



Plano de **ATUAÇÃO INTERNACIONAL** **2018**



Plano de **ATUAÇÃO INTERNACIONAL** 2018

PLANO DE ATUAÇÃO INTERNACIONAL – 2018

Coordenação Técnica

Daniel Ramos Longo

Equipe Técnica

Marcela Braga Anselmi

Barbara Sbraletta Margadonna

Realização

Assessoria Internacional – ASINT

Apoio

Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Dezembro de 2017

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. ALINHAMENTO DO PLANO DE ATUAÇÃO COM O PLANO ESTRATÉGICO DA ANAC	12
3. AGENDA INTERNACIONAL DA ANAC	15
3.1. Critérios para categorização de fóruns internacionais	15
3.2. Macrotemas:	17
3.2.1. <i>Safety</i>	17
3.2.2. Produtos aeronáuticos	22
3.2.3. Regulação econômica	25
3.2.4. Facilitação	27
3.2.5. <i>Security</i>	28
3.2.6. Meio ambiente	30
3.2.7. Direito aeronáutico internacional	32
3.2.8. Capacitação e treinamento	33
3.2.9. Cooperação técnica internacional	36
4. DIRETRIZES DA ATUAÇÃO INTERNACIONAL DA ANAC	38
5. PRIORIZAÇÃO DOS FÓRUNS INTERNACIONAIS	42
6. GESTÃO DO CONHECIMENTO	46
Ações do Programa de Gestão do Conhecimento da Atuação Internacional	47
7. MONITORAMENTO E REVISÃO DO PAI / ANAC – 2018	51
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	53



ANEXOS

ANEXO I – AGENDA DE EVENTOS INTERNACIONAIS 2018

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 2018 – SAFETY

- III.A. Auditoria internacional – USOAP

ANEXO IV – AGENDA INTERNACIONAL 2018 – PRODUTOS AERONÁUTICOS

ANEXO V – AGENDA INTERNACIONAL 2018 – REGULAÇÃO ECONÔMICA

- V.A. Acordos de serviços aéreos

ANEXO VI – AGENDA INTERNACIONAL 2018 – FACILITAÇÃO

ANEXO VII – AGENDA INTERNACIONAL 2018 – SECURITY

- VII.A. Auditoria internacional – USAP

ANEXO VIII – AGENDA INTERNACIONAL 2018 – MEIO AMBIENTE

ANEXO IX – AGENDA INTERNACIONAL 2018 – DIREITO INTERNACIONAL AERONÁUTICO

ANEXO X – AGENDA INTERNACIONAL 2018 – 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 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, 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.



Em janeiro de 2017, foi lançada a primeira edição deste Plano, que teve como objetivo precípuo apresentar um primeiro levantamento sistemático da agenda internacional 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 de aprimoramento da gestão na medida em que apresentaram os principais indicadores e resultados das missões de representação institucional de caráter internacional das quais a Agência participou.

O Plano de Atuação Internacional 2018 consolida algumas melhorias em relação à primeira edição apresentando uma metodologia baseada em critérios objetivos de priorização da agenda internacional da Agência. O pressuposto essencial que orienta esse exercício de priorização é o de que as missões de representação institucional devem agregar valor à Agência, contribuindo para a execução de suas competências legais e dos processos de negócio, assim como para a consecução da visão e dos objetivos estratégicos consubstanciados no Plano Estratégico da Agência. Este documento visa cumprir, portanto, os seguintes objetivos fundamentais:

- (i) Elencar as missões de representação institucional da Agência prioritárias para o período;*
- (ii) Definir as bases para uma análise de custo-benefício da participação da Agência em fóruns internacionais de representação institucional;*
- (iii) Promover iniciativas de gestão do conhecimento da atuação internacional.*

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 mundo¹.

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 2.5.²). 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 2.5.1.1.³).

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

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

3. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Iniciativa 2.5.1.1. *Implantar um sistema de inteligência organizacional*. Plano Estratégico – 2015/2019, p. 38.



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**



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. fornece 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;⁴ os demais fóruns que não possuem personalidade jurídica no plano internacional

4. HERZ, M.; HOFFMAN, A. 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, requer-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 nove eixos temáticos, os quais são definidos na seção seguinte.

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

3.2. Macrotemas:

3.2.1. Safety

Para o presente Plano de Atuação Internacional, a categoria ‘*Safety*’ abarca 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; 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 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 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 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 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 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 tem o intuito de avaliar a capacidade que um Estado tem de 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 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 3 do presente Plano de Atuação Internacional.

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

Bilateral	
Procedimento de Implementação de Manutenção com a FAA – Estados Unidos	SAR
Anexo ao BASA de Orientação de Manutenção com a EASA	SAR
Multilateral	
Painel de Operações de Voo – FLTOPSP	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 meteorologias	SPO
Subgrupo de helicópteros	SPO
Subgrupo de resgate e sistema de combate a incêndio	SPO
Painel de Gerenciamento da Segurança Operacional – SMP	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
Painel de Artigos Perigosos – DGP	SPO
Grupo de Trabalho de notificação de ocorrência	SPO
Grupo de Trabalho sobre bateria de lítio	SPO
Grupo de Trabalho sobre treinamento	SPO
Painel de Projeto e Operações de Aeroportos – ADOP	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
Painel de Aeronavegabilidade – AIRP	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
Painel de Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas – RPASP	SAR, SPO
Grupo de Trabalho sobre aeronavegabilidade de RPAS	SAR



Grupo de Segurança Operacional de Cabine – ISCG	SPO
Programa Próxima Geral de Profissionais da Aviação – NGASP	SPO, SGP
Subcomitê das Nações Unidas sobre Transporte de Artigos Perigosos – UN-TDG	SPO
Grupo de Colaboração Internacional sobre Gerenciamento da Segurança Operacional – SM-ICG	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	
Conselho de Revisão de Políticas de Manutenção Internacional - IOEPB	SAR
Conselho de Revisão de Políticas de Manutenção Internacional – IMRBPB	SAR
Grupo de Autoridades para a elaboração de normas sobre sistemas remotos – JARUS	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
Associação Mundial de Perigo Aviário	SIA
Aviation Data Exchange – AVDEX.	SAR
Grupo de Gerenciamento de Manutenção - MMT	SAR
Grupo Regional de Segurança Operacional da Aviação Pan-América – RASG-PA	SPO
Sistema Regional de Vigilância da Segurança Operacional – SRVSOP	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
Comitê de Prevenção de Perigo Aviário das Regiões SAM e CAR – CARSAMPAF	SIA
Simpósio Anual sobre Manutenção da ARSA	SAR
Conferência Internacional de Segurança Operacional da Aviação	SAR
Reunião Anual de Aeronavegabilidade da Aviação Civil	SAR
Reunião Regional de Coordenadores Nacionais de Observação Contínua – NCMC	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 a 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, para a conclusão de acordos de reconhecimento mútuo de certificação, 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.

Bilateral	
Acordos técnicos	SAR
Multilateral	
Painel de Aeronavegabilidade – AIRP	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
Painel de Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas – RPASP	SAR, SPO
Grupo de Trabalho sobre aeronavegabilidade de RPAS	SAR
Grupo de Gerenciamento da Certificação – CMT	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
Reunião Anual de Gerentes de Programa Parte 23	SAR
Comitê de Consulta de Elaboração de Normas de Aviação – ARAC	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
Comitê do ASTM sobre Aeronaves da Aviação Geral - F44	SAR
Grupo de Trabalho sobre Guia de Materiais Compostos – CMH-17	SAR
SAE International	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
Conferência para Padronização de Sistemas Digitais Complexos, Software e Hardware Eletrônico Embarcado	SAR
Conferência Global de Produção	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.

Bilateral	
Acordos de Serviços Aéreos	SAS
ICAN	SAS
Multilateral	
Painel de Regulação Econômica do Transporte Aéreo – ATRP	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
Painel de Análise de Dados da Aviação – ADAP	SAS
Grupo de Previsão de Tráfego	SAS
Grupo de Trabalho Multidisciplinar sobre previsões de tráfego de longo prazo	SAS
Painel de Economia de Aeroportos – AEP	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
GEPEJTA – CLAC	Diversas



3.2.4. Facilitação

A agenda internacional de facilitação inclui discussões sobre inúmeros assuntos, dentre os quais pode-se 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 exaustiva 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	
Painel de Facilitação – FALP	
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
Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL	
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, 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*.

Bilateral	
Grupo de Coordenação de Segurança da Aviação – ASCG	SIASIA
Multilateral – OACI	
Painel de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – AVSECP	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
Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL	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
Conferência de AVSEC da IATA	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 Internacional⁵, mediante apoio técnico fornecido pela Rede Ambiental⁶. A Rede Ambiental é constituída pela

5. 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.

6. 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.



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 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, 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 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 Inspetores 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.

3.2.9. 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 e experiências com outras autoridades de aviação civil. 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 – além da autoridade de aviação civil da França – *Direction Generale de l'Aviation Civile (DGAC)* e a Agência Europeia de Segurança Operacional da Aviação – *European Aviation Safety Agency (EASA)*.



Ao mesmo tempo, a ANAC também tem-se aproximado das 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 que ajudem o aprimoramento dos níveis de segurança e promovem o desenvolvimento sustentável da aviação civil da região.

Informações detalhadas sobre agenda internacional de cooperação técnica internacional podem ser encontradas no Anexo 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 2018. Alinhadas com o planejamento estratégico da Agência para o período 2015 – 2019, 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 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.

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.



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 Exteriores⁷. 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

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



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; *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.

5. PRIORIZAÇÃO DOS FÓRUNS INTERNACIONAIS

O objetivo do presente Plano é apresentar uma proposta de metodologia única de priorização das missões de representação institucional que abarque todos os itens da agenda internacional da ANAC. Essa metodologia é fundamental para que, em um cenário de restrição orçamentária ou de recursos humanos, se possa garantir a participação em missões identificadas como estratégicas para a Agência.

A proposta ora apresentada está baseada na análise multicritérios e no método *Value-Based Thinking*. Com base na literatura acadêmica,⁸ 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.⁹ 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.

O método *Value-Focused Thinking* (VFT),¹⁰ 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.

8. 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_Políticas_Publicas.pdf>. Último acesso em 27 de nov. de 2017.

9. 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.

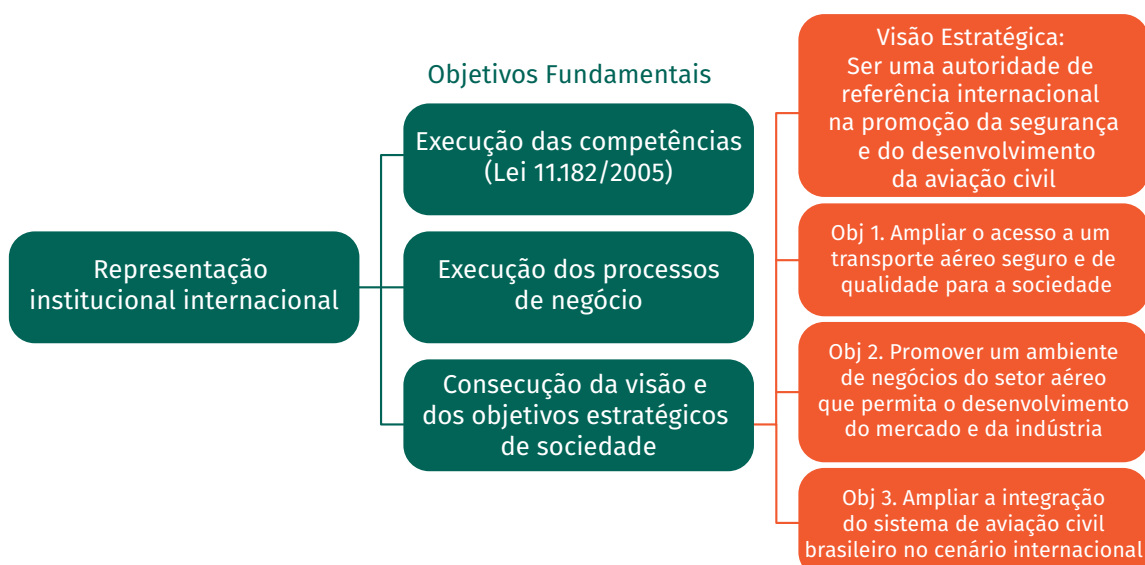
10. KEENEY, R. L. *Value Focused Thinking*. Londres: Harvard University Press, 1992.



Definidos de maneira mais clara quais são os valores almejados, o segundo passo é estabelecer os objetivos específicos, os quais devem ser meios de articular esses valores. Esses objetivos devem constituir uma cadeia de valor para a tomada de decisão.

Para a elaboração da metodologia de priorização do PAI 2018, foi primeiramente estabelecida a cadeia de valor gerada pelas missões de representação institucional. Entende-se que as missões de representação institucional que estão 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 2015-2019.

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.*

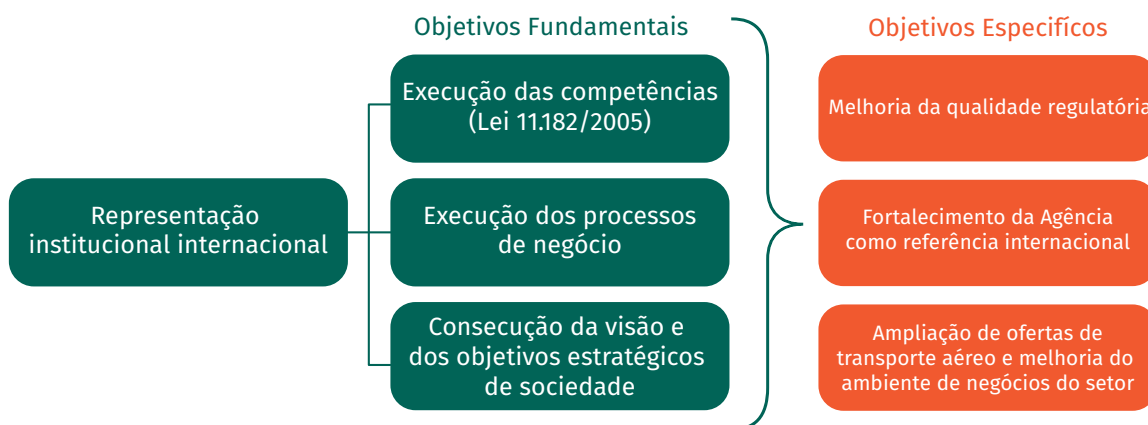


Para a consecução do objetivo Melhoria da qualidade regulatória, as missões de representação institucional devem promover a melhoria da execução dos processos de negócio da Agência e da execução da agenda regulatória, documento no qual são formalmente definidas as prioridades da Agência para o período de dois anos.

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 fim, para a realização do objetivo específico Ampliação da oferta de transporte aéreo e melhoria do ambiente de negócios do setor, as missões de representação institucional devem contribuir para a abertura do mercado de transporte aéreo nacional e para a promoção de um ambiente de negócios competitivo, sustentável e eficiente.

Fluxograma II – Objetivos das missões de representação institucional



Com base na definição dessa cadeia de valor, estabeleceu-se a seguinte proposta de 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 com algum dos processos de negócio da Agência e como a realização da missão contribui para o desenvolvimento ou execução desse processo.
B: Alinhamento com a agenda regulatória da ANAC	Avalia se os assuntos abordados na missão estão relacionados com a agenda regulatória da Agência e como a realização da missão contribui para o desenvolvimento da agenda regulatória.
C: Potencial de impacto no mercado de transporte aéreo, na infraestrutura aeroportuária e na indústria aeronáutica brasileira	Avalia se os assuntos discutidos na missão contribuem 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 à entrada e das dificuldades estruturais, burocráticas e econômicas.
D: Potencial de impacto na imagem externa da ANAC	Avalia o impacto da não participação sobre a percepção internacional da autoridade de aviação civil brasileira e do sistema de aviação civil brasileiro. Esse impacto pode ser medido pela representatividade perante autoridades de referência internacional ou regional, e pela continuidade de trabalhos previamente iniciados, de tal modo que fóruns em que participam autoridades de referência ou que se espera um papel proativo e de liderança da ANAC têm maior impacto na imagem externa.

Cada missão de representação institucional prevista no Anexo I deste Plano foi avaliada com base nesses quatro critérios, gerando uma lista de priorização da agenda internacional da Agência para 2018. Essa lista de missões priorizadas 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, serve como instrumento de orientação à tomada de decisão dos gestores da Agência. Entende-se que essas missões geram um alto valor à execução das competências legais e dos processos de negócio, e à consecução dos objetivos estratégicos e, por isso, devem ser assegurados recursos orçamentários e humanos para sua realização.

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.

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 esteja constantemente atualizado frente aos desafios vigentes, e que os servidores estejam preparados para acompanhar as constantes inovações relacionadas à aviação civil.

Seguindo essa linha, a atuação internacional é de suma relevância para que a Agência seja capaz de influenciar e antecipar as alterações nos parâmetros normativos internacionais que orientam a regulação brasileira. Este Plano de Atuação Internacional e seus Anexos são, portanto, 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.

Alinhado a um dos objetivos estratégicos de aprendizado e crescimento presente no Planejamento Estratégico (2015-2019), este documento apresenta um programa de ações que visam à captura, criação, preservação e compartilhamento do conhecimento vivenciado, adquirido e desenvolvido em missões de representação institucional de caráter internacional.



Esse programa objetiva a obtenção dos seguintes benefícios e se baseia nas ações detalhadas em sequência:

- (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.

Ações do Programa de Gestão do Conhecimento da Atuação Internacional:

1. Priorização da agenda internacional

O primeiro passo para obter conhecimento 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. No PAI 2018, aplica-se uma nova metodologia para priorização de missões internacionais, detalhada no capítulo 5.

2. Seleção e preparação dos representantes

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 às unidades organizacionais, a seleção dos participantes mais adequados para as missões e a prática de Mentoria (*Mentoring*) após o retorno da missão, ou seja, o repasse de informações e experiências a outros colaboradores. Dessa forma, as Superintendências prepararão novos colaboradores (*backups*) para a atuação internacional.



Além disso, a Agência deverá desenvolver um programa de capacitação à distância baseado nas competências transversais necessárias para representação institucional nos eventos previstos na agenda internacional. Com esse instrumento, busca-se preparar melhor o servidor para exercer maior influência nos assuntos internacionais em favor dos interesses da instituição e, de modo mais amplo, da sociedade brasileira.

3. Relatório pós-evento

Após o retorno do representante da missão à Agência, 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, reter e preservar o conhecimento e a memória frutos da atuação internacional.

4. Repositório de Informações

Iniciativa divulgada na primeira edição do PAI (2017) e voltada à conservação, à proteção e à centralização de todos os relatórios descritivos de 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 terá seu funcionamento iniciado em 2018 para armazenamento e consulta dos documentos.

5. Papo ANACadêmico Internacional

Por meio dessa ação, é possível ampliar a disseminação da experiência adquirida pelos representantes das missões para que os demais servidores da ANAC possam entender e debater sobre os principais temas e assuntos discutidos nas principais reuniões, painéis, fóruns e grupos de trabalho.



Ao invés de criar um novo programa de compartilhamento de conhecimento, vislumbrou-se a utilização de uma ferramenta de capacitação aprovada e bastante disseminada junto aos colaboradores. No caso da aplicação da gestão do conhecimento da atuação internacional, o Papo ANACadêmico Internacional será utilizado para compartilhar informações sobre significativas discussões ocorridas em organismos internacionais ou entre autoridades estrangeiras, por meio de palestras ministradas por participantes de missões de representação institucional de caráter internacional da Agência.

6. Grupos de estudos

Outra proposta a ser desenvolvida em 2018 é a constituição de grupos de estudos com participação das diversas unidades organizacionais sobre temas mais impactantes e significativos tratados em reuniões internacionais. O objetivo dessa iniciativa é melhor preparar previamente o representante internacional da ANAC para atuar de forma proativa, agregando valor às discussões a serem realizadas em painéis e grupos de trabalho.

A socialização entre os participantes dos grupos de estudos é importante pois permite que o conhecimento tácito, subjetivo e inerente às habilidades individuais seja compartilhado e enriquecido, resultando em novos conhecimentos. Além disso, permite que outros colaboradores sejam também detentores de informações antes exclusivas do participante da missão, criando *backups* de conhecimento.

A ideia é implementar, ao longo de 2018, pelo menos quatro grupos de estudos que prepararão os representantes da Agência para realização das missões internacionais. A escolha dos temas deverá estar alinhada à agenda regulatória. Os resultados e entregas estipulados para esses grupos serão *Working Papers*, Relatório de participação do evento (após a missão) e artigos a serem publicados na Revista Conexão Internacional. As UORGs cederão seus servidores para participarem dos grupos de estudos, e a Assessoria Internacional acompanhará as discussões no papel de mediador.



7. Revista Conexão Internacional

Com tiragem semestral e formato online, a Revista Conexão Internacional viabiliza a troca de informações, o compartilhamento e a multiplicação de conhecimento dentro da Agência, tendo como principal seção uma coletânea de artigos elaborados pelos próprios colaboradores. Os textos são escritos em uma linguagem acessível, ainda que técnica, e abrangem matérias relacionadas ao campo de ação dos articulistas.

A proposta para 2018 é o fortalecimento do periódico por meio da aproximação, do intercâmbio e do debate entre os leitores e a Revista. A criação de um canal de comunicação com os servidores e a divulgação de artigos e comentários via intranet são caminhos que criam uma rede de compartilhamento de informações com efeito multiplicador do conhecimento dentro da instituição.

8. Parceria com universidades e centros de pesquisa

Outra ação, ainda embrionária, mas com grande potencial de enriquecimento do conhecimento da Agência, é a busca de parcerias com universidades e centros de pesquisa sobre temas relacionados à aviação civil internacional. Em 2018, a Assessoria Internacional pretende organizar encontros acadêmicos para melhor discussão, análise de viabilidade e implementação dessa proposta.

O fortalecimento da gestão do conhecimento da atuação internacional também vai ao encontro da missão da ANAC de “Garantir a todos os brasileiros a segurança e a excelência da aviação civil” e da visão de “Ser uma autoridade de referência internacional na promoção da segurança e do desenvolvimento da aviação civil”. 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 – 2018

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 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.

Ressalte-se que a inclusão de missões de representação institucional no Anexo I do PAI deverão necessariamente passar pela mesma avaliação das missões planejadas, tendo como base os critérios de priorização constantes deste Plano. Além disso, missões de representação institucional de nível hierárquico e que tenham caráter decisório terão prioridade elevada para a Agência, dado o alto potencial de impacto não apenas no marco regulatório nacional, como também na imagem externa da autoridade de aviação civil brasileira.

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 no corpo do documento e no Anexo I. Os demais Anexos, por conterem informações gerais sobre os diversos painéis e grupos dos quais a ANAC participa, poderão ser modificados de maneira constante para mantê-los o mais atualizado possível.

Juntamente com a publicação da nova versão, será divulgado, ainda, relatório de monitoramento detalhado sobre a execução das atividades previstas, contendo inclusive análise qualitativa dos benefícios gerados pela participação da Agência nas missões de representação institucional.

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 monitoramento. 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 apreciação 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;¹¹ (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	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

11. 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) elencar as missões de representação institucional da Agência prioritárias para o período; (ii) apresentar uma análise custo-benefício da participação da Agência em fóruns internacionais de representação institucional; e (iii) promover iniciativas de gestão do conhecimento da atuação internacional.

Ao sistematizar a agenda e oferecer uma metodologia de priorização para a execução das missões de representação institucional, 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 o exercício de sistematização e priorização da agenda internacional da ANAC, as próximas etapas devem contemplar os seguintes tópicos: implementação de ações de disseminação do conhecimento proveniente da atuação internacional da ANAC; melhoria das análises de custo-benefício das missões de representação institucional e melhoria da metodologia de priorização da agenda internacional da ANAC; 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