



Plano de ATUAÇÃO INTERNACIONAL 2020



Plano de ATUAÇÃO INTERNACIONAL 2020



PLANO DE ATUAÇÃO INTERNACIONAL – 2020

Coordenação Técnica

Ana Paula Cunha Machado Cavalcante

Equipe Técnica

Astor de Lima Aversa Neto
Barbara Sbraletta Margadonna
Diego José Pereira da Silva
Priscilla Brito Silva Vieira

Realização

Assessoria Internacional – ASINT

Apoio

Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Janeiro de 2020

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| 1. INTRODUÇÃO | 7 |
| 2. ALINHAMENTO DO PAI AO NOVO PLANO ESTRATÉGICO DA ANAC | 10 |
| 3. AGENDA INTERNACIONAL DA ANAC | 14 |
| 3.1. Safety | 14 |
| 3.2. Produtos aeronáuticos | 19 |
| 3.3. Regulação econômica | 23 |
| 3.4. Facilitação | 24 |
| 3.5. Security | 26 |
| 3.6. Meio ambiente | 28 |
| 3.7. Direito aeronáutico internacional | 30 |
| 3.8. Capacitação e treinamento | 31 |
| 3.9. Cooperação técnica internacional | 33 |
| 4. DIRETRIZES DA ATUAÇÃO INTERNACIONAL DA ANAC | 35 |
| 5. PRIORIZAÇÃO DOS FÓRUNS INTERNACIONAIS | 38 |
| 6. GESTÃO DO CONHECIMENTO | 42 |
| Iniciativas de Gestão do Conhecimento da Atuação Internacional | 43 |
| 1. Priorização da agenda internacional | 43 |
| 2. Preparação dos representantes das missões | 43 |
| 3. Relatório pós-evento | 44 |
| 4. Repositório de Informações | 44 |
| 5. Papo Internacional | 45 |
| 6. Revista Conexão Internacional | 45 |
| 7. Reformulação da página de Atuação Internacional na internet | 45 |
| 7. MONITORAMENTO E REVISÃO DO PAI / ANAC – 2020 | 46 |
| 8. CONSIDERAÇÕES FINAIS | 47 |



1. INTRODUÇÃO

O setor de aviação civil possui como característica fundamental o elevado grau de padronização internacional de normas e procedimentos operacionais. Tal padronização tem amparado o desenvolvimento da aviação civil de forma segura e sustentável e sido condição indispensável para a ampliação do transporte aéreo em âmbito global. Os fóruns técnicos internacionais exercem papel central nos esforços de harmonização das regras e recomendações, uma vez que são eles os definidores dos parâmetros normativos que orientam o exercício regulador das autoridades de aviação civil. 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 tais fatores, destacam-se a dimensão e a 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, esses 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 da 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 recomendações 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, 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 ANAC. O objetivo precípuo desse instrumento normativo foi o de conferir maior racionalidade, coerência e objetividade à inserção internacional da Agência, por meio da coordenação interna para a participação em fóruns internacionais e para a elaboração de respostas às demandas 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 - PAI. O Plano define as diretrizes para a participação de servidores da Agência nas missões internacionais de representação institucional, o elenco dos principais fóruns nos quais a ANAC atua, a metodologia de priorização das missões, a agenda prioritária de atuação internacional prevista para o ano e as iniciativas de gestão do conhecimento.

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 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.

Em janeiro de 2017, foi lançada a primeira edição deste Plano, que teve como objetivo primordial apresentar um levantamento sistemático da agenda internacional da ANAC e uma estimativa dos recursos humanos e financeiros dispendidos pela Agência para viabilizar sua atuação



internacional. Ao longo do período, foram elaborados relatórios de monitoramento, os quais serviram de instrumento para aprimorar a gestão na medida em que apresentaram os principais indicadores e resultados das missões internacionais de representação institucional das quais a Agência participou.

A segunda edição do Plano de Atuação Internacional, referente ao ano de 2018, inovou ao apresentar uma metodologia baseada em critérios objetivos de priorização da agenda internacional da Agência. O pressuposto essencial que orientou esse exercício de priorização foi o de que as missões de representação institucional deveriam agregar valor à ANAC, contribuindo para a execução de suas competências legais e seus processos de negócio, assim como para a consecução da missão, da visão e dos objetivos consubstanciados em seu Planejamento Estratégico. Além disso, em 2018, foram previstas diversas ações para o aprimoramento da gestão do conhecimento. Tais ações tiveram por objetivo garantir a contínua qualificação da representação internacional da Agência, reduzindo o risco de perda repentina de conhecimento por parte do órgão.

Para 2019, foram realizados alguns ajustes na metodologia de priorização das missões internacionais. Os ajustes se deram a partir de uma reavaliação e redistribuição dos pesos atribuídos aos diferentes critérios, de modo a melhor refletir as prioridades da Agência. Adicionalmente, o planejamento de 2019 introduziu algumas novas atividades voltadas ao fortalecimento das ações de gestão do conhecimento.

Esta quarta edição do Plano de Atuação Internacional, referente ao ano de 2020, busca o alinhamento com o novo Planejamento Estratégico da ANAC (2020 – 2026) e visa aperfeiçoar o processo de avaliação qualitativa das missões internacionais, bem como aprimorar a análise de custo-benefício da participação da Agência em fóruns internacionais de representação institucional. Além disso, o PAI 2020 continua a propor iniciativas para fortalecimento da gestão do conhecimento da atuação internacional. A rigor, no entanto, o Plano de Atuação Internacional – 2020 mantém a essência de suas três edições anteriores.

Resumidamente, os objetivos do Plano de Atuação Internacional - 2020 podem ser descritos conforme abaixo:

- (i) *Estabelecer a agenda prioritária de Atuação Internacional para 2020;*
- (ii) *Aprimorar o processo de avaliação qualitativa das missões internacionais e de análise de custo-benefício da participação da Agência em fóruns internacionais de representação institucional; e;*
- (iii) *Fortalecer as iniciativas de gestão do conhecimento da atuação internacional.*

2. ALINHAMENTO DO PAI AO NOVO PLANO ESTRATÉGICO DA ANAC

O Plano de Atuação Internacional (PAI) foi construído a partir da identidade estratégica da ANAC, tomando como fundamento a relevância da atuação internacional para o alcance dos objetivos definidos no Plano Estratégico da Agência. As edições anteriores do PAI foram propostas em consonância com o Plano Estratégico ANAC 2015-2019, de modo que as diretrizes para representação internacional, os critérios de priorização das missões e a gestão do conhecimento estivessem alinhadas às estratégias definidas para a Agência nesse período.

O Plano Estratégico é um instrumento norteador das ações de médio e longo prazos que dá publicidade aos objetivos definidos e direciona as iniciativas que deverão ser realizadas, para que sejam alcançados os resultados almejados. Ao longo de 2019, a ANAC realizou oficinas internas e consultas aos principais stakeholders do setor a fim de revisar os objetivos estratégicos e construir o Plano Estratégico 2020-2026, aprovado pela Diretoria Colegiada para o próximo ciclo. Tendo em vista as alterações realizadas naquele documento, o Plano de Atuação Internacional foi revisado e ajustado de forma a se manter alinhado à identidade e aos objetivos do novo Plano Estratégico da Agência.



O Plano definido para o ciclo de 2020 a 2026 estabelece como missão da ANAC: “Garantir a segurança e a excelência da aviação civil”. A visão de futuro estabelecida é: “Ser referência na promoção da segurança e do desenvolvimento da aviação civil”. Em relação aos objetivos estratégicos, foram identificados aqueles com os quais há maior interface com as atividades desenvolvidas no âmbito de representação internacional:

Perspectiva da Sociedade:

- **Objetivo Estratégico OE1:** Contribuir para o desenvolvimento sustentável da aviação civil.
- **Objetivo Estratégico OE2:** Garantir a segurança da aviação civil.
- **Objetivo Estratégico OE3:** Promover um acesso amplo aos serviços aéreos.

Perspectiva dos Regulados:

- **Objetivo Estratégico OE4:** Desenvolver a Cultura da Cooperação e a Integração do setor.
- **Objetivo Estratégico OE5:** Garantir a regulação efetiva para a aviação civil, de forma a permitir a inovação e a competitividade.
- **Objetivo Estratégico OE6:** Fortalecer a gestão de riscos no sistema de aviação civil e a cultura da segurança.

Perspectiva dos Processos Internos:

- **Objetivo Estratégico OE7:** Fortalecer a Comunicação e o papel da Agência.
- **Objetivo Estratégico OE8:** Intensificar a atuação internacional para o alinhamento às normas e às melhores práticas do setor.
- **Objetivo Estratégico OE11:** Aprimorar a gestão da informação para a tomada de decisão.

Perspectiva de Recursos:

- **Objetivo Estratégico OE13:** Promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva.

O PAI, inicialmente, foi elaborado com dois intuito principais: promover uma alocação eficiente dos recursos financeiros e humanos destinados à atuação internacional e instituir processo de gestão do conhecimento nessa área. Portanto, o PAI busca implementar os objetivos estratégicos OE13 e OE11 no âmbito da representação internacional da ANAC.

Em relação ao **OE13**, o Plano colabora para a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva, auxiliando no processo de definição das prioridades de participação e de alocação orçamentária. O estabelecimento e monitoramento da agenda prioritária internacional, fundamentada em critérios objetivos de avaliação e de comparação, permitem racionalizar e otimizar a alocação de recursos financeiros pelos gestores.

No que tange ao objetivo **OE11**, o levantamento da agenda prioritária internacional e a disseminação das informações relativas a cada missão buscam aprimorar a informação para tomada de decisão pelos gestores da Agência. A visão geral sobre a atuação internacional de cada área contribui para o processo decisório de alocação de recursos e participação nas missões. Ademais, a gestão do conhecimento sobre os temas discutidos e negociações realizadas é necessária para garantir a continuidade dos processos e uma atuação internacional consistente e qualificada.

Ainda dentro da perspectiva de processos internos da ANAC, as missões previstas no âmbito do PAI devem levar em conta o objetivo de fortalecer a comunicação e o papel da Agência, conforme definido no **OE7**. Tendo em vista a natureza interligada do setor aéreo, as normas e ações da Agência possuem impactos em entes estrangeiros. Assim, a coordenação entre as estratégias de comunicação e a atuação internacional pode corroborar para esclarecer e fortalecer o papel da ANAC, no Brasil e no exterior.

O objetivo estratégico **OE8**, também situado no âmbito dos processos internos, é dedicado exclusivamente à representação internacional da ANAC e destaca a importância de intensificar essa atuação para promover o alinhamento às normas e melhores práticas do setor aéreo. A aviação opera em rede e a harmonização internacional de regras e procedimentos



é basilar para que ela se desenvolva de forma segura e eficiente. Essas regras e procedimentos referem-se tanto a questões operacionais e de segurança, quanto a regras econômicas e comerciais que estabelecem o ambiente de negócios para a oferta de serviços aéreos e para a gestão e uso de infraestrutura aeroportuária. As decisões sobre todo esse cabedal normativo não podem ocorrer de forma isolada ao cenário internacional.

Dentro da perspectiva dos regulados, o novo Plano Estratégico destaca três objetivos principais: desenvolver a cultura da cooperação e a integração do setor (**OE4**); garantir a regulação efetiva para a aviação civil, de forma a permitir a inovação e a competitividade do setor (**OE5**) e fortalecer a gestão de riscos no sistema de aviação civil (**OE6**). A atuação internacional, em conjunto com outros processos internos da Agência, corrobora para a implementação dos objetivos definidos na esfera dos regulados.

O objetivo de desenvolver a cultura da cooperação e integração do setor (**OE4**) busca incentivar a atuação conjunta entre os diversos atores que compõem o sistema de aviação civil para atingir os objetivos comuns almejados, notadamente a segurança operacional. A atuação internacional da ANAC inclui a cooperação com autoridades de aviação de diversos países para o compartilhamento de expertises e o desenvolvimento de sistemas robustos de gestão do setor aéreo. Ademais, a Agência participaativamente de discussões multilaterais que envolvem ampla cooperação entre países e com entidades do setor privado para implementação dos planos de segurança operacional. Portanto, a atuação internacional também contribui para a materialização das atividades de gestão de riscos relacionadas ao objetivo (**OE6**).

Por último, no âmbito dos regulados, o objetivo de garantir uma regulação efetiva que permita a inovação e a competitividade do setor (**OE5**) também requer uma atenção específica ao cenário internacional. Para que a regulação permita uma ampliação da competitividade é preciso, inicialmente, que ela prime pela flexibilidade e abertura à entrada e permanência de novas empresas no mercado, tanto para a oferta de serviços aéreos internacionais quanto domésticos. Além disso,

regras operacionais e de segurança claras e harmonizadas facilitam a exploração do mercado de serviços aéreos internacionais como um todo; e no continente sul-americano especificamente são necessárias para promover o incremento da conectividade regional.

Todos os objetivos listados anteriormente buscam a entrega de valor à sociedade que está sintetizada nos seguintes objetivos estratégicos: contribuir para o desenvolvimento sustentável da aviação civil (OE1); garantir a segurança da aviação civil (OE2); promover um acesso amplo aos serviços aéreos (OE3). O desenvolvimento do setor aéreo viabiliza a ampliação da conectividade no território nacional e entre o Brasil e o resto do mundo. Essa conectividade proporciona trocas comerciais, culturais, científicas, turismo e novos negócios com contundente efeito multiplicador na economia. Portanto, os objetivos de desenvolver o setor de maneira sustentável no Brasil, com amplo acesso aos serviços aéreos e com a garantia da segurança devem balizar toda a atuação da ANAC, inclusive no âmbito internacional.

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 em nove macrotemas: safety; produtos aeronáuticos; regulação econômica; facilitação; security; meio ambiente; direito aeronáutico internacional; capacitação e treinamento; e cooperação técnica internacional. Essa segmentação é utilizada também para a elaboração de relatórios de acompanhamento da execução do Plano de Atuação Internacional.

3.1. Safety

A categoria Safety abrange múltiplas atividades, como a regulação e a 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; projetos, operações e segurança de pista de aeródromos; resposta a emergência e combate a incêndio; planos de gerenciamento de crise; entre outros.

A atuação internacional na área de safety possui importância 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 se mantenha 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 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 encontra-se difundida, principalmente, em seis 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), a Superintendência de Ação Fiscal (SFI) e a Assessoria de Segurança Operacional (ASSOP).

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 helipostos – *Airport Design and Operations Panel* (ADOP) –, segurança das operações de voo – *Flight Operations Panel* (FLOPSP) –, segurança do transporte aéreo de artigos perigosos – *Dangerous Goods Panel* (DGP) –, gerenciamento da segurança operacional – *Safety Management Panel* (SMP) –, 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 têm 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 avalia a capacidade de um Estado de realizar a supervisão da segurança operacional de seu sistema de aviação civil. 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.

A ANAC faz parte do grupo das 4 grandes autoridades certificadoras do mundo, mantendo estreitas relações bilaterais e multilaterais de cooperação e reconhecimento de certificados e procedimentos técnicos com a autoridade de aviação civil dos Estados Unidos (*Federal Aviation Administration - FAA*), a Agência Europeia de Aviação Civil (*European Aviation Safety Agency – EASA*) e a autoridade canadense (*Transport Canada Civil Aviation – TCCA*).



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

| Bilateral | UORG |
|--|------------|
| Treinamento do Procedimento de Implementação de Manutenção (MIP) e do Guia do Acordo de Manutenção (MAG) com a FAA – Estados Unidos da América | SAR |
| Comitê Conjunto (<i>Joint Committee</i>) constituído sob o acordo firmado entre Brasil/União Europeia | SAR |
| Revisão do Entendimento Técnico de Manutenção de Aviação (TA-M) com o TCCA – Canadá | SAR |
| Multilateral | UORG |
| Painel de Operações de Voo – FLTOPSP / OACI | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre autorização, aprovação e aceitação | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre operações PBN | SPO |
| • Grupo tiltrotor/sustentação por potência | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre informação eletrônica em formato digital | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre <i>human in the system</i> | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre programa de análise de dados de voo | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre implementação de sistemas de segurança em solo | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre operações em todas as condições meteorológicas | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre helicópteros | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre resgate e sistema de combate a incêndios | SPO |
| Painel de Gerenciamento da Segurança Operacional - SMP/OACI | SPO, ASSOP |
| • 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 |
| • Grupo de trabalho sobre melhoria das provisões para coleta, análise e proteção de informações e dados relacionados à segurança operacional | ASSOP |
| Painel de Artigos Perigosos – DGP / OACI | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre relatórios e investigação | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre procedimentos de emergência | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre esclarecimento de responsabilidades do Estado no Anexo 18 | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre treinamento | SPO |



| | |
|---|-----------------|
| Painel de Projeto e Operações de Aeroportos – ADOP / OACI | SIA |
| • Grupo de trabalho sobre projeto de aeródromos | SIA |
| • Grupo de trabalho sobre auxílios visuais | SIA |
| • Grupo de trabalho sobre projeto de heliportos | SIA |
| • Grupo de trabalho sobre operações de aeródromos | SIA |
| • Grupo de trabalho sobre resgate e combate a incêndio | SIA |
| • Grupo de especialistas em pavimentos de aeródromos | SIA |
| • Grupo de trabalho sobre código de referência de aeródromo | SIA |
| Painel de Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas – RPASP / OACI | SAR, SPO |
| • Grupo de trabalho sobre aeronavegabilidade | SAR |
| • Grupo de trabalho sobre comunicações (comando e controle) | |
| • Grupo de trabalho Detectar e Evitar | |
| • Grupo de trabalho sobre licenças | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre operações | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre gerenciamento de tráfego aéreo (ATM) | |
| • Grupo de trabalho sobre fatores humanos | SPO |
| • Força Tarefa SGSO – SMS-TF | SPO |
| Grupo de Trabalho sobre Plano Global de Segurança Operacional da Aviação – GASP / OACI | SPO |
| Grupo de Segurança Operacional de Cabine – ISCG / OACI | SPO |
| Transferência de Aeronaves entre Estados Signatários da Convenção de Chicago - OACI | SAR |
| Grupo de Especialistas em Gerenciamento de Riscos de Animais Selvagens - OACI | SIA |
| Participação de especialistas em auditorias USOAP CMA (<i>Universal Safety Audit Programme Continuous Monitoring Approach</i>) / OACI | ASSOP, SPO, SIA |
| Grupo de Gerenciamento de Manutenção - MMT | SAR |
| Conselho Internacional de Diretrizes para os Comitês de Análise de Tarefas de Manutenção de Aeronaves - IMRBPB | SAR |
| Simpósio Anual sobre Manutenção - ARSA | SAR |
| Subcomitê das Nações Unidas sobre Transporte de Artigos Perigosos – UN-TDG / ONU | SPO |
| Conselho Internacional de Prática de Avaliação Operacional - IOEPB | SPO |
| Grupo de Autoridades para a elaboração de normas sobre sistemas não tripulados – JARUS | SPO, SAR |
| • Grupo de trabalho sobre licença de pessoal e treinamento | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre operações OPS | SPO |
| • Grupo de trabalho sobre aeronavegabilidade | SAR |



| | |
|---|----------------------|
| • Grupo de trabalho sobre detectar e evitar | SPO, SAR |
| • Grupo de trabalho sobre comando, controle e comunicações | SPO, SAR |
| • Grupo de trabalho sobre gerenciamento da segurança e do risco | SPO, SAR |
| • Grupo de trabalho sobre CONOPS | SPO, SAR |
| Grupo de Colaboração Internacional sobre Gerenciamento da Segurança Operacional - SM-ICG | ASSOP, SPO, SIA, SAR |
| • Projeto 1: Vigilância da segurança operacional após a introdução do SGSO | |
| • Projeto 2: Perfil de risco setorial no âmbito do Estado | |
| • Projeto 3: Gerenciamento de mudanças no âmbito do Estado | |
| Conferência Internacional de Segurança Operacional da Aviação / FAA - EASA | SAR |
| Seminário Anual de Aeronavegabilidade da Aviação Civil / FAA | SAR, SFI |
| Grupo Regional Pan-Americano de Segurança Operacional – RASG-PA | ASSOP |
| Sistema Regional de Vigilância da Segurança Operacional – SRVSOP | ASINT, SPO, SIA, SAR |
| • Reunião de Coordenação com os Pontos Focais RCPF | ASINT |
| • Painel de especialistas em operações e artigos perigosos – RPEO | SPO |
| • Painel de especialistas em licenças e medicina aeronáutica – RPEL | SPO |
| • Painel de especialistas em aeródromos – RPEAGA | SIA |
| • Painel de especialistas em aeronavegabilidade – RPEA | SAR |
| • Retroalimentação da indústria e painel de especialistas AIR - RRIPEA | SAR |
| Grupo de implementação da Região Sul-americana - SAM-IG / OACI SAM | SAR |
| Reunião Regional de Coordenadores Nacionais de Observação Contínua - NCMC / OACI SAM | ASSOP |
| Reunião de Implantação de Programa Nacional de Segurança Operacional / OACI SAM | ASSOP |
| Simpósio Regional de Gerenciamento da Segurança / OACI SAM | ASSOP |
| Comitê de Prevenção de Perigo Aviário e Fauna da Região - CARSAMPAF / OACI SAM | SIA |
| Conferência Pan-Americana de Segurança Operacional da Aviação - ALTA-IATA | ASSOP |

3.2. Produtos aeronáuticos

A categoria Produtos Aeronáuticos abrange as atividades de certificação de produtos aeronáuticos e processos de produção. A rigor, tais atividades poderiam 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. 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 nacional. 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 atuação internacional permite, ainda, que a Agência influencie a produção das normas internacionais, buscando a harmonização da regulamentação nacional com aquela aplicada por outras autoridades de aviação civil. 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 bilaterais e multilaterais de certificação de produtos tratam, basicamente, da harmonização de requisitos e procedimentos que visam a facilitar a atividade de certificação aeronáutica em cada Estado.

De grande relevância na agenda internacional de produtos aeronáuticos são as reuniões entre 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 multilaterais que se inserem nessa categoria, um dos mais relevantes é o Grupo de Gerenciamento de Certificação (*Certification Management Team* – CMT).

No Painel de Aeronavegabilidade da OACI – *Airworthiness Panel* (AIRP) estuda-se e discute-se a médio e longo prazos normas e recomendações para reconhecimento global de oficinas e de aeronaves para redução da duplicidade de certificação.

Ainda no âmbito multilateral, a ANAC participa ativamente de diversos grupos técnicos que têm a participação da indústria, como é o caso do Comitê Assessor para Elaboração de Normas de Aviação – ARAC, do Comitê do ASTM (American Society for Testing and Materials) sobre Aeronaves da Aviação Geral - F44, do Grupo de Trabalho sobre Guia de Materiais Compostos – CMH-17 e da SAE International, entre outros.

Uma vez harmonizados os requisitos e procedimentos de certificação, torna-se mais fácil e simples o reconhecimento da certificação de aeronaves e de produtos aeronáuticos expedida por outros Estados. Nesse sentido, a ANAC possui uma intensa agenda bilateral com diversas autoridades de aviação civil para a conclusão de acordos de reconhecimento mútuo de certificação.

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

| Bilateral | UORG |
|---|------|
| Acordos técnicos bilaterais | SAR |
| Reuniões com autoridades de aviação civil - FAA, EASA, TCCA | SAR |
| Multilateral | UORG |
| Painel de Aeronavegabilidade – AIRP / OACI | SAR |
| • <i>Grupo de trabalho sobre aeronavegabilidade continuada</i> | SAR |
| • <i>Grupo de trabalho sobre aeronavegabilidade inicial</i> | SAR |
| • <i>Grupo de trabalho sobre tecnologias de produtos</i> | |
| Grupo de Gerenciamento da Certificação – CMT | SAR |
| • <i>Grupo de autoridades de certificação de produtos de Rotorcraft – CARP</i> | SAR |
| • <i>Grupo de autoridades de certificação de aeronaves de transporte – CATA</i> | SAR |
| • <i>Grupo de autoridades de certificação de produtos de propulsão – CAPP</i> | 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 autoridades sobre avaliação continuada da segurança operacional - COSET | SAR |
| • Grupo de trabalho CMT OSD MMEL | SAR |
| • Grupo de trabalho CMT OSD | SAR |
| Grupo de Autoridades de Certificação de Software – CAST | SAR |
| Comitê Assessor para Elaboração de Normas de Aviação – ARAC | SAR |
| Reuniões técnicas coordenadas pela FAA | SAR |
| ASTM | SAR |
| • Comitê F-44 sobre aeronaves da aviação geral | SAR |
| • Comitê F-38 sobre sistemas de aeronaves remotamente pilotadas | SAR |
| Grupo de Trabalho sobre Guia de Materiais Compostos – CMH-17 | SAR |
| SAE International | SAR |
| • Comitê sobre testes de proteção contra incêndio e inflamabilidade – SAE A-22 | SAR |
| • Comitê sobre proteção de aeronave contra efeitos adversos da eletricidade – SAE AE-2 | SAR |
| • Comitê aeroespacial sobre sistemas de combustível e lubrificação – SAE AE-5 | SAR |
| • Comitê sobre armazenamento de energia e carga – SAE AE-7D | SAR |
| • Comitê sobre garantia de aeronavegabilidade de sistemas eletrônicos aéreos – SAE ARP 7495 | SAR |
| • Comitê sobre propulsão elétrica e híbrida – SAE E-40 | SAR |
| • Comitê de desempenho de embalagem de bateria de lítio – SAE G-27 | SAR |
| • Comitê de equipamentos de segurança e sistemas de sobrevivência – SAE S-9A | SAR |
| • Comitê de avaliação de segurança operacional e desenvolvimento de sistema e aeronave – SAE S-18 | SAR |
| • Comitê sobre AISC-SHM | SAR |
| • Comitê sobre sistema de assentos de aeronaves – SAE SEAT | SAR |
| Reuniões técnicas sobre tecnologias específicas (VTOL - Vertical Take-Off and Landing, propulsão elétrica, bateria, segurança cibernética, inteligência artificial) | SAR |
| Conselho Consultivo Projeto SENS4ICE Horizon 2020 | SAR |



3.3. Regulação econômica

Essa agenda internacional aborda, essencialmente, a regulação econômica do transporte aéreo, incluindo os temas de proteção e defesa do consumidor de serviços aéreos, controle e propriedade de empresas aéreas e liberalização do transporte aéreo internacional, e a normatização financeira 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 principais fóruns multilaterais sobre regulação econômica são realizados pela OACI. No Painel de Regulação do Transporte Aéreo (*Air Transport Regulation Panel* – ATRP) são discutidos temas como desenvolvimento de acordo de controle e propriedade de empresas aéreas e benefícios e desafios na liberalização do transporte aéreo internacional. A agenda multilateral inclui, ainda, a participação no Painel de Análise e Dados da Aviação (*Aviation Data and Analysis Panel* – ADAP) da OACI, fórum no qual discute-se análise econômica e estatística de dados e informações sobre tráfego aéreo e previsões, buscando subsidiar os processos de formulação de políticas públicas. O ATRP e o ADAP abordam regulação econômica do transporte aéreo.

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 permitir ou ampliar as operações de transporte aéreo entre o Brasil e outros países.

No que se refere à regulação econômica de aeroportos, a agenda internacional da ANAC concentra-se 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, taxação, controle e gestão de aeroportos. Também estão no escopo desses fóruns temas concernentes

à modernização do sistema de transporte aéreo e ao financiamento das funções de vigilância.

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

| Bilateral | UORG |
|---|---------------|
| Acordos de Serviços Aéreos | SAS |
| Evento de Negociação de Serviços Aéreos - ICAN / OACI | SAS |
| Multilateral | UORG |
| Painel de Regulação Econômica do Transporte Aéreo – ATRP / OACI | SAS |
| • Grupo de trabalho sobre o desenvolvimento de acordo de controle e propriedade de empresas aéreas (A40-9 Appendix A - Section II) | SAS |
| • Grupo de trabalho sobre benefícios e desafios na liberalização do transporte aéreo internacional (A40-9 – Appendix A – Section I) | SAS |
| Painel de Análise de Dados da Aviação – ADAP / OACI | SAS |
| • Grupo de previsão de tráfego | SAS |
| • Grupo de trabalho multidisciplinar sobre previsões de tráfego de longo prazo | SAS |
| • Grupo de trabalho de desenvolvimento da Conta Satélite de Aviação (A40-9 – Appendix E – Section II) | SAS |
| Painel de Economia de Aeroportos – AEP / OACI | 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 |
| Reunião do Acordo de Fortaleza | SAS |
| Conferência Global de Desenvolvimento de Aeroportos – GAD | SRA |
| Conferência de Finanças e Economia de Aeroportos - ACI | SRA |
| Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo - GEPEJTA / CLAC | ASINT, SAS |

3.4. Facilitação

A agenda internacional de facilitação é composta por inúmeros assuntos, dentre os quais incluem-se 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 organização, e o Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL, que trata de temas de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita 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 Secretaria de Aviação Civil, Receita Federal, Polícia Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, entre outros.

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

| Multilateral | UORG |
|--|------|
| Painel de Facilitação – FALP / OACI | SIA |
| Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL | SIA |
| • <i>Grupo de trabalho sobre consciência de risco e resposta</i> | SIA |
| • <i>Grupo de trabalho sobre desenvolvimento de cultura da segurança e capacidade humana</i> | SIA |
| • <i>Grupo de trabalho sobre recursos técnicos e inovação</i> | SIA |
| • <i>Grupo de trabalho sobre vigilância e garantia da qualidade</i> | SIA |
| • <i>Grupo de trabalho sobre cooperação e apoio</i> | SIA |
| • <i>Grupo de trabalho sobre facilitação</i> | SIA |



3.5. 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 maior parte da representação internacional dessa categoria é realizada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), havendo também a participação da Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR).

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 também 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.

No âmbito da Secretaria da OACI, há um grupo de estudo sobre segurança cibernética (*Secretariat Study Group on Cybersecurity – SSGC*). O SSGC reúne representantes governamentais e da indústria e tem como objetivo encorajar o compartilhamento de informações relacionadas a ameaças, incidentes e ações de mitigação de riscos. O SSGC coordena grupos específicos de trabalho, os quais são compostos por especialistas de diversas áreas, como segurança da informação, telecomunicações, gestão da informação, operação de aeródromos, aeronavegabilidade, política em segurança de aviação, facilitação, sistemas e infraestrutura de navegação aérea, operações de aeronaves, internet das coisas e operação de sistemas de aeronaves remotamente tripuladas.



Os grupos específicos de trabalho já implementados abordam os seguintes assuntos: aeronavegabilidade; aeródromos; aspectos legais da segurança cibernética; e novos sistemas de controle de espaço aéreo. A ANAC participa diretamente dos 3 primeiros grupos.

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 pela 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 afetam a 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 do 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* – *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, além de treinamento e inspeções conjuntas dos aeroportos nacionais. No âmbito da cooperação com a TSA, 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 ANAC e TSA.

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

| Bilateral | UORG |
|--|------|
| Grupo de Coordenação de Segurança da Aviação – ASCG | SIA |
| Multilateral | UORG |
| Painel de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – AVSECP / OACI | SIA |
| • <i>Grupo de trabalho sobre Anexo 17</i> | SIA |
| • <i>Grupo de trabalho sobre material de orientação</i> | SIA |
| • <i>Grupo de trabalho sobre ameaça e risco</i> | 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 |
| Grupo de Estudo do Secretariado em Segurança Cibernética - SSGC / OACI | SAR, SIA |
| • Grupos especializados de trabalho em aeronavegabilidade | SAR |
| • Grupos especializados de trabalho em aeródromos | SIA |
| • Grupos especializados de trabalho em aspectos legais da segurança cibernética | GT- Direito/ ASINT |
| Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL | SIA |
| • Grupo de trabalho sobre consciência de risco e resposta | SIA |
| • Grupo de trabalho sobre desenvolvimento de cultura da segurança e capacidade humana | SIA |
| • Grupo de trabalho sobre recursos técnicos e inovação | SIA |
| • Grupo de trabalho sobre vigilância e garantia da qualidade | SIA |
| • Grupo de trabalho sobre melhores práticas de facilitação | SIA |
| • Grupo de trabalho sobre cooperação e apoio | SIA |
| • Grupo de trabalho sobre facilitação | SIA |
| Força Tarefa Plano Global Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - GAsEP / OACI | SIA |
| Conferência Mundial de AVSEC - IATA | SIA |

3.6. Meio ambiente

A agenda internacional de meio ambiente relacionada à aviação civil inclui três áreas de atuação: ruído, qualidade do ar local e mudança climática. A agenda está concentrada principalmente no Comitê de Proteção Ambiental da Aviação da OACI (*Committee on Aviation Environmental Protection – CAEP*) e nos seus respectivos grupos de trabalho. A competência regimental para representação internacional em temas de meio ambiente está atribuída à Assessoria Internacional (ASINT). A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) e a Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) possuem participação fundamental nos grupos técnicos do CAEP.

As temáticas de ruído e qualidade do ar local são as mais tradicionais nas discussões internacionais sobre o impacto ambiental da aviação.



Tais questões estão centradas na análise de medidas operacionais, tecnológicas, estratégicas 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 das tecnologias possíveis de serem implantadas nos projetos dos produtos aeronáuticos é estabelecer requisitos de certificação para tais produtos – aeronaves e motores – que atendam aos objetivos ambientais e reduzam as externalidades ambientais relativas às operações aéreas, principalmente nas áreas situadas nos entornos dos aeroportos.

Para atuar no tema de mudança climática, que ganhou destaque na agenda de meio ambiente em anos recentes, a OACI estabeleceu uma cesta de medidas para a redução das emissões de gases do efeito estufa. Esta cesta incluiu: (1) a criação de uma nova *Standards and Recommended Practice* - SARP destinada à certificação de aviões quanto às suas emissões de CO₂, incorporada ao Volume III do Anexo 16 da Convenção de Chicago; (2) a elaboração de critérios de sustentabilidade para combustíveis sustentáveis de aviação; (3) a disseminação de melhores práticas operacionais e o incentivo à criação de planos de ação para a redução das emissões de CO₂; e (4) a criação de medidas baseadas em mercado com vistas à limitação das emissões de CO₂ da aviação civil internacional aos níveis de 2020, incorporada ao Volume IV do Anexo 16, conhecidas como CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction System for International Aviation*).

Essas atividades são acompanhadas pela ANAC com vistas ao auxílio na elaboração das normas e recomendações internacionais, com o objetivo especial de garantir que o posicionamento da Agência e as características próprias do Brasil sejam considerados quando da elaboração ou da revisão dessas SARPs. Essa atividade é especialmente importante pelo fato de serem os Volumes de I a IV do Anexo 16 as bases dos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil 34, 36, 38 e da Resolução 496 de 2018 da ANAC.



Quadro 6 – Referência às unidades organizacionais e relação exaustiva dos itens da agenda internacional de meio ambiente.

| Multilateral | UORG |
|---|-------|
| Comitê de Proteção Ambiental - CAEP / OACI | ASINT |
| • <i>Steering Group</i> | ASINT |
| • <i>Grupo de trabalho WG1 – Ruído na fonte</i> | SAR |
| • <i>Grupo de trabalho WG2 - Aeroportos e Operações</i> | SIA |
| • <i>Grupo de trabalho WG3 - Emissões na fonte</i> | ASINT |
| • <i>Grupo de trabalho WG4 – CORSIA</i> | ASINT |
| • <i>Modelling and Databases Group & Forecasting and Economic Analysis Support Group - MDG/FESG</i> | ASINT |
| • <i>Fuels Task Group – FTG</i> | ASINT |
| • <i>LTAG Task Group- Long Term Goal</i> | ASINT |

3.7. 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. Os principais temas estão relacionados à elaboração de tratados internacionais, à interpretação de normas existentes ou à construção de entendimentos jurídicos sobre determinados temas técnicos e à manutenção do Registro Aeronáutico Internacional.

Atualmente, há dois fóruns multilaterais da OACI que tratam sobre Direito Aeronáutico Internacional, quais sejam, o Comitê Legal (*Legal Committee*) e a Comissão de Especialistas de Autoridades Supervisoras do Registro Aeronáutico (*Commission of Experts of the Supervisory Authority of the International Registry - CESAIR*), constituída por Estados signatários da Convenção da Cidade do Cabo. Em ambos os fóruns, o Brasil tem participação de destaque.

No âmbito do Comitê Legal, a agenda de trabalho é composta por diversos temas. Em especial, destacam-se o grupo de trabalho que trata sobre a revisão das regras para resolução de controvérsias e o grupo de trabalho criado para discutir a implementação efetiva do Artigo 12 da Convenção de Chicago. A participação da Agência é importante para influenciar o



processo de elaboração de convenções e de tratados internacionais de interesse direto do país, os quais, uma vez ratificados, serão incorporados ao marco regulatório brasileiro.

Quadro 7 – Referência às unidades organizacionais e relação exaustiva dos itens da agenda internacional de direito aeronáutico internacional.

| Multilateral | UORG |
|--|----------------------------------|
| Comissão de Especialistas de Autoridades Supervisoras do Registro Aeronáutico – CESAIR / OACI | SAR |
| Comitê Legal - OACI | ASINT / GT-Direito Internacional |
| • <i>Grupo de Trabalho - Artigo 12 da Convenção de Chicago (Regras do Ar) – Article 12 (Rules of the Air)</i> | ASINT / GT-Direito Internacional |
| • <i>Grupo de trabalho sobre revisão das regras para resolução de diferenças</i> | ASINT / GT-Direito Internacional |
| • <i>Reunião dos Estados Partes (Convenção de Montreal 1999) sobre revisão de determinação dos limites de responsabilidade</i> | ASINT / GT-Direito Internacional |

3.8. 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 as iniciativas relacionadas à capacitação e treinamento com outras autoridades de aviação civil ou entidades 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 com 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 com 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*.

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 Inspetores de Segurança Operacional – Operações.

Devido a restruturações metodológicas do Programa, a ANAC passou por novo processo de reconhecimento até ser elevada à categoria de membro-pleno do Programa *TRAINAIR Plus* em 2015. Em janeiro de 2020, o Centro de Treinamento da ANAC receberá uma auditoria da OACI que analisará o cumprimento pela ANAC dos requisitos que a qualificaria como Centro de Excelência Regional (*TRAINAIR Plus Regional Training Centre of Excellence membership - RTCE*), nível máximo do Programa da OACI.

Além dos evidentes benefícios de oferecer 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* possui importância estratégica para a Agência na medida em 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 Entendimento com a autoridade de aviação civil da França – *Direction Générale de l'Aviation Civile* (DGAC) – em 2013 e sua posterior renovação em dezembro de 2017. Além das ações de cooperação técnica previstas, esse Memorando também permite 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).

3.9. Cooperação técnica internacional

As missões de representação institucional de cooperação técnica internacional estão voltadas a iniciativas bilaterais e multilaterais que visam promover o intercâmbio de informações, práticas regulatórias, melhores experiências e práticas do setor com outras autoridades de

aviação civil e entidades internacionais. Pela sua natureza, essa agenda é transversal entre as Superintendências da Agência e inclui os oito macrotemas elencados acima.

A agenda de cooperação técnica engloba iniciativas de aproximação bilateral com órgãos governamentais e autoridades de aviação civil de referência internacional com vistas a promover a integração e a harmonização dos processos regulatórios. São os casos dos órgãos de aviação civil dos Estados Unidos, notadamente a Administração de Aviação Federal – *Federal Aviation Administration* (FAA) e a Administração de Segurança do Transporte – *Transportation Security Administration* (TSA), além da Autoridade de Aviação Civil da França – *Direction Generale de l'Aviation Civile* (DGAC) e da Agência Europeia de Segurança Operacional da Aviação – *European Aviation Safety Agency* (EASA).

Ao mesmo tempo, a ANAC tem aprofundado seu relacionamento com as autoridades de aviação civil dos países latino-americanos e dos lusófonos que participam da Comunidade de Autoridades de Aviação Civil Lusófonas – CAACL. Nessas iniciativas, o objetivo principal é prover assistência técnica, compartilhar informações e conhecimentos voltados ao fortalecimento institucional das autoridades e ao aprimoramento do setor de aviação civil desses países, o que está diretamente alinhado com a iniciativa “Nenhum País Deixado para Trás” da OACI (*No Country Left Behind*).

Cabe ainda ressaltar que a agenda de cooperação também inclui iniciativas multilaterais no âmbito da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) e do Sistema Regional de Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP). Nesses casos, a ANAC busca promover melhores práticas, compartilhar experiências e oferecer treinamento e capacitação, bem como prover assistência técnica aos países latino-americanos que auxilie no aprimoramento dos níveis de segurança e promova o desenvolvimento sustentável da aviação civil da região.



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 2020. Alinhadas com o planejamento estratégico da Agência para o período 2020 - 2026, tais diretrizes contribuem para o esforço institucional de definição da estratégia de atuação nos diferentes fóruns dos quais participa.

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

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

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 representantes designados 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 da Aviação Civil Internacional (OACI). Com o objetivo de atender à visão consignada em sua identidade estratégica, qual seja, a de ser referência na promoção da segurança e do desenvolvimento da aviação civil, a autoridade 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, o Ministério das Relações Exteriores (MRE) e o Ministério da Infraestrutura.

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 Exteriores¹. 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 assuntos, pode-se citar os temas de meio ambiente,

1 Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, Art. 8º, §8º.



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 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)* e *Transportation Security Administration (TSA)*, dos Estados Unidos; *École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC)*, da França; Comissão Europeia; Agência Europeia de Aviação Civil (EASA); *Transport Canada (TCCA)*; 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 de países lusófonos para o provimento de assistência técnica, no âmbito do Programa da OACI “No Country Left Behind”.

5. PRIORIZAÇÃO DOS FÓRUNS INTERNACIONAIS

Com objetivo de estabelecer a agenda prioritária de atuação internacional para 2020, foi aplicada a metodologia única de priorização, baseada na análise multicritérios² e no método *Value-Based Thinking*³, criada no PAI 2018 e aprimorada no PAI 2019.

Essa metodologia que engloba todos os itens da agenda internacional, garante a identificação das missões estratégicas que agregam maior valor para consecução das competências institucionais e dos objetivos estratégicos da ANAC, além de ser uma ferramenta de transparência e

2 A análise multicritérios consiste em uma ferramenta de auxílio ao processo decisório para que a tomada de decisão pelo gestor esteja baseada em critérios técnicos objetivos e transparentes, sem que seja desconsiderada a análise subjetiva dos atores envolvidos. JANNUZZI, P. de M.; MIRANDA, W. L. de; SILVA, D. S. G. da. Análise multicritério e tomada de decisão em políticas públicas: aspectos metodológicos, aplicativo operacional e aplicações. *Informática Pública*; ano 11, v. 1, pp. 69-87, 2009. Disponível em: http://www.ip.pbh.gov.br/ANO11_N1_PDF/analise_multicriterio_e_tomada_de_decisao_em_Politicas_Publicas.pdf. Último acesso em 27 de nov. de 2017. Embora a decisão seja de natureza técnico-política, entende-se que o tomador de decisão deve estar pautado por informações e parâmetros objetivos, os quais se alinhariam aos seus valores e análises estratégicas, e seriam, ao final, legitimados pela posição hierárquica na instituição. *Department for Communities and Local Government. Multi-criteria analysis: a manual*. Londres: *Communities and Local Government Publications*, 2009. Disponível em: http://eprints.lse.ac.uk/12761/1/Multi-criteria_Analysis.pdf. Último acesso em 28 de nov. de 2017.

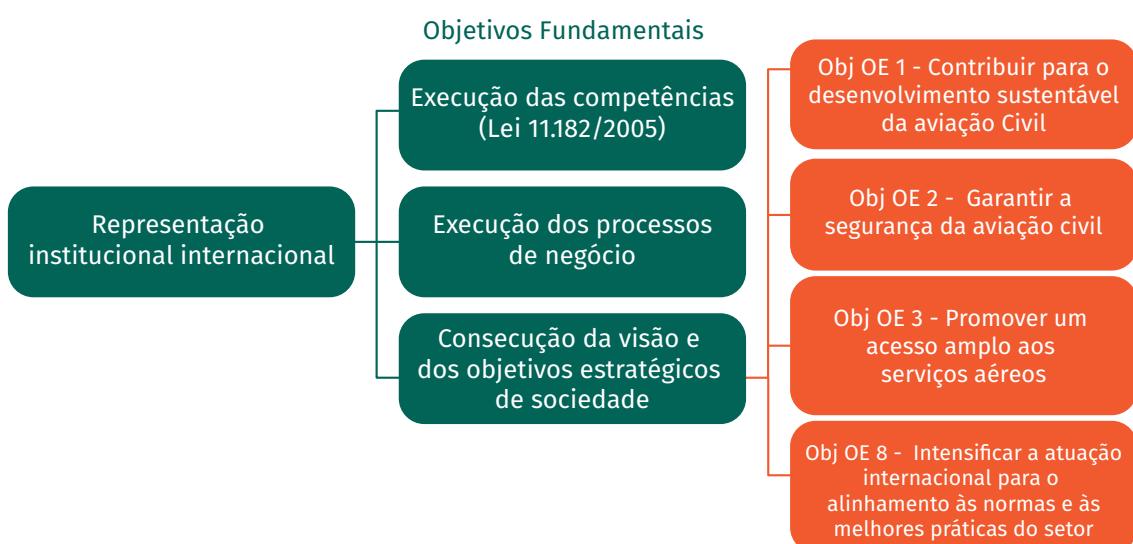
3 O método *Value-Focused Thinking* (VFT), por sua vez, constitui-se como uma abordagem focada, sobretudo, no reconhecimento do valor gerado por determinada decisão. Nessa abordagem, as alternativas de solução de um problema são meios para o atingimento de um resultado almejado pelo valor que ele gera à instituição. A base dessa abordagem está na definição dos valores que se buscam dentro de um contexto de decisão. KEENEY, R. L. *Value Focused Thinking*. Londres: *Harvard University Press*, 1992.



clareza para tomada de decisão dos gestores na alocação de recursos, principalmente frente a um cenário de escassez orçamentária. O resultado da aplicação desse instrumento é a geração de um ranking de priorização das missões de representação institucional de caráter internacional.

Ressalta-se que as missões de representação institucional sob o escopo do PAI devem, necessariamente, contribuir para a execução das competências legais da Agência, conforme estabelecido pela Lei no 11.182/2005, e de seus processos de negócio, bem como para a consecução da visão e dos objetivos estratégicos consolidados no Plano Estratégico 2020-2026.

Fluxograma I – Cadeia de valor das missões de representação institucional



Por conseguinte, as missões de representação institucional teriam três objetivos específicos:

- Melhorar a qualidade regulatória;
- Fortalecer a Agência como referência internacional; e
- Ampliar a oferta de transporte aéreo e melhorar o ambiente de negócios do setor.

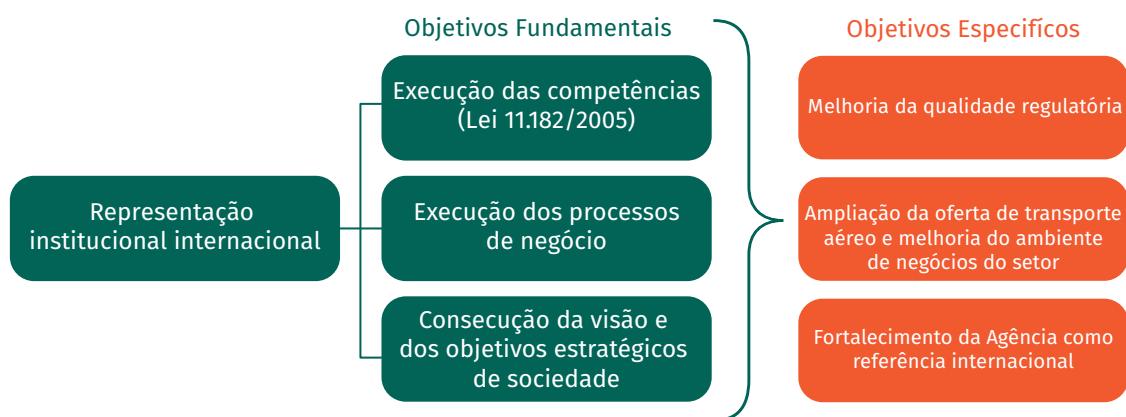
Para a consecução do objetivo Melhoria da qualidade regulatória, as missões de representação institucional devem ter potencial de impacto na execução, melhoria ou conclusão dos processos de negócio da Agência e ter potencial de impacto em temas da agenda regulatória atual ou

futura, documento no qual são formalmente definidas as prioridades regulatórias da ANAC para o período de dois anos.

Para a promoção do objetivo específico Ampliação da oferta de transporte aéreo e melhoria do ambiente de negócios do setor, as missões de representação institucional devem, potencialmente, impactar o mercado de transporte aéreo, a infraestrutura aeroportuária e a indústria aeronáutica brasileira.

Por fim, dentro do objetivo específico Fortalecimento da Agência como referência internacional, as missões de representação institucional devem projetar a autoridade de aviação civil brasileira no cenário internacional e fortalecer a credibilidade do sistema de aviação civil brasileiro, por meio de avaliação da importância do tipo de atuação do representante da ANAC e do tipo/nível do fórum.

Fluxograma II – Objetivos das missões de representação institucional



Com base na definição dessa cadeia de valor, estabeleceu-se, conforme a seguir, o aprimoramento dos critérios para a priorização da agenda de missões de representação institucional de caráter internacional da Agência:



| Critérios | Descrição |
|--|--|
| A: Potencial de impacto nos processos de negócio da Agência | Avalia se os assuntos discutidos na missão estão relacionados a algum dos processos de negócio da Agência e como a realização da missão contribui para a execução, melhoria ou conclusão desse processo. |
| B: Potencial de impacto na agenda regulatória | Avalia se o assunto abordado na missão está relacionado com a agenda regulatória atual ou possui potencial de impacto na agenda regulatória futura da Agência e se o assunto abordado na missão contribui para apreensão de melhores práticas ou internalização/atualização de requisitos. |
| C: Potencial de impacto no mercado de transporte aéreo, na infraestrutura aeroportuária e na indústria aeronáutica brasileira | Avalia se o assunto discutido na missão contribui para a ampliação da oferta de serviços aéreos e para a promoção de um ambiente favorável aos negócios no setor, por meio da redução de barreiras técnicas ou das dificuldades estruturais, burocráticas ou econômicas. |
| D1: Potencial de impacto na imagem externa da ANAC – Tipo de Atuação | Avalia o impacto da participação da Agência sobre a percepção internacional da autoridade de aviação civil brasileira e do sistema de aviação civil brasileiro. Esse impacto pode ser medido pela importância do tipo de atuação do representante da ANAC cujo papel proativo e de liderança têm maior impacto na imagem externa da Agência. |
| D2: Potencial de impacto na imagem externa da ANAC – Tipo de fórum | Avalia o impacto da participação da Agência sobre a percepção internacional da autoridade de aviação civil brasileira e do sistema de aviação civil brasileiro. Esse impacto pode ser medido pelo nível do fórum, sendo que aquelas missões nas quais participam executivos com capacidade decisória têm maior impacto na imagem externa da Agência. |

Cada missão de representação institucional prevista no Anexo I deste Plano foi avaliada com base nesses cinco critérios, gerando uma lista de priorização da agenda internacional da Agência para 2020. Essa lista de missões foi priorizada de acordo com os critérios e considerando aspectos qualitativos, como, por exemplo, as diretrizes da política externa brasileira, as diretrizes regulatórias e as diretrizes deste Plano, que servem como instrumento de orientação à tomada de decisão dos gestores da ANAC.

Tendo em vista as análises objetivas, advinda do método apresentado, e subjetiva, decorrente das diretrizes citadas acima, entende-se que as missões classificadas como prioritárias são consideradas estratégicas e imprescindíveis para conquista dos objetivos específicos e para geração de valor para ANAC, devendo ser assegurados recursos orçamentários e humanos para sua realização.

6. GESTÃO DO CONHECIMENTO

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-o disponível e acessível a todos ao longo do tempo, com o intuito de aumentar a eficiência e a qualidade dos processos.

No caso específico da ANAC, a implantação da gestão do conhecimento é fundamental para que a atividade regulatória esteja alinhada com a realidade setorial, que está em constante transformação. É importante que o marco regulatório seja permanentemente atualizado frente aos desafios vigentes, e que os servidores estejam preparados para acompanhar as constantes inovações relacionadas à aviação civil.

O PAI 2020 busca a ampliação e o fortalecimento das ações de gestão do conhecimento da atuação internacional da Agência. Essas ações visam a captura, criação, preservação e compartilhamento do conhecimento vivenciado, adquirido e desenvolvido em missões de representação institucional de caráter internacional.

O fortalecimento da gestão do conhecimento da atuação internacional da ANAC objetiva a obtenção dos seguintes benefícios e se baseia nas iniciativas detalhadas a seguir:



- (i) Impulsionar a capacidade de influência da Agência nos diferentes grupos técnicos internacionais, em particular, os grupos que atuam na definição de parâmetros normativos (*standard-setting groups*);
- (ii) Mitigar o risco de perda repentina do conhecimento necessário para uma atuação qualificada nos fóruns internacionais; e
- (iii) Aumentar o contato da ANAC com as melhores práticas internacionais em regulação de aviação civil.

Iniciativas de Gestão do Conhecimento da Atuação Internacional:

1. Priorização da agenda internacional

O primeiro passo para obtenção de conhecimento estratégico e de qualidade, com acesso a informações relevantes e participação em discussões significativas sobre aviação civil internacional, passa pela avaliação da importância relativa dos eventos internacionais para a autoridade reguladora brasileira. Para tal, aplica-se metodologia para priorização de missões internacionais detalhada no capítulo 5.

2. Preparação dos representantes das missões

A escolha do representante para participar de reuniões, painéis, fóruns técnicos e grupos de trabalho influencia diretamente na criação, no desenvolvimento e na posterior disseminação do conhecimento internamente. Importante que o servidor designado para participar de missão internacional tenha domínio técnico do tema, fluência oral e escrita em pelo menos um dos idiomas oficiais do evento, capacidade de comunicação e expressão oral e habilidade de negociação e articulação. Cabe aos gestores das unidades organizacionais a seleção dos participantes com base na experiência e nos conhecimentos necessários elencados anteriormente.

Além disso, a Assessoria Internacional, juntamente com os gestores das áreas finalísticas, deverá auxiliar o servidor com o objetivo de prepará-lo para a missão internacional. Informações sobre o contexto no qual se insere a organização internacional e o fórum que será objeto da missão, detalhamento sobre seu processo decisório e os procedimentos de trabalho, bem como o posicionamento da Agência sobre o assunto

a ser discutido ou acordo a ser negociado são fundamentais para uma atuação de qualidade da ANAC. Busca-se instruir melhor o servidor para que ele exerça maior influência nos assuntos internacionais em favor dos interesses da ANAC e, de modo mais amplo, da sociedade brasileira.

Para tal, em 2020, serão realizadas reuniões anteriores e posteriores às missões, formação de grupos técnicos de discussões, caso necessário, e a criação de um programa básico de capacitação baseado nas competências transversais essenciais para a representação institucional internacional.

3. Relatório pós-evento

Após o retorno à Agência do servidor representante na missão de representação institucional de caráter internacional, é de suma importância a produção de relatório qualitativo de participação, contendo descrição sucinta do evento, documentos analisados, histórico das discussões, posicionamento brasileiro, decisões finais, ações internas recomendadas e a previsão da agenda futura. A produção do relatório pós-evento é fundamental para formalizar a participação do servidor na missão, justificar a importância da presença da ANAC no evento e preservar o conhecimento e a memória frutos da atuação internacional.

Em 2020, será lançado um novo modelo de relatório para simplificação do processo de extração de dados e informações e facilitação da realização de pesquisa sobre os temas discutidos na missão. Esse novo modelo visa também tornar menos complexo o preenchimento do relatório pelos servidores participantes de missões internacionais.

4. Repositório de Informações

Iniciativa divulgada na primeira edição do PAI, em 2017, o repositório de informações se presta à conservação, à proteção e à centralização dos documentos relativos à participação da Agência em missões de caráter internacional, além de registros resultantes de reuniões do Comitê e do Conselho da OACI, produzidos pelo Assessor de Transporte Aéreo da ANAC em Montreal. Essa ferramenta teve seu funcionamento iniciado em 2018 para armazenamento e consulta dos documentos e está em pleno funcionamento desde então.



5. Papo Internacional

O objetivo dessa ação é a ampla disseminação da experiência adquirida pelos representantes das missões aos demais servidores da ANAC, com foco nos principais assuntos discutidos, histórico dos temas, posicionamento do Brasil e demais países nas reuniões, painéis, fóruns e grupos de trabalho internacionais.

6. Revista Conexão Internacional

A Revista Conexão Internacional viabiliza a troca de informações sobre atuação internacional da Agência e sobre aviação civil mundial, possibilitando o compartilhamento e a multiplicação de conhecimento dentro e fora da ANAC, tendo como principal seção uma coletânea de artigos elaborados pelos próprios colaboradores. Os textos são escritos em linguagem acessível, ainda que técnica, e abrangem matérias relacionadas ao campo de ação dos articulistas. A Revista possui tiragem semestral, formato *online* e é publicada com ISSN (*International Standard Serial Number*) próprio desde 2018.

7. Reformulação da página de Atuação Internacional na internet

O acesso dos cidadãos e do setor regulado às informações públicas será simplificado com a reformulação da página Atuação Internacional do sítio eletrônico da ANAC na internet. Com a reorganização e a atualização do conteúdo da página, haverá um espaço dedicado a cada macrotema do Plano de Atuação Internacional, onde serão incluídas informações detalhadas sobre os respectivos fóruns, painéis e grupos de trabalho. Também será dado destaque aos acordos internacionais firmados pela Agência, às cooperações técnicas desenvolvidas com outros países e organizações internacionais, além do acesso à revista Conexão Internacional e a outros conteúdos relacionados à atuação internacional da Agência.

O resultado esperado do fortalecimento 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 – 2020

Dada a natureza da agenda internacional, não é possível precisar com antecedência as datas e os locais de realização de diversos eventos e reuniões. Por esse motivo, a relação de eventos previstos no Anexo 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.

Ressalte-se que a inclusão de missões de representação institucional no Anexo do PAI deverá necessariamente passar pela mesma avaliação das missões planejadas, tendo como base os critérios de priorização constantes deste Plano. A avaliação das missões que forem incluídas ao longo de 2020 servirá para garantir que a Agência concentre a alocação de seus recursos nos eventos identificados como prioritários.

O presente Plano, portanto, deverá ser revisado de modo sistemático, devendo ser divulgado à Diretoria e às unidades organizacionais da Agência informações sobre as modificações promovidas no corpo do documento e no Anexo. Será produzido, ainda, relatório de monitoramento detalhado sobre a execução das atividades previstas, contendo análise qualitativa dos benefícios gerados pela participação da ANAC nas missões de representação institucional.

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. 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 5.731/20067 ; (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:

| MACROTEMA | DIRETOR* |
|-----------------------------------|-----------------|
| SAFETY | Juliano Noman |
| PRODUTOS AERONÁUTICOS | Juliano Noman |
| REGULAÇÃO ECONÔMICA | Juliano Noman |
| FACILITAÇÃO | Ricardo Bezerra |
| SECURITY | Ricardo Bezerra |
| MEIO AMBIENTE | Juliano Noman |
| DIREITO AERONÁUTICO INTERNACIONAL | Ricardo Bezerra |

* Essa distribuição dos macrotemas deverá ser revisada ao longo do ano de 2020, em decorrência da posse de novos diretores.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme destacado no capítulo introdutório, o presente Plano de Atuação Internacional possui três objetivos, a saber: (i) estabelecer a agenda prioritária de atuação internacional para 2020; (ii); aprimorar a análise de custo-benefício da participação da Agência em fóruns internacionais de representação institucional; e (iii) fortalecer as atividades de gestão do conhecimento da atuação internacional.

Ao sistematizar a agenda por meio de metodologia de priorização já consagrada e introduzida no PAI 2018, o Plano serve como uma ferramenta de gestão capaz de subsidiar as decisões do corpo diretivo sobre alocação de recursos humanos e financeiros. Dentro do atual modelo de gestão da ANAC, o Plano tem o mérito de prover aos gestores informações acuradas sobre a atuação internacional da Agência, permitindo a identificação dos fóruns mais relevantes para o cumprimento de suas atribuições institucionais e a canalização dos esforços da organização para 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, consequentemente, para a melhoria da inteligência organizacional.

Conjugados, os benefícios do Plano de Atuação Internacional da ANAC contribuirão para a consecução 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 ampliação do acesso a um transporte aéreo seguro e de qualidade e promoção de um ambiente de negócios do setor aéreo que permita o desenvolvimento do mercado e da indústria.

Finalmente, com o objetivo de garantir a maior eficiência da atuação internacional, é importante o envolvimento e comprometimento dos gestores e do corpo diretivo com as ações delineadas neste Plano.



**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