informações sobre os principais fóruns internacionais e iniciativas bilaterais que constituem a agenda internacional da ANAC. De modo algum, este documento busca ser exaustivo e, portanto, procedimentos de revisão foram previstos para mantê-lo atualizado.

Além do presente Plano, outras iniciativas buscam promover a melhoria da gestão do conhecimento da atuação internacional. Dentre as iniciativas previstas, pode-se citar as seguintes: aprovação e execução do Plano de Comunicação da Assessoria Internacional (ASINT); criação de uma rede interna que possa servir como repositório de informações da agenda internacional; e a promoção periódica de fóruns internos de discussão e comunidades práticas. Tais iniciativas são detalhadas a seguir:

### **Plano de Comunicação – Assessoria Internacional:**

O Plano de Comunicação Internacional da Assessoria Internacional tem como objetivo definir uma estratégia de divulgação ostensiva de informações no âmbito interno sobre a atuação internacional da Agência, incentivando a participação de todas as unidades organizacionais no processo de produção e divulgação de conhecimento acerca da aviação civil internacional.



Como produtos deste Plano de Comunicação, serão fornecidas ao público interno, periodicamente, informações sobre a agenda internacional da ANAC. Além disso, serão publicadas *newsletters* com conteúdo informativo sobre reuniões e iniciativas internacionais, além de artigos com análises específicas sobre temas da aviação civil internacional. Por fim, também deve ser confeccionada a Revista *Conexão Internacional*, a qual compilará artigos mais aprofundados sobre temas da agenda internacional, além de entrevistas e palestras sobre assuntos de destaque. A partir da implantação das ações previstas no Plano de Comunicação da Assessoria Internacional, espera-se que aumente a visibilidade da agenda internacional da Agência, bem como a exposição interna dos servidores responsáveis por executá-la.

#### Rede Interna – Repositório de Informações

Outra iniciativa que se pretende realizar com o intuito de aprimorar a gestão do conhecimento da agenda internacional é a criação de um repositório de informações sobre os fóruns internacionais dos quais a Agência participa. Esse repositório terá o formato de uma pasta na rede interna da ANAC na qual serão disponibilizados todos os documentos de acesso ostensivo discutidos pelos painéis, grupos de trabalho, comitês, bem como os relatórios elaborados pelos representantes da ANAC nesses fóruns. Inicialmente, esta pasta da rede estará disponível à Diretoria Colegiada e aos Superintendentes, os quais poderão estender o acesso a outros colaboradores de acordo com a necessidade e pertinência.

O repositório de informações sobre a agenda internacional da ANAC será desenvolvido ao longo de 2017, sendo construído conjuntamente pelas unidades organizacionais responsáveis pela representação internacional da Agência e a Assessoria Internacional. Pretende-se iniciar os trabalhos a partir dos fóruns técnicos vinculados à OACI, ampliando seu escopo para os demais itens que compõem a agenda internacional da Agência.



Também fará parte do repositório de informações os relatórios que deverão ser elaborados pelo Assessor de Transporte Aéreo da ANAC em Montreal, nos quais constarão as principais discussões e conclusões dos Comitês e do Conselho referentes aos temas de competência direta da Agência. Esses relatórios deverão ser elaborados ao final das sessões dos Comitês e ao final de cada sessão do Conselho e serão disponibilizados pela Assessoria Internacional às unidades organizacionais da Agência.

### Fóruns internos e comunidades práticas

Uma iniciativa adicional a ser implementada ao longo de 2017 são os fóruns internos para discussão de temas transversais afetos à atuação internacional da Agência. Por exemplo, a depender da aceitação das unidades organizacionais, pode-se promover um workshop envolvendo os servidores responsáveis pela representação da Agência junto aos painéis da OACI, os quais poderiam compartilhar experiências e intercambiar informações. Outra possibilidade seria a promoção de reuniões temáticas dedicadas a assuntos de considerável relevo na agenda internacional da Agência (i.e. SSP etc). Em alguns casos, tais fóruns podem assumir o formato de comunidades práticas, servindo como instrumentos de orientação para a atuação da Agência.

O resultado esperado dessas iniciativas de gestão do conhecimento internacional da ANAC é o aprimoramento da capacidade institucional da Agência, aumentando a eficiência dos processos e a qualidade dos produtos e serviços públicos oferecidos pela autoridade de aviação civil brasileira.



## 7. MONITORAMENTO E REVISÃO DO PAI / ANAC – 2017

Dada a natureza da agenda internacional, não é possível precisar com antecedência as datas e locais de realização de diversos eventos e reuniões. Por esse motivo, a relação de eventos previstos no Anexo I deste documento não pretende ser exaustiva ou restritiva. Considerando a impossibilidade de se antever com acurácia toda a variedade de eventos internacionais de representação institucional dos quais participam os servidores da ANAC, serão necessários procedimentos periódicos de revisão que tenham por objetivo atualizar as informações constantes do Anexo I.

O presente Plano, portanto, deverá ser revisado de modo sistemático, devendo ser divulgado à Diretoria e às unidades organizacionais da Agência relatórios detalhados sobre as modificações promovidas. Prevê-se a publicação de versões atualizadas do Plano a cada trimestre. Dessa maneira, serão publicadas ao longo do ano de 2017 novas versões do Plano nos meses de abril, julho e outubro. Juntamente com a publicação das novas versões, serão divulgados, ainda, relatórios detalhados sobre a execução das atividades previstas. A íntegra dos relatórios de execução será submetida à apreciação da Diretoria e das unidades organizacionais da Agência, sendo também disponibilizadas ao público interno e externo.

Caberá à Assessoria Internacional elaborar e submeter à Diretoria as novas versões do Plano, assim como os relatórios de execução. Para tanto, será necessário o engajamento das unidades organizacionais da Agência no provimento de informações e dados. Ressalte-se que as novas versões do Plano deverão ser acordadas com as unidades organizacionais da Agência antes de serem submetidas à deliberação da Diretoria.

De modo a facilitar o acompanhamento das ações previstas no presente Plano por parte da Diretoria, prevê-se a distribuição entre os Diretores da responsabilidade pelo monitoramento dos temas da agenda internacional elencados no Capítulo 3. Para cada tema, caberá ao Diretor responsável

exercer, sempre que necessário, as seguintes atribuições: (i) representar a Agência em reuniões com órgãos do Governo brasileiro ou autoridades estrangeiras, no Brasil ou no exterior, emitindo posicionamento institucional; (ii) submeter assuntos específicos à apreciação do colegiado a fim de colher o posicionamento do órgão, nos termos previstos no Art. 24, inciso IV do Anexo I do Decreto nº 5.731/2006<sup>8</sup>; (iii) prover apoio institucional para os temas sob sua competência, demandando as unidades organizacionais da Agência.

A distribuição dos macrotemas entre os membros da Diretoria está consolidada na tabela abaixo:

<b>MACROTEMA</b>	<b>DIRETOR</b>
SAFETY	Hélio Paes de Barros (Alternos: Juliano Noman)
PRODUTOS AERONÁUTICO	Hélio Paes de Barros (Alternos: Juliano Noman)
REGULAÇÃO ECONÔMICA	Juliano Noman (Alternos: Helio Paes de Barros)
FACILITAÇÃO	Ricardo Bezerra (Alternos: Helio Paes de Barros)
SECURITY	Ricardo Bezerra (Alternos: Ricardo Fenelon)
MEIO AMBIENTE	Ricardo Fenelon (Alternos: Juliano Noman)
DIREITO AERONÁUTICO INTERNACIONAL	Ricardo Fenelon (Alternos: Ricardo Bezerra)
TREINAMENTO E CAPACITAÇÃO	Ricardo Bezerra

8 Decreto 5.731, de 20 de março de 2006, Anexo I, Art. 24, inciso IV: À Diretoria da ANAC compete, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, bem como: IV – orientar a atuação da ANAC nas negociações internacionais.

## 8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme destacado no capítulo introdutório, o presente Plano de Atuação Internacional possui três objetivos, a saber, (i) mapear a agenda internacional da ANAC, oferecendo uma fonte de consulta ampla e detalhada para o público interno e externo; (ii) estabelecer critérios de priorização para a agenda internacional da ANAC, instituindo parâmetros para a definição de prioridades; e (iii) apresentar uma estimativa dos recursos humanos e financeiros dispendidos pela Agência para viabilizar sua atuação internacional.

Ao sistematizar a agenda e oferecer uma visão holística e integrada da atuação internacional da Agência, o Plano serve como uma ferramenta de gestão capaz de subsidiar as decisões do corpo diretivo sobre a alocação de recursos humanos e financeiros. Dentro do atual modelo de gestão da ANAC, o Plano representa considerável avanço na medida em que provê aos gestores informações acuradas sobre a atuação internacional do órgão, permitindo a identificação dos fóruns mais relevantes para o cumprimento de suas atribuições institucionais. Espera-se, dessa forma, um aumento na eficiência da atuação internacional da Agência, uma vez que os esforços da organização poderão ser canalizados para os temas prioritários.

Adicionalmente, o Plano serve para dar visibilidade interna à agenda internacional, conscientizando o corpo técnico sobre o impacto e a relevância de uma atuação internacional coerente e qualificada. Enquanto fonte de informação abrangente e detalhada sobre a agenda internacional da ANAC, o Plano contribui sobremaneira para o aprimoramento da gestão do conhecimento e, conseqüentemente, para a melhoria da inteligência organizacional.

Conjugados, os benefícios do Plano de Atuação Internacional da ANAC contribuirão para o atingimento dos objetivos estabelecidos pela Agência em seu planejamento estratégico. Além de contribuir para ampliar a integração do sistema de aviação civil brasileiro no cenário internacional, o Plano orienta a atuação da Agência para a consecução dos demais



objetivos de sociedade, quais sejam, (i) ampliar o acesso a um transporte aéreo seguro e de qualidade e (ii) promover um ambiente de negócios do setor aéreo que permita o desenvolvimento do mercado e da indústria.

Não obstante os benefícios decorrentes da aprovação do Plano, existem consideráveis desafios para sua execução. Em especial, ressalte-se a necessidade de melhoria substancial nos fluxos internos de informação, o que demandará o desenvolvimento de novos processos envolvendo as unidades organizacionais e a Diretoria. Além disso, por se tratar de assunto transversal à estrutura organizacional da Agência, será indispensável o comprometimento do corpo diretivo com as ações aqui delineadas.

Finalmente, ainda que o Plano represente ganhos significativos para a gestão da atuação internacional da ANAC, persistem oportunidades de melhoria que deverão ser exploradas durante as etapas de revisão do documento. Feito esse primeiro exercício de mapeamento e sistematização da agenda internacional da ANAC, as próximas etapas devem contemplar os seguintes tópicos: criação de indicadores para monitoramento da execução; criação de *templates* para os relatórios de missão; desenvolvimento de metodologia única de priorização; avaliação crítica das agendas de trabalho de cada fórum; estratégias de inserção internacional para cada macrotema; entre outros.







**Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C**  
**Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A**  
**CEP 70308-200 - Brasília/DF - Brasil**  
**Fale com a ANAC: 163**

[www.anac.gov.br](http://www.anac.gov.br)