

ANEXO V – AGENDA INTERNACIONAL DE REGULAÇÃO ECONÔMICA

Os fóruns tanto bilaterais como multilaterais de regulação econômica tratam, basicamente, de regulação econômica do transporte aéreo e de regulação econômica de aeroportos.

A agenda bilateral para assuntos de regulação econômica do transporte aéreo está centrada na negociação de acordos de serviços aéreos, os quais têm como objetivo disciplinar os direitos de tráfego e permitir maior conectividade entre as partes. Pela agenda ser bastante intensa, esse item será discutido em maior profundidade na parte 5.A deste Anexo.

A agenda multilateral de regulação econômica do transporte aéreo foca, principalmente, na participação de dois painéis da OACI ligados ao Comitê de Transporte Aéreo do Conselho, quais sejam:

- Painel de Regulação do Transporte Aéreo da OACI – *Air Transport Regulation Panel (ATRP)*;
- Painel de Análise e Dados da Aviação – *Aviation Data and Analysis Panel (ADAP)*.

A agenda multilateral de regulação de aeroportos se concentra em um único painel técnico da OACI, também ligado ao Comitê de Transporte Aéreo, a saber:

- Painel de Economia de Aeroportos – *Airport Economics Panel (AEP)*.

Para ambos os temas da agenda de regulação econômica, o GEPEJTA constitui-se como fórum de âmbito regional de natureza estratégica para a inserção e integração regional da Agência com as demais autoridades de aviação civil.

A seguir, são apresentadas informações completas de cada um dos fóruns multilaterais de regulação econômica. Na parte 5.A. deste Anexo, se detalha a agenda de acordos de serviços aéreos da Agência.

PAINEL DE REGULAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO – ATRP

Âmbito da atuação:	Multilateral – OACI	Qualificação do Brasil:	Membro
Nível de representação requerido:	Gerencial/Técnico	Periodicidade de reuniões:	A cada 2 anos (ou sob demanda)

I. REPRESENTAÇÃO

Perfil requerido do painelista:

Os Termos de Referência atuais do painel não especificam requisito de formação acadêmica. No entanto, pelas discussões atualmente em andamento, é desejável que o painelista tenha, no mínimo, conhecimento de conceitos básicos de regulação econômica do transporte aéreo (com foco em questões concorrenciais e relações de consumo), acordos de serviços aéreos e direitos de tráfego.

II. MANDATO DO GRUPO

Composição:	Documentos de Referência:
<p>Países membros (28): Alemanha, África do Sul, Arábia Saudita, Argentina, Austrália, Brasil, Canadá, Chile, China, Egito, Emirados Árabes, Espanha, Estados Unidos, França, Índia, Jamaica, Japão, Nigéria, Países Baixos, Polônia, Quênia, Reino Unido, Rússia, Senegal, Suíça, Tunísia e Venezuela.</p> <p>Organizações Observadoras (03): União Europeia, <i>Airport Council International</i> (ACI) e <i>Civil Air Navigation Services Organization</i> (CANSO), <i>European Civil Aviation Conference</i> (ECAC), <i>Global Express Association</i> (GEA), <i>International Air Transport Association</i> (IATA), <i>International Federation of Air Line Pilots' Associations</i> (IFALPA), <i>International Transport Workers' Federation</i> (ITF), <i>Worldwide Airport Coordinators Group</i> (WWACG).</p>	<p>DOC 8632 – Políticas da OACI sobre Taxação em matéria de transporte aéreo internacional (<i>ICAO's Policies on Taxation in the Field of International Air Transport</i>)</p> <p>DOC 9626 – Manual sobre Regulação do Transporte Aéreo Internacional (<i>Manual on the Regulation of International Air Transport</i>)</p>

Objetivos:

De acordo com os Termos de Referência aprovados pelo Comitê de Transporte Aéreo (ATC), são objetivos do Painel de Regulação do Transporte Aéreo – *Air Transport Regulation Panel* (ATRP):

- . Desenvolver visão de longo prazo para a liberalização do transporte aéreo internacional;
- . Examinar e desenvolver acordo internacional de liberalização de acesso a mercados;
- . Elaborar compêndio de políticas e práticas atuais de competição nacional e/ou regional;
- . Desenvolver um acordo internacional a ser utilizado pelos Estados sobre a liberalização do controle e propriedade de empresas aéreas;
- . Desenvolver conjunto de princípios sobre proteção ao consumidor;
- . Desenvolver um acordo internacional para facilitar a liberalização de serviços de carga aérea;
- . Atualizar a política e o material de orientação da OACI sobre regulação do transporte aéreo internacional, incluindo assuntos relacionados com competição justa, com vistas a

- mantê-los atualizados para que respondam às mudanças e às necessidades dos Estados-Membros da OACI;
- . Desenvolver material de orientação adicional, quando requerido, que facilite a liberalização, incluindo importantes assuntos que possam surgir conforme progride o processo de liberalização;
 - . Prover informações para apoiar o monitoramento dos desdobramentos da regulação e liberalização do transporte aéreo, como nas áreas de acesso a mercados, competição, propriedade e controle de empresas aéreas, proteção ao consumidor e salvaguardas;
 - . Avaliar impacto da proliferação de taxas e impostos;
 - . Analisar as possibilidades de estabelecer novos mecanismos para garantir o financiamento sustentável das funções de supervisão em nível regional e dos Estados;
 - . Analisar maneiras e caminhos adicionais para melhorar a situação das políticas da OACI para o desenvolvimento econômico sustentável do sistema de transporte aéreo, incluindo a utilidade de um possível novo Anexo ou outras soluções aceitáveis; e
 - . Outras tarefas que possam ser assinaladas pelo Comitê de Transporte Aéreo.

Histórico de discussão do ATRP:

Desde a Sexta Conferência Mundial de Transporte Aéreo (*Sixth Worldwide Air Transport Conference*), o foco do painel tem sido o acordo de liberalização da propriedade e controle de empresas aéreas designadas, bem como o acordo de liberalização de acesso ao mercado.

Inicialmente, cada acordo estava sendo discutido em grupos de trabalhos distintos, mas o painel propôs ao Secretariado a combinação entre os grupos, o que foi aceito. Importante ressaltar que o Brasil e a Nova Zelândia são pontos focais do acordo sobre liberalização da propriedade e controle de empresas aéreas.

Até a realização do ATRP 14, buscava-se alcançar um único acordo consensual entre os membros do Painel, mas, em virtude do dissenso sobre a questão dos direitos de tráfego, decidiu-se pela retirada desse tema do corpo do acordo de liberalização de acesso mercado. Assim, o Painel passará a discutir a elaboração de protocolos adicionais ao acordo principal: um incluindo 3ª e 4ª liberdades, um incluindo até 5ª liberdade; e o terceiro com a previsão de 7ª liberdade para os serviços aéreos de carga. Acredita-se que, dessa maneira, será possível a simplificação da estrutura de acordos de serviços aéreos, mas mantendo a possibilidade de que cada Estado libere gradativamente o acesso aos direitos de tráfego.

Em relação ao tema “proteção ao consumidor”, foram estabelecidos os princípios basilares de proteção ao consumidor, que foram encaminhados aos Estados Membros pela Carta Oficial (*State Letter*) SP 38/1-15/60, de 31 de julho de 2015. Além disso, durante a 39ª Assembleia, foram apresentados alguns documentos de trabalho (*Working Papers*) sugerindo que fosse mantida a troca de experiências entre os Estados Membros na aplicação dos princípios e que a OACI continue a incentivar essa conduta.

Embora o tema tenha sido pautado para o ATRP 14, não houve muita discussão sobre este assunto. Até o momento, poucos países apresentaram à OACI informações sobre a aplicação dos princípios e o Secretariado sugeriu que o debate sobre possíveis revisões ocorra apenas quando os países atingirem um maior nível de maturidade sobre o tema. Acredita-se que, para o presente triênio, o tema não demandará esforços significativos do painel.

Questões emergentes da agenda:

1. Negociação de acordo de liberalização da propriedade e do controle das empresas aéreas.

A liberalização da propriedade e do controle de empresas aéreas designadas em um acordo multilateral é desejável para o Brasil, pois, caso venha a se concretizar a liberação do capital estrangeiro no patamar de 100%, haveria uma situação em que, para determinado ASA, não teríamos empresa apta a ser designada pelo Brasil.

Para o mercado, de forma geral, a mudança nas tradicionais cláusulas de propriedade e controle contribuiria para a adaptação das empresas aéreas ao ambiente dinâmico de investimentos e permitiria aos Estados uma participação mais efetiva no transporte aéreo internacional. Esse fator poderia propiciar uma maior oferta de voos internacionais por empresas estrangeiras no Brasil.

2. Negociação de acordo de liberalização de acesso ao mercado.

Embora o acordo multilateral esteja caminhando para um cenário de múltiplos protocolos, com diferentes níveis de abertura aos direitos de tráfego, acredita-se que o resultado ainda será benéfico para o Brasil. Inicialmente, o novo acordo propiciará a simplificação da estrutura de acordos de serviços aéreos e acredita-se que, com o passar do tempo, os países migrarão para o protocolo com 5ª liberdade, proporcionando o contínuo aumento da conectividade do transporte aéreo.

3. Negociação de princípios gerais de proteção ao consumidor.

A expectativa é de que o tema não seja muito discutido no curto prazo. O maior receio em relação ao tema é que, em algum momento, se decida pelo estabelecimento de padrões de regulação dos direitos dos consumidores a serem seguidos pelos Estados Membros, mas essa hipótese é pouco provável.

III. COMPOSIÇÃO DE SUBGRUPOS DE TRABALHO

Grupo de Trabalho sobre o Desenvolvimento de acordos internacionais de liberalização de acesso a mercados e controle e propriedade de empresa aérea (Working Group on the development of international agreements on the liberalization of market access and air carrier ownership and control) – WG1

Objetivos do subgrupo:

- a) Examinar e elaborar proposta de acordo internacional de ampla cobertura para que os Estados liberalizem o acesso aos mercados;
- b) Elaborar proposta de acordo internacional independente para a liberalização da propriedade e do controle de empresas aéreas, incluindo a preparação de um projeto de texto apropriado para o acordo, com um enfoque específico, de substituição da “cláusula de nacionalidade” para a designação das linhas aéreas nos acordos de serviços aéreos existentes por um critério alternativo ou de eliminação da cláusula.

Composição do subgrupo:

Estados relatores: Austrália e Brasil.

Membros (20): Alemanha, Arábia Saudita, Austrália, Brasil, Canadá, Chile, China, Egito, Emirados Árabes, Espanha, Estados Unidos, França, Jamaica, Japão, Nigéria, Países Baixos, Polônia, Quênia, Reino Unido e Suíça.

Estados Observadores (6): Áustria, Cingapura, Nova Zelândia, Portugal, Qatar e Suécia.

Organizações Observadoras (4):

International Air Transport Association (IATA), International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA), International Transport Workers' Federation (ITF) e WorldWide Airport Coordinators Group (WWACG).

IV. PARTICIPAÇÃO DA ANAC

Histórico da participação da ANAC:

Pelo fato de o Brasil ser ponto focal do acordo de liberalização da propriedade e controle de empresas aéreas designadas, a participação dos membros da ANAC tem sido intensa nesse tópico. Os representantes da ANAC têm mantido contato frequente com a representante da Nova Zelândia (outro ponto focal do assunto) para a preparação da minuta do acordo e têm defendido a proposta nas reuniões do painel.

A participação dos representantes também tem sido relevante na avaliação das propostas apresentadas pelos outros pontos focais responsáveis pelo acordo de liberalização de acesso ao mercado.

Representantes brasileiros:

Membro

Ricardo CATANANT	Superintendente da SAS	ricardo.catanant@anac.gov.br	3314-4422
------------------	------------------------	------------------------------	-----------

Alternos

Rodrigo ALENCAR	Gerente-Técnico de Assessoramento da SAS	rodrigo.alencar@anac.gov.br	3314-4109
Rogério COIMBRA	SAC/MT	rogerio.coimbra@aviacao.gov.br	3311-7365

V. ESTRATÉGIA DA ATUAÇÃO

Avaliação do alinhamento entre as atividades do ATRP e os objetivos estratégicos da Agência:

O trabalho desenvolvido no âmbito do ATRP está intimamente relacionado aos três objetivos estratégicos no nível de sociedade, pois dele pode resultar a ampliação da oferta de transporte aéreo, fruto de um ambiente de negócios mais flexível e integrado ao cenário internacional.

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

Avaliação sobre a importância do ATRP para o atingimento dos objetivos estratégicos da Agência:

O trabalho desenvolvido no âmbito do ATRP está intimamente relacionado aos três objetivos estratégicos no nível de sociedade, pois dele pode resultar a ampliação da oferta de transporte aéreo, fruto de um ambiente de negócios mais flexível e integrado ao cenário internacional.

Descrição das metas/objetivos da ANAC junto ao ATRP:

Em relação aos aspectos de liberalização do mercado, o objetivo é promover uma maior liberalização do acesso ao mercado.

Sobre o tema “proteção ao consumidor”, o objetivo é que sejam mantidos princípios não vinculantes que orientem as normas produzidas pela Agência, mas sem a prescrição daquilo que deva ser regulado.

PAINEL DE ANÁLISE E DADOS DA AVIAÇÃO – ADAP

Âmbito da atuação:	Multilateral - OACI	Qualificação do Brasil:	Membro
Nível de representação requerido:	Gerencial/Técnico	Periodicidade das reuniões:	A cada 2 anos

I. REPRESENTAÇÃO

Perfil requerido do painelista:

De acordo com o documento de trabalho AT-WP/2129, de 15/8/2016, apresentado pela Secretaria do Comitê de Transporte Aéreo (ATC) na 209ª Sessão do Conselho com base no DOC 9482, os membros do ADAP devem representar a expertise nas matérias de competência do painel e representar adequadamente o ponto de vista geográfico dos Estados Membros. Requer-se especialista qualificado e experiente em estatística de aviação, projeção e análise econômica.

II. MANDATO DO GRUPO

Composição:

Países membros (34): África do Sul, Arábia Saudita, Bahamas, Brasil, Canadá, China, Costa Rica, Egito, Emirados Árabes, Estados Unidos, Etiópia, França, Geórgia, Índia, Itália, Jamaica, Jordânia, Madagascar, Mali, Moldávia, Nigéria, Polônia, Quênia, Reino Unido, Ruanda, Rússia, Serra Leoa, Suécia, Tunísia, Turquia, Ucrânia, Uganda, Tanzânia e Venezuela.

Organizações Observadoras (6): *Association of European Airlines (AEA), Airport Council International (ACI), International Air Transport Association (IATA), EUROCONTROL, International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA), World Tourism Organization (WTO), International Labour Organization (ILO), International Telecommunication Union (ITU), UN Conference on Trade and Development (UNCTAD), Universal Postal Union (UPU), International Transport Forum (ITF) da OECD.*

Documentos de Referência:

DOC 9060 – Manual de Referência sobre o Programa de Estatística da OACI (*Reference Manual on the ICAO Statistics Programme*).

Objetivos:

Os novos Termos de Referência para o Painel de Análise e Dados da Aviação – *Aviation Data and Analysis Panel (ADAP)*, apresentados pela Secretaria do Comitê de Transporte Aéreo (ATC) na 209ª Sessão do Conselho, por meio do AT-WP/2129, Anexo A, com vistas a atender as disposições estabelecidas na Declaração Consolidada de Políticas da ICAO para o Transporte Aéreo que seriam apresentadas na 39ª Assembleia, foram:

- Desenvolver a estrutura de trabalho metodológica denominada *Aviation Satellite Account (ASA)* para aprovação pela Comissão de Estatística das Nações Unidas (UNSC);
- Revisar a metodologia para completar conjuntos de dados não reportados e a sua conformidade com as diretrizes da UNSC para preenchimento de lacunas;
- Propor mudanças nos formulários de dados do transporte aéreo a serem preenchidos e submetidos pelos Estados Membros ao Programa Estatístico da OACI;

- . Desenvolver, em coordenação com o Comitê de Proteção Ambiental (CAEP), um plano de trabalho de implementação para os elementos de Monitoramento, Registro e Verificação (MRV) do Plano Global de Medidas Baseadas em Mercado (GMBM);
- . Desenvolver metodologias de coleta, processamento e análise *Big Data* para aviação;
- . Refinar as metodologias para atualizar as atuais projeções de longo prazo sobre tráfego e a sua personalização;
- . Atualizar as projeções de pessoal certificado de aviação;
- . Desempenhar as tarefas atribuídas pelo Comitê de Transporte Aéreo.

Histórico de discussão do ADAP:

Os Termos de Referência do *Statistics Panel* (STAP) foram originalmente definidos pela Resolução da Assembleia A16-34, que direcionava o Conselho a manter um painel de estatística e especialistas responsáveis dos Estados a quem o a Secretaria poderia consultar a qualquer tempo.

Diante do plano de trabalho aprovado pela 38ª Sessão da Assembleia, o painel foi renomeado para *Aviation Data and Analysis Panel* (ADAP), tendo sido estabelecidos novos Termos de Referência. Assim, o ADAP teve a sua primeira reunião realizada entre os dias 14 e 17 de abril de 2014, em Montreal.

Na oportunidade, o Brasil foi representado pelos servidores Cristian Vieira dos Reis, Gerente de Acompanhamento de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado, na condição de Membro, Vitor Caixeta Santos, Cargo Comissionado Técnico V, na condição de Substituto, e Felemon Gomes Boaventura, Especialista em Regulação de Aviação Civil, na condição de Assessor, todos lotados na então Gerência de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado (GEAC) da então Superintendência de Regulação Econômica (SRE). Compareceram ao ADAP/1 membros, substitutos e assessores de 19 Estados, assim como observadores de 3 Estados e de 6 organizações internacionais, totalizando 49 participantes.

O principal objetivo da reunião foi a revisão do Programa Estatístico e a recomendação das mudanças necessárias. Além disso, o Painel foi requerido a apoiar a Secretaria no desenvolvimento e manutenção de um conjunto único de projeção de longo prazo relacionado ao tráfego aéreo a partir do qual possam ser produzidas projeções detalhadas e customizadas para, entre outros propósitos, o planejamento de sistemas de navegação aérea e a análise ambiental. Também foi objetivo da reunião apoiar a Secretaria na definição de indicadores para medir a conectividade do transporte aéreo.

Durante a reunião, a Secretaria do ADAP apresentou as ações desenvolvidas pela OACI desde a 10ª Sessão da Divisão de Estatística (STA/10). Entre elas, cabe destacar a implementação da nova plataforma *on line* denominada ICAO Data+. Também foram objeto de discussão e recomendação alterações de ordem técnica no conjunto de formulários que são utilizados pelos Estados para fornecer as informações requeridas pelo Programa Estatístico da OACI.

As discussões abordaram também a necessidade de cooperação entre unidades da OACI, como o ATRP, os Grupos de Trabalho Multidisciplinares para a implementação do *Aviation System Block Upgrades* (MDWG-ASBUs), assim como entre a OACI e outras organizações internacionais que também coletam e analisam dados da aviação, como a IATA, ACI, a Organização Mundial de Turismo (WTO), entre outras, com vistas a evitar a duplicidade de esforços.

Foi recomendada a criação de um grupo de trabalho multidisciplinar do ADAP para o desenvolvimento de projeções de longo prazo sobre tráfego aéreo, denominado de (MDWG-

LTF), cujo produto deveria ser apresentado durante a 39ª Assembleia em 2016. A possibilidade de a OACI disseminar e comercializar as informações produzidas com base nos dados informados pelos Estados Membros para o Programa Estatístico foi enfatizada pela Secretaria, salvo quando notificada por algum Estado Membro sobre a confidencialidade de determinado dado, o que foi amplamente apoiada pelos participantes.

Questões emergentes da agenda:

A programação para o ADAP/2, apresentada pela Secretaria do Comitê de Transporte Aéreo (ATC) na 209ª Sessão do Conselho, por meio do AT-WP/2129, Anexo A, com vistas a atender as disposições estabelecidas na Declaração Consolidada de Políticas da ICAO para o Transporte Aéreo aprovada na 39ª Assembleia, contempla as seguintes questões que demandarão análise e posicionamento dos membros do Painel:

- i) Relatório dos resultados da 39ª Sessão da Assembleia, com foco nas recomendações relacionadas às matérias de competência do ADAP e outras atividades que impactam o seu programa de trabalho.
- ii) Desenvolvimento da estrutura metodológica denominada *Aviation Satellite Account (ASA)* a ser aprovada pela Comissão de Estatística das Nações Unidas (UNSC).
- iii) Revisão da situação do fornecimento de dados pelos Estados Membros para o Programa Estatístico da OACI e revisão da metodologia para preencher os conjuntos de informações não reportadas e a sua conformidade com as diretrizes da UNSC para preenchimento de lacunas.
- iv) Modernização e reestruturação do Programa Estatístico da OACI, incluindo alterações nos formulários de dados do transporte aéreo, em especial no Formulário M, sobre tráfego e consumo de combustível.
- v) Desenvolvimento, em coordenação com o CAEP, de um plano de trabalho de implementação dos elementos do Monitoramento, Registro e Verificação (MRV) do Plano Global de Medidas Baseadas em Mercado (GMBM) para a aviação internacional.
- vi) Desenvolvimento de Metodologia para coleta, processamento e análise *Big Data* na OACI.
- vii) Revisão dos resultados das estimativas de longo prazo sobre tráfego e refinamento adicional das metodologias econométricas para atualização das estimativas atuais e a sua personalização em cooperação com os Grupos de Projeção de Tráfego (TFGs).
- viii) Desenvolvimento de projeções de profissionais certificados de aviação, mediante avaliação da proposta de um formulário de coleta dos dados necessários, especialmente sobre gênero, que posteriormente serão enviados aos Estados Membros para informe à OACI.
- ix) Avaliação de uma proposta sobre o plano de trabalho do Plano de Transporte Aéreo Global.

III. COMPOSIÇÃO DE SUBGRUPOS DE TRABALHO

1. Grupo de Previsão de Tráfego (*Traffic Forecasting Group*) - TFG

Objetivos do subgrupo:

Atender a demanda por projeções de tráfego aéreo em rotas de longa distância e subsidiar o planejamento econômico, especialmente aquelas relacionadas às medidas para a redução do congestionamento de tráfego aéreo e dos aeroportos. Constitui um suporte técnico direto que apoia o planejamento dos sistemas de navegação aérea.

Composição:

Membros: Jamaica, República Dominicana, Honduras e Brasil

Histórico de discussão do subgrupo:

Durante a 9ª Reunião do Grupo de Projeção de Tráfego Regional do Caribe e América do Sul (TFG CAR/SAM), ocorrida em 2012 na cidade de Tegucigalpa/Honduras, o Brasil foi representando pelo servidor Cristian Vieira dos Reis, Gerente de Análise Estatística de Acompanhamento de Mercado da ANAC, pela senhora Pérola Kottler Berman, da Infraero, e pelo senhor Miguel Antunes da Costa Junior, do Departamento de Controle de Espaço Aéreo (DECEA) do Comando da Aeronáutica. Também participaram da reunião representantes da Jamaica, República Dominicana e Honduras, além do Secretário do TFG CAR/SAM do Escritório de Transporte Aéreo (*Air Transport Bureau*).

A reunião teve como resultado o relatório com as projeções de movimento de tráfego de passageiro e movimento de aeronaves para o período de 2011 a 2031, com detalhamento por grupo de rotas de/para e dentro da região CAR/SAM, publicado no site da OACI em: http://www.icao.int/sustainability/Documents/Caribbean-SouthAmerican-RTF_en.pdf.

2. Grupo de Trabalho Multidisciplinar sobre Previsões de Tráfego de Longo Prazo (*Multi-disciplinary Working Group on Long-term Traffic Forecasts*) - MDWG-LTF

Objetivos do subgrupo:

Desenvolvimento de um conjunto único de projeção de longo prazo sobre tráfego aéreo que possa ser detalhado e customizado para diversos propósitos, entre eles o planejamento do sistema de navegação aérea e a análise ambiental.

Histórico de discussão do subgrupo:

O grupo desenvolveu uma metodologia e calculou projeções para 20 anos, cujos resultados seriam apresentados na 39ª Assembleia.

IV. PARTICIPAÇÃO DA ANAC

Representantes brasileiros:

Membro

Cristian Vieira dos Reis	Gerente de Acompanhamento de Mercado SAS/GEAC – DF	cristian.reis@anac.gov.br	3314 - 4833
--------------------------	--	---------------------------	-------------

Alternos

Vitor Caixeta dos Santos	Gerente Técnico de Análise Estatística - SAS/GEAC/GTES - DF	vitor.santos@anac.gov.br	3314 - 4513
Luiz André de Abreu Cruvinel Gordo	Gerente Técnico de Análise Econômica, SAS/GEAC/GTEC - DF	luiz.gordo@anac.gov.br	3314 - 4438

V. ESTRATÉGIA DA ATUAÇÃO

Avaliação do alinhamento entre as atividades do ADAP e os objetivos estratégicos da Agência:

Macroprocesso: Relações Institucionais

Grupo de Objetivo Estratégico: Acompanhamento do Setor

Objetivo Estratégico: Acompanhar e estimular o desenvolvimento de um setor de transporte aéreo acessível, eficiente e competitivo

Estratégias:

- . Participar da construção das políticas regulatórias para a aviação civil.
- . Aprimorar o conhecimento da sociedade sobre o setor aéreo, dando transparência sobre as informações mais relevantes.

Cadeia de Valor:

- . Acompanhamento e produção de informações sobre o setor.
- . Atuação Internacional.

Avaliação sobre a importância do ADAP para o atingimento dos objetivos estratégicos da Agência:

O ADAP é o painel responsável pelo Programa Estatístico da OACI, por meio do qual é definido o modelo de informação e os procedimentos de reporte de dados de aviação pelos Estados Membros. Tais informações são disseminadas para os mais diversos interessados, com vistas a atender os mais diversos propósitos, como planejamento de sistemas de navegação aérea, análise ambiental, turismo, regulação econômica do transporte aéreo e proteção do consumidor. Além disso, o painel é responsável por desenvolver projeções e estabelecer cooperação com outras organizações internacionais para a coleta e a análise dos dados da aviação.

Assim, a participação ativa do Brasil no painel é essencial para contribuir com o aprimoramento do Programa Estatístico e para a atualização dos processos de coleta, análise e disseminação dos dados do transporte aéreo no país. As informações necessárias são requeridas das empresas aéreas e aeroportos no país e validadas e consolidadas pela ANAC para posterior remessa à OACI. Representam, portanto, obrigação não apenas à ANAC, mas também ao setor regulado.

As aplicações das informações são as mais diversas, cabendo destacar: a elaboração de leis, a formulação de políticas públicas, a regulação e a fiscalização do setor, a promoção e a defesa da concorrência, a proteção do consumidor, a realização de investimentos em sistemas de navegação aérea, a ampliação da infraestrutura aeroportuária e o processo de concessão de aeroportos, o planejamento de oferta de voos, a realização de estudos acadêmicos, etc.

Descrição das metas/objetivos da ANAC junto ao ADAP:

O objetivo da participação no ADAP é contribuir para o aprimoramento do modelo de informação do setor aéreo, que é essencial para o cumprimento dos objetivos estratégicos da OACI, para ampliar o conhecimento da sociedade sobre o desempenho do transporte aéreo e para subsidiar estudos e a tomada de decisões no âmbito da administração pública e da iniciativa privada.

Objetivos específicos para a 2ª Reunião do ADAP

1) Continuidade da Reestruturação do Programa Estatístico: avaliar as propostas relacionadas à continuidade da reestruturação do Programa Estatístico da OACI, iniciada no ADAP/1, em especial sobre a relação custo/benefício das novas informações que se pretenda requerer dos Estados Membros, bem como as alterações naquelas informações cuja coleta já é realizada.

Neste tocante, é importante que os membros do painel avaliem a relevância, bem como a viabilidade técnica e o custo de coleta de tais informações junto ao setor regulado, para então

formular um posicionamento

2) Refinamento da Metodologia de projeção de longo prazo sobre tráfego: participar do refinamento da metodologia de projeção de longo prazo sobre tráfego, da sua customização e da atualização dos resultados apurados, com vistas a verificar se atendem às demandas e às necessidades do país sobre a matéria e contribuir com sugestões para o aprimoramento do modelo OACI.

3) Atualização da projeção sobre profissionais certificados de aviação: os representantes do país devem ter como objetivo compreender a metodologia de projeção sobre profissionais certificados de aviação e participar do seu refinamento, assim como avaliar e firmar posicionamento sobre eventual proposta de coleta de dados adicionais.

4) Desenvolvimento de Plano de Trabalho de Implementação do Monitoramento, Registro e Verificação (MRV) do Plano Global de Medidas Baseadas em Mercado (GMBM): avaliar e propor posicionamento sobre a proposta de plano de trabalho a ser apresentada, especialmente sobre o modelo de informação, a metodologia de coleta e verificação/validação dos dados, a estrutura organizacional necessária dos Estados Membros e os custos envolvidos, o conhecimento técnico necessário e outros aspectos.

5) Cooperação com outras agências das Nações Unidas e Organizações Internacionais: apoiar as iniciativas de cooperação da OACI com outras entidades para a coleta e harmonização dos dados de aviação e que representem a eliminação de duplicação de esforços.

6) Participação em Grupos de Trabalho: participar dos grupos de trabalho que eventualmente venham a ser constituídos ou continuados no âmbito do ADAP.

7) Proposta sobre o plano de trabalho do Plano de Transporte Aéreo Global: avaliar a proposta e apresentar um posicionamento, especialmente sobre possível necessidade de ampliação da coleta de dados e outras iniciativas que possam requerer esforço adicional dos Estados.

PAINEL DE ECONOMIA DE AEROPORTOS – AEP

Âmbito da atuação:	Multilateral - OACI	Qualificação do Brasil:	Membro
Nível de representação requerido:	Gerecial/Técnico	Periodicidade de reuniões:	A cada 2 anos (ou sob demanda).

I. REPRESENTAÇÃO

Perfil requerido do painalista:

Os Termos de Referência atuais do painel não especificam requisito de formação acadêmica. No entanto, pelas discussões atualmente em andamento, é desejável que o painalista tenha, no mínimo, conhecimento de conceitos de regulação econômica de aeroportos.

II. MANDATO DO GRUPO

Composição:

Estados membros (23): Alemanha, Arábia Saudita, Argentina, Austrália, Brasil, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Egito, Espanha, Estados Unidos, França, Índia, Irlanda, Japão, México, Países Baixos, Nigéria, Rússia, Senegal, Tunísia, Reino Unido.

Estados observadores(2): Indonésia e Portugal.

Organizações observadoras (8): *Airport Council International (ACI)*, *Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)*, *International Air Transport Association (IATA)*, *International Business Aviation Council (IBAC)*, *International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA)*, EUROCONTROL, Comissão Europeia e Organização Meteorológica Mundial.

Documentos de Referência:

DOC 9082 - Políticas da OACI sobre tarifação para Serviços Aeroportuários e de Navegação Aérea (*ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services*).

DOC 9562 – Airport Economics Manual.

Objetivos:

O Painel de Economia de Aeroportos – *Airport Economics Panel* (AEP) tem os seguintes objetivos:

- Monitorar as recomendações e orientações da OACI no tocante ao tema economia de aeroportos com vistas a verificar se estas se mantêm relevantes, atuais e adequadas para situação de mudança;
- Determinar como as recomendações e orientações da OACI devem ser alteradas (DOC 9082 e DOC 9562) ao longo do tempo para se manter atuais e com capacidade de apresentar soluções para os desafios relativos ao tema economia de aeroportos.
- Monitorar continuamente mudanças em comercialização e privatização de aeroportos, coletar informações de Estados em nível de implementação de políticas sobre taxas de aeroportos, e atualizar e publicar essas informações na forma de um Suplemento ao DOC 9082; e
- Desenvolver matérias de orientação especificamente sobre a gestão e operação de aeroportos que não são economicamente viáveis, mas que são necessários como partes de uma rede integrada de aeroportos, principalmente no que se refere à segurança operacional, segurança da aviação contra atos de interferência ilícita e razões

socioeconômicas.

Histórico de discussão do AEP:

A ANAC participa das discussões do AEP por via eletrônica e indicou representantes para os painéis realizados em 2015 e 2017.

Questões emergentes da agenda:

Revisão do Manual de Economia de Aeroportos (DOC 9562) e elaboração de material de orientação sobre aeroportos que não são economicamente viáveis, mas que são necessários como partes de uma rede integrada de aeroportos, principalmente no que se refere à segurança operacional, segurança da aviação contra atos de interferência ilícita e razões socioeconômicas. Trata-se de parte relevante do trabalho de revisão do Doc 9562.

III. COMPOSIÇÃO DE SUBGRUPOS DE TRABALHO, FORÇAS-TAREFA

1. Grupo de Trabalho sobre revisão do DOC 9562 – Manual de Economia de Aeroportos (Working Group on the review of the Manual on Airport Economics)

Objetivos do subgrupo:

- . Revisar o DOC 9562 – Manual de Economia de Aeroportos.

Composição do subgrupo:

Relator: O relator deste WG é o próprio Secretariado.

Membros: Alemanha, Senegal, Brasil, Canadá, Estados Unidos, França, Índia, Nigéria, Espanha, Reino Unido, Rússia, IATA e ACI.

Histórico de discussão do subgrupo:

Elaboração de questionário sobre nível de cumprimento dos Estados ao DOC 9252. O Brasil fez comentários ao questionário e consta no relatório final da última reunião do AEP. Não houve desdobramentos dos trabalhos do Grupo.

O WG está em andamento por meio da troca de informações sobre o tema por e-mail entre os participantes.

2. Grupo de Trabalho de desenvolvimento de material de orientação sobre aeroportos que não são economicamente viáveis (Working Group on the development of guidance material on non-economically viable airports)

Objetivos do subgrupo:

Discutir e apresentar material de orientação a ser incluído no DOC 9562 sobre aeroportos que não são economicamente viáveis.

Composição do subgrupo:

Relator: Índia.

Membros: Alemanha, Chile, China, Senegal, Brasil, Canadá, Estados Unidos, França, Índia, Nigéria, Espanha, Reino Unido, Rússia, Camarões, IATA e ACI.

Histórico de discussão do subgrupo:

O WG está em andamento por meio da troca de informações sobre o tema por e-mail entre os participantes.

IV. PARTICIPAÇÃO DA ANAC

Representantes brasileiros:

Membro

Rafael Pereira Scherre	Gerente - GERE/SRA	rafael.scherre@anac.gov.br	(61) 3314-4504
------------------------	--------------------	----------------------------	----------------

Advisor

José Barreto de Andrade Neto	Especialista – GERE/SRA	viviane.franco@anac.gov.br	(61) 3314-4433
------------------------------	-------------------------	----------------------------	----------------

V. ESTRATÉGIA DA ATUAÇÃO

Avaliação do alinhamento entre as atividades do AEP e os objetivos estratégicos da Agência:

O trabalho desenvolvido no âmbito do AEP está relacionado aos três objetivos estratégicos no nível de sociedade, pois dele pode resultar a viabilidade econômica dos aeroportos, resultado de um ambiente de negócios mais flexível e integrado ao cenário internacional.

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

Avaliação sobre a importância do AEP para o atingimento dos objetivos estratégicos da Agência:

Os documentos de orientação da ICAO relacionados aos aspectos econômicos dos aeroportos têm sido recorrentemente utilizados como referência pela Agência, bem como pelos regulados, em diversas discussões a respeito das propostas normativas apresentadas pela ANAC no âmbito da regulação econômica de aeroportos.

Dessa forma, dado o atual momento em que se busca atualizar esses documentos, a participação da Agência é crucial para promover junto ao painel que a atualização incorpore os melhores conceitos e práticas, de modo que esses documentos continuem a servir de referência. Ainda, busca-se como resultado que o material venha a ser menos prescritivo, respeitando a autonomia de cada Estado, e que estejam baseados em princípios como competição e não discriminação.

Tal objetivo está claramente alinhado ao objetivo estratégico da ANAC de promover um ambiente de negócios do setor aéreo que permita o desenvolvimento do mercado e da indústria.

Descrição das metas/objetivos da ANAC junto ao AEP:

Acompanhar e participar das discussões do AEP com vistas a garantir que o Manual de Economia de Aeroportos e outros materiais de orientação relacionados ao assunto sejam o menos prescritivos possíveis, respeitando a autonomia de cada Estado e estejam baseados em princípios como competição justa e equitativa.

GRUPO DE ESPECIALISTAS EM ASSUNTOS ECONÔMICOS, POLÍTICOS E JURÍDICOS DO TRANSPORTE AÉREO – GEPEJTA

Âmbito da atuação:	Regional - CLAC	Qualificação do Brasil:	Membro
Nível de representação requerido:	Técnico	Periodicidade das reuniões:	Duas vezes por ano

I. REPRESENTAÇÃO

Perfil requerido do painalista:

Não há requisitos estabelecidos nos Termos de Referência do Grupo.

II. MANDATO DO GRUPO

Composição:

Países membros (22): Argentina, Aruba, Belize, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Perú, República Dominicana, Uruguai e Venezuela.

Observadores (6): Estados Unidos, Cingapura, Coreia do Sul, Malásia, *Latin American and Caribbean Air Transport Association (ALTA)*, *International Air Transport Association (IATA)*, *International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA)*, Comunidade Andina. Outras organizações também participam esporadicamente como observadoras.

Objetivos:

De acordo com os Termos de Referência, entre as principais funções do GEPEJTA estão:

- . Analisar a evolução dos acontecimentos políticos, econômicos e jurídicos do transporte aéreo no âmbito sub-regional, regional e mundial;
- . Avaliar política, jurídica e economicamente os processos de integração sub-regional, regional e mundial;
- . Estudar e propor medidas que visem a promover a aplicação das normas e práticas recomendadas pela OACI em matéria de segurança operacional, facilitação e segurança aeroportuária;
- . Revisar periodicamente a decisão regional sobre os critérios e diretrizes em matéria de política de transporte aéreo, considerando as tendências sub-regionais e sua possível harmonização;
- . Estudar políticas e estratégias de aproximação com outros organismos regionais e sub-regionais que abordem temas relacionados com o transporte aéreo;
- . Propor posições e ações para que sejam adotadas por parte dos Estados membros da CLAC nas reuniões de caráter regional e mundial convocadas pela OACI ou outros organismos internacionais; e
- . Estudar as novas tendências na área da Administração Aeroportuária, considerando, entre outras, a privatização de áreas e serviços.

Histórico de discussão do GEPEJTA:

No último biênio, 2015-2016, as discussões do GEPEJTA concentraram-se em cinco das seis macrotarefas estabelecidas pelo Comitê Executivo.

- . Política de Transporte Aéreo: atualização da Resolução A20-01, que trata de critérios e diretrizes em política aérea.
- . Gestão Aeroportuária: atualização da Resolução A17-03 sobre concessão de aeroportos.

- Capacitação: implementação do Instituto Pan-Americano de Aviação Civil, com sede em Buenos Aires. Funcionará como um instituto de capacitação do sistema de aviação civil regional, com recursos do governo argentino e em parceria com a CLAC.
- Segurança Operacional: apresentação de diversas notas de estudos de atualização dos temas discutidos no âmbito do RASG-PA e do SRVSOP, estimulando os Estados a participar desses fóruns. Apresentação e aprovação de proposta de resolução sobre plano de assistência a vítimas de acidentes aeronáuticos e seus familiares.
- Meio Ambiente: tentativa de coordenação de posicionamento regional conjunto para a proposta de resolução da OACI sobre MBMs.

Questões emergentes da agenda:

- Revisão da Resolução A18-03, que trata de critérios e diretrizes em matéria de serviço ao cliente e qualidade de serviços aéreos e aeroportuários.
- Temas de meio ambiente relacionados com biocombustíveis e com a implementação das Medidas Baseadas em Mercado, conforme resolução recentemente aprovada pela OACI.

III. PARTICIPAÇÃO DA ANAC

Histórico da participação da ANAC:

O GEPEJTA é, por natureza, um grupo multitemático que trata praticamente de todas as matérias da aviação e, por isso, a participação da ANAC foi sempre bastante diversificada, incluindo a antigas Superintendências de Relações Internacionais, de Regulação Econômica e de Segurança Operacional.

Importante ressaltar-se que GEPEJTA não é um grupo de natureza técnica de modo que suas conclusões e decisões não visam a consolidar qualquer tipo de norma ou padrão técnico relacionado à segurança operacional ou à navegação aérea, por exemplo. Ao contrário, o Grupo tem como objetivo harmonizar políticas e promover a integração econômica do transporte aéreo regional.

Por essa razão, concentram-se em temas relacionados com meio ambiente e regulação econômica do transporte aéreo e de aeroportos. Temas técnicos são incluídos somente quando requerem algum tipo de aporte político de alto nível para sua implementação nacional.

Em 2010, A antiga SRE participou do grupo *ad hoc* de sistema estatístico integrado, cujo trabalho resultou na Resolução A20-03 sobre Modelo de Sistema Estatístico Integrado da CLAC.

A partir de 2013, a atuação do GEPEJTA esteve concentrada na então SRI porque se identificou à época a necessidade de se reestruturar a CLAC, provendo-lhe processos mais transparentes e efetivos. De acordo com a análise técnica da SRI, a atuação da ANAC era bastante deficiente e reativa, em parte porque as discussões daquele fórum eram bastante superficiais falando-lhe objetividade e mensuração de resultados.

Desde então, a atuação da ANAC voltou-se para a elaboração de um planejamento estratégico mais robusto baseado na mesma metodologia que orientou o Planejamento Estratégico da Agência. Parte desse trabalho foi finalizado em 2016, com a aprovação do Plano Estratégico da CLAC 2017-2016 e com a definição de processos de seleção para os funcionários administrativos, em especial do Secretário da CLAC.

Como resultado, espera-se que, com base nessa reestruturação, as discussões na CLAC tenham maior perenidade e tenham, de fato, impacto nos regulamentos nacionais dos Estados-membros.

Pontos de contato:			
Astor de Lima Aversa Neto	Analista Administrativo – ASINT	astor.neto@anac.gov.br	(61) 3314-4359
Marcela Anselmi	Analista Administrativo – ASINT	marcela.anselmi@anac.gov	(61) 3314-4692

IV. ESTRATÉGIA DA ATUAÇÃO

Avaliação do alinhamento entre as atividades do GEPEJTA e os objetivos estratégicos da Agência:

A CLAC como um todo contribui para o atingimento do objetivo da sociedade: 1.3 Ampliar a integração do sistema de aviação civil brasileiro no cenário internacional.

Por ser multitemático, o GEPEJTA especificamente está relacionado com duas estratégias. A primeira é a de “Participar da construção das políticas regulatórias para a aviação civil”, dentro da iniciativa “Aprimorar a negociação de acordos de serviços aéreos com objetivo de desenvolvimento da conectividade e do turismo no país”.

Também relaciona-se com a estratégia “Otimizar a gestão da exploração aeroportuária”, dentro da qual se destaca a iniciativa “Definir parâmetros de qualidade para serviços aeroportuários”

Avaliação sobre a importância do GEPEJTA para o atingimento dos objetivos estratégicos da Agência:

A participação da ANAC nas reuniões do GEPEJTA tem caráter estratégico, uma vez que é no GEPEJTA que são discutidos os assuntos políticos e econômicos do transporte aéreo que poderão, posteriormente, resultar em resoluções ou recomendações da CLAC.

Além disso, o GEPEJTA pode servir de plataforma para a inserção regional do Brasil, estabelecendo diretrizes gerais para os Estados da região, com vistas à harmonização regulatória e ao maior acesso aos mercados da região.

Cumpra assim os objetivos estratégicos da Agência de ampliar a inserção da Agência nos organismos internacionais e de alinhar os padrões e procedimentos nacionais aos internacionais.

Descrição das metas/objetivos da ANAC junto ao GEPEJTA:

Em temas de regulação econômica, o objetivo da ANAC deve ser o de promover diretrizes que ampliem a abertura dos mercados e a liberalização do setor aéreo na região.

No que se refere à regulação econômica de aeroportos, a ANAC deve garantir que os materiais de orientação estejam alinhados com os documentos e diretrizes da OACI.

Nos dois casos, deve-se buscar que o marco regulatório da ANAC seja considerado referência para os demais países da região latino-americana.

EVENTO DE NEGOCIAÇÃO DE SERVIÇOS AÉREOS – ICAN

Âmbito da atuação:	Bilateral	Qualificação do Brasil:	Participante
Nível de representação requerido:	Gerencial/técnico	Periodicidade de reuniões:	Anual

I. CARACTERÍSTICAS

Objetivos:

O evento, organizado pela OACI, objetiva facilitar a negociação de acordos sobre serviços aéreos entre os países participantes. Participam do evento delegações de dezenas de países. Para o Brasil, é uma importante possibilidade de viabilizar reuniões de consulta, com redução de gastos de deslocamento e de infraestrutura, bem como otimização dos esforços da equipe.

Dinâmica de funcionamento:

O evento ocorre uma vez por ano e permite que os Estados participantes conduzam, num único local, durante o curto período da duração do evento (uma semana), negociações com vários países destinadas à celebração de novos acordos ou atualizações nos acordos já vigentes.

A OACI atua como organizadora, consultando os interesses de negociação de cada país e combinando a agenda de todas as delegações para possibilitar as reuniões.

Paralelamente às negociações de acordos, são realizados simpósios e reuniões em que são tratados temas de transporte aéreo, como, por exemplo, salvaguardas, concorrência e obstáculos à liberalização do setor.

II. PARTICIPAÇÃO DA ANAC

Histórico da participação da ANAC:

A primeira participação efetiva da ANAC ocorreu na terceira edição do evento, em 2010, na Jamaica, quando foram realizadas 16 reuniões bilaterais. Entre os resultados da participação brasileira destaque-se a renegociação de oito entendimentos (Catar, Cingapura, Coreia do Sul, Emirados Árabes, Gana, Hong Kong S.A.R., Jamaica e Nigéria), bem como a negociação de quatro novos acordos (Bahrein, Etiópia, Islândia e Omã). Ocorreram reuniões com Canadá e Estados Unidos, em caráter preparatório para as reuniões de consulta que se realizariam na sequência, sendo ainda lançadas as bases de negociação com Namíbia e Burkina Faso.

A ANAC participou da quinta edição da ICAN, em 2012, em Jidá, na Arábia Saudita, quando se realizou um total de quinze reuniões bilaterais. Foram negociados três novos acordos (Arábia Saudita, Azerbaijão e Serra Leoa) e renegociados três outros acordos (Jordânia, Suíça e Nova Zelândia). Houve reunião com os Emirados Árabes para discutir pontos do ASA negociado no encontro anterior e foram estabelecidos contatos iniciais com Botsuana, Congo, República da Guiné, Iêmen, Tailândia e Vietnam. Ocorreram ainda reuniões com Estados Unidos e Comissão Europeia para troca de informações sobre o andamento dos respectivos acordos.

Na sexta edição da ICAN, ocorrida em Durban, na África do Sul, em 2013, a Delegação da ANAC realizou dezessete reuniões bilaterais, com a celebração de sete novos acordos (Congo, Namíbia, Sudão, Togo, Zâmbia, Seychelles e Saint Martin – Países Baixos), além da modernização dos

acordos com Costa do Marfim, Tanzânia e Jamaica. Foram concluídos ajustes aos entendimentos com Jamaica e assinado novo Memorando de Entendimentos com Nigéria. Foram realizadas reuniões com Tailândia, Botsuana e Trinidad e Tobago, para prosseguimento de tratativas anteriores. Foi negociado e rubricado acordo com Mali. Também houve reunião informal com Reino Unido para tratar de assunto de interesse das partes, além de trocas de ideias sobre o acordo com a União Europeia.

O Brasil não participou da sétima edição da ICAN, em 2014, por falta de orçamento.

Na oitava edição da ICAN, em 2015, foram realizadas um total de 21 reuniões, das quais resultaram a negociação de cinco novos entendimentos (Bahamas, Sérvia, Vietnam, Guiné Bissau e Maurício). Foram discutidos os termos do acordo com Botsuana, pendente de finalização. Também foi realizada troca de proposta de acordo com o Iraque. Por fim, foram atualizados os acordos com Egito, Israel e Hong Kong S.A.R - China, e renegociados os entendimentos com Curaçao, Noruega e Turquia. Esse total inclui ainda reuniões informais com Estados Unidos, Comissão Europeia, Noruega, Islândia, Emirados Árabes, Suíça, Espanha e Zâmbia.

Representantes brasileiros:

Ricardo CATANANT	Superintendente SAS	ricardo.catanant@anac.gov.br	61 3314-4422
Roque FELIZARDO	Gerente GEAM/SAS	roque.felizardo@anac.gov.br	61 3314-4762
Doaldo NAVAI Junior	Gerente Técnico GEAM/SAS	doaldo.junior@anac.gov.br	61 3314-4773

Justificativa da participação da ANAC:

Entende-se que o ICAN é uma oportunidade importante de realizar diversas negociações em um só evento. O evento possibilita agilizar as tratativas com diversos países e expandir a integração brasileira de forma que seria mais difícil caso fossem realizadas apenas as reuniões dedicadas em cada país.

III. ESTRATÉGIA DA ATUAÇÃO

Avaliação do alinhamento entre as atividades da ICAN e os objetivos estratégicos da Agência:

A negociação de entendimentos com os demais países, principal resultado do evento, se alinha com os objetivos estratégicos da agência de ampliar a integração do sistema de aviação civil brasileiro no cenário internacional, bem como de acompanhar e estimular do desenvolvimento de um setor de transporte aéreo acessível, eficiente e competitivo.

Avaliação sobre a importância da ICAN para o atingimento dos objetivos estratégicos da Agência:

Em virtude de sua característica de estímulo à negociação e à otimização de recursos das autoridades envolvidas, entre elas a brasileira, o evento tem grande importância no atingimento dos objetivos estratégicos da Agência.

Descrição das metas/objetivos da ANAC junto à ICAN:

O objetivo da ANAC no evento é negociar novos acordos sobre serviços aéreos ou atualizar acordos existentes, contribuindo para o cumprimento de sua competência legal. Em alinhamento com a Política Nacional de Aviação Civil, busca-se, entre outros, promover o aumento da conectividade brasileira e da oferta de serviços aéreos.

5.A. ACORDOS DE SERVIÇOS AÉREOS

1. A evolução da política regulatória e o desempenho recente do mercado aéreo internacional brasileiro

1.1. Histórico recente da regulação do transporte aéreo internacional brasileiro

1.1.1. Evolução do marco regulatório brasileiro para o transporte aéreo internacional.

Até meados da década passada, o mercado de transporte aéreo internacional brasileiro foi submetido a uma política regulatória bastante restritiva. As diretrizes regulatórias do setor não permitiam que a oferta de serviços de transporte aéreo e as tarifas cobradas pelas empresas fossem regidas pela livre oferta e demanda de mercado. As restrições atingiam as principais cláusulas operacionais dos ASAs: número de voos que poderiam ser oferecidos (capacidade), aeroportos e rotas (quadro de rotas), direitos de embarque e desembarque de passageiros em diversos pontos das rotas (direitos de tráfego), número de empresas que poderiam operar (designação de empresas), preços das passagens que poderiam ser oferecidas aos passageiros (tarifas) e acordos comerciais de compartilhamento de voos entre empresas de países diferentes (código compartilhado).

A partir da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)¹ e inseriu dentre suas atribuições a competência para negociar os acordos e tratados que versassem sobre o transporte aéreo internacional², novas diretrizes regulatórias foram implementadas, alterando significativamente a evolução do setor de transporte aéreo internacional no Brasil.

No tocante ao segmento doméstico do transporte aéreo, o Art. 48, § I, da Lei 11.182/2005, assegurou às empresas concessionárias de serviços aéreos a liberdade de exploração de quaisquer linhas aéreas, observada apenas a capacidade operacional dos aeroportos e as normas de serviço adequado expedidas pela Agência. Adicionalmente, o Art. 49 do mesmo instrumento legal estabeleceu o regime de liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos regulares, atribuindo às empresas concessionárias a prerrogativa para definir as tarifas cobradas pelos serviços oferecidos. Em resumo, o novo marco legal transferiu às empresas aéreas o poder para decidir sobre sua própria oferta, permitindo que tal decisão se baseasse apenas em sua estrutura de custos e sua estratégia comercial.

No que se refere ao segmento internacional, não houve definição, na Lei 11.182/2005, sobre quais parâmetros normativos orientariam a atuação da ANAC na regulação econômica do setor. Assim sendo, a Lei 11.182/2005 foi complementada por outros instrumentos normativos, os quais serviram para compor o marco regulatório que atualmente instrui a atuação da Agência na disciplina do transporte aéreo internacional. Dentre tais instrumentos normativos, merecem particular destaque os que seguem:

¹ O texto completo da lei pode ser consultado em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm.

² Nos termos da Lei 11.182/2005, Art.8º, inciso V e Decreto nº 5.731/2006, Anexo, Art. 24º, inciso IV.

- (i) Resolução CONAC nº 007, de 20 de julho de 2007³, que define diretrizes para o mercado de transporte aéreo internacional; e
- (ii) Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que institui a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).

Aprovada pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC), órgão de assessoramento da Presidência da República para a formulação da política de ordenação da aviação civil⁴, a Resolução CONAC 007/2007 prevê em suas diretrizes a mudança na política de designação de empresas, que anteriormente restringia o número de companhias aéreas que cada país podia indicar para operar em determinado mercado internacional, bem como o estímulo à concorrência com vistas à reduzir os preços das passagens aéreas. A seguir, são transcritas algumas diretrizes consignadas no referido instrumento regulatório:

“(1.1) A expansão do transporte aéreo deve ser promovida, por meio de Acordos de Serviços Aéreos, com vistas a aumentar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os países.”

“(1.3) Será adotada a política de múltipla designação de empresas, obedecido o previsto nos respectivos Acordos de Serviços Aéreos.”

“(1.5) Nas negociações de Serviços Aéreos, devem ser buscadas condições que possam promover a modicidade dos preços para os usuários, por meio do incentivo à concorrência entre as empresas.”

(Grifos nossos)

A Resolução CONAC 007/2007 institui, ainda, diretrizes específicas para o mercado sul-americano, promovendo a liberalização do número de voos e das rotas na região, conforme pode-se ver nos excertos abaixo:

“(3.3) Promova, por ocasião das negociações dos Acordos de Serviços Aéreos, a expansão da capacidade entre os países da América do Sul, de modo que não haja restrição de oferta para este segmento do mercado internacional intra-regional.”

“(3.4) Promova estudos sobre a possibilidade de ampliação das liberdades do ar no mercado intra-regional da América do Sul.”

Outro importante instrumento do marco regulatório brasileiro para o transporte aéreo internacional foi a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), instituída por meio do Decreto 6.780/2009⁵. Em sua Seção 3.5, um conjunto de ações estratégicas foi previsto com vistas a estimular a aviação civil. Dentre tais ações, destacam-se as seguintes:

- i. Promover a expansão do transporte aéreo internacional com vistas a aumentar o fluxo de pessoas e mercadorias entre o Brasil e outros países.*
- ii. Estimular a expansão dos serviços, para atender ao maior número de localidades.*
- iii. Incentivar o desenvolvimento dos serviços aéreos internacionais como vetor de integração com os demais países.*
- iv. Estimular a concorrência no setor de aviação civil.*

³ O texto completo da Resolução pode ser encontrado aqui: http://www2.anac.gov.br/biblioteca/CONAC/resolucao007_07.pdf.

⁴ Decreto 3.564, de 17 de agosto de 2000, Art. 1º.

⁵ O texto completo do decreto pode ser consultado em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6780.htm.

- v. *Estimular a competição nos serviços, de forma a possibilitar o acesso a maior parcela da população.*
- vi. *Buscar a redução das barreiras à entrada de novas empresas no setor.*
- vii. ***Estabelecer diretrizes que confirmam ao mercado o papel de equilibrar a oferta e a demanda, prevalecendo a liberdade tarifária nos serviços de transporte aéreo.***
- viii. ***Aperfeiçoar mecanismos de negociação buscando evitar restrições à oferta nos serviços aéreos internacionais e estimular o comércio, o turismo e a conectividade do Brasil com os demais países.***
(Grifos nossos)

Conforme pode ser visto, a PNAC estabeleceu como objetivos regulatórios a promoção do desenvolvimento dos serviços aéreos internacionais e a ampliação do tráfego de pessoas e bens. Segundo a PNAC, tais objetivos devem ser alcançados por meio do incentivo à concorrência e da eliminação de eventuais restrições de capacidade, e assim ampliou para outros mercados a diretriz consignada na Resolução CONAC 007/2007 referente ao mercado sul-americano. Nos termos previstos da PNAC, a ampliação da capacidade deve ser promovida de modo a eliminar quaisquer restrições à oferta de serviços de transporte aéreo.

Além disso, a PNAC foi explícita ao conferir ao mercado a função de equilibrar oferta e demanda por serviços de transporte aéreo. Segundo entendimento derivado dos termos inscritos na PNAC, o aumento do bem estar do consumidor de transporte aéreo será consequência da conquista de maior eficiência econômica e operacional por parte das empresas aéreas. Destaque-se, ainda, a menção feita pela PNAC à prevalência do princípio da liberdade tarifária nos serviços de transporte aéreo. Consagrou-se, assim, a prerrogativa das empresas aéreas para definirem o valor das tarifas cobradas pelos serviços ofertados no mercado.

Ademais dos dispositivos normativos citados, cumpre mencionar, ainda, a Resolução CONAC 01/2010, que dispõe sobre o mercado de transporte aéreo internacional entre Brasil, continente africano e Índia, bem como a Resolução CONAC 02/2010, que define diretrizes referentes ao transporte aéreo brasileiro no mercado intra-regional sul-americano. Tais resoluções reforçam as orientações previstas em instrumentos regulatórios citados anteriormente, prevendo a eliminação de restrições à oferta de serviços aéreos e a ampliação do fluxo de pessoas e mercadorias por meio das negociações dos acordos internacionais de serviços aéreos.

1.1.2. Consequências do novo marco regulatório brasileiro para o transporte aéreo internacional: a evolução dos Acordos sobre Serviços Aéreos.

A partir do novo marco regulatório brasileiro para o transporte aéreo internacional, a ANAC, responsável pela representação do Governo nas negociações internacionais sobre transporte aéreo, ajustou seu curso de ação de modo a se alinhar às novas diretrizes regulatórias. O impacto imediato desse ajuste foi a intensificação dos esforços negociadores, os quais resultaram em substancial aumento da quantidade de acordos de serviços aéreos celebrados pelo Brasil. Em 2010, o Brasil possuía 73 acordos de serviços aéreos celebrados com outros países – incluindo tratados internacionais e entendimentos firmados no âmbito das autoridades de aviação civil. No final de 2016, esse número havia

vido ampliado para 104 acordos⁶. A evolução do número de acordos internacionais de serviços aéreos atua no sentido de ampliar a conectividade internacional do Brasil, provendo o arcabouço regulatório necessário para que novos serviços aéreos possam ser estabelecidos.

Para além do aumento na quantidade, houve também uma alteração qualitativa dos acordos. As regras de acesso a mercados consagradas nos acordos firmados ou revistos a partir de 2010 reduziram significativamente as restrições à oferta de novos serviços, ampliando a concorrência no segmento internacional do transporte aéreo brasileiro.

Em 2011, com o intuito de auxiliar a agenda de renegociações do Brasil, a ANAC passou a adotar uma métrica para o nível de liberalização dos ASAs. Para este fim, foi criado o Índice de Restritividade que atribui uma pontuação às cláusulas operacionais mais importantes dos ASAs, de acordo com o nível de liberalização atingido pelas mesmas. A inspiração para a medida foi o ALI (*Air Liberalization Index*), um índice criado pela Organização Mundial do Comércio em 2006⁷, a partir de um trabalho extenso sobre o mercado aéreo mundial.

O cálculo do Índice de Restritividade da ANAC contempla 6 cláusulas dos ASAs: Quadro de Rotas, Tarifas, Capacidade, Designação de Empresas, Código Compartilhado e Direitos de Tráfego. Cada cláusula é pontuada em uma escala de 1 (mais liberal) a 3 (mais restrito), conforme discriminação na tabela abaixo:

Tabela 1: Ponderação de acordo com o grau de restritividade do ASA

Cláusulas	RESTRITIVO (3 pts.)	INTERMEDIÁRIO (2 pts.)	LIBERAL (1 pt.)
TARIFAS	Dupla aprovação	País de origem	Liberdade tarifária
CAPACIDADE	Pré-determinação	Livre com restrições	Livre determinação
DIREITOS DE TRÁFEGO	1ª a 4ª	1ª a 5ª com restrições	1ª a 5ª (ou superior)
QUADRO DE ROTAS	Restrito	-----	Aberto
CÓDIGO COMPARTILHADO	Cláusula não incluída no ASA	Bilateral ou terceiros países com restrições	Terceiros países
DESIGNAÇÃO	Mono	Dupla	Múltipla

Fonte: ANAC.

O valor pontuado pela cláusula é então multiplicado por um peso (também de 1 a 3) em função da importância relativa dada àquela cláusula à liberalização do mercado⁸. Em consultas com a equipe de negociação dos ASAs à época da definição do índice, foram instituídos pesos iguais a três (Capacidade e Tarifas), dois (Código Compartilhado) e um (Direitos de Tráfego, Quadro de rotas e Designação). Os valores já ponderados das 6

⁶ A lista atualizada dos acordos pode ser obtida aqui:

http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordos-internacionais/1acordos-de-servicos-aereos-1/acordos-bilaterais.

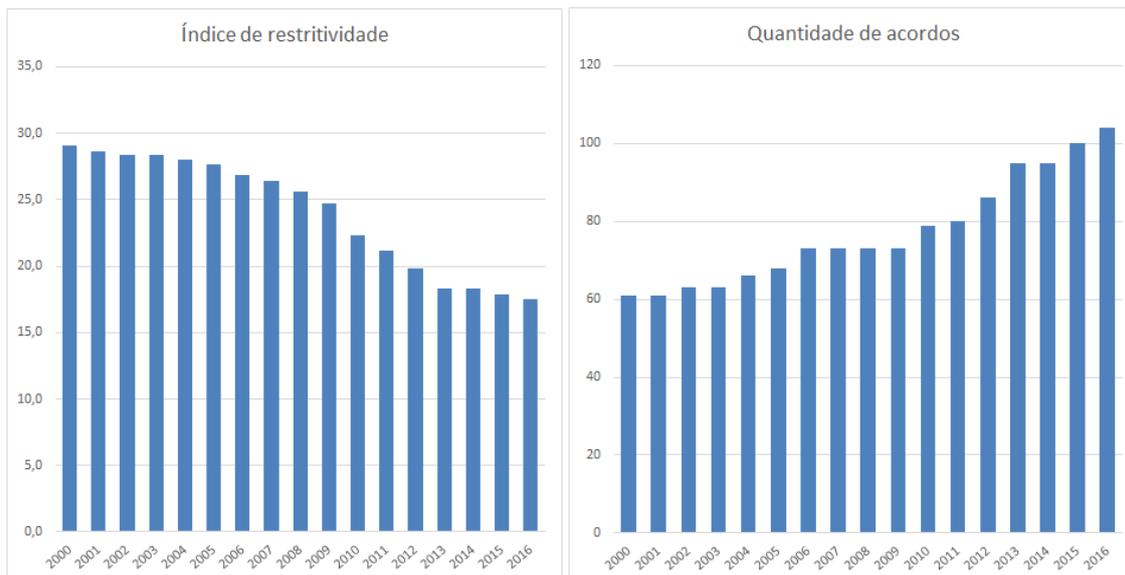
⁷ World Trade Organization (2006). Second Review of the Air Transport Annex: Developments in the Air Transport Sector – Quantitative Air Services Agreements Review (QUASAR). Document S/C/W/270/Add.1, 2006

⁸ A ANAC estuda uma possível mudança dos pesos atribuídos no cálculo do índice de restritividade, não revisados desde sua criação em 2011.

cláusulas são então todos somados para compor o Índice de Restritividade, que pode assumir valores de 11 a 33.

Utilizando a metodologia exposta acima, o Índice de Restritividade foi calculado para todos os ASAs assinados pelo Brasil em cada um dos anos entre 2000 e 2016. Obtendo-se a média simples dos índices de restritividade de todos os acordos houve uma redução de 39,5% no período, conforme pode ser observado no gráfico abaixo.

Gráfico 01: A evolução do transporte aéreo internacional brasileiro 2000-2016: índice de restritividade médio x quantidade de ASA celebrados



Fonte: ANAC

Nota-se que o número de ASAs firmados pelo Brasil também acompanhou o processo de liberalização crescendo 70% no período.

Outro indicador que ilustra o impacto da mudança no arcabouço regulatório brasileiro para o transporte aéreo internacional é a quantidade de acordos de ‘céus abertos’ celebrados pelo Brasil a partir de 2010. Os acordos de ‘céus abertos’ estabelecem condições flexíveis de acesso a mercados, sendo caracterizados pelas seguintes cláusulas: livre determinação de capacidade; liberdade tarifária; múltipla designação de empresas; quadro de rotas aberto; direitos acessórios de tráfego (5ª e 6ª liberdades); e *codeshare* (compartilhamento de códigos) bilateral e com empresas de terceiros países. O primeiro acordo de céus abertos celebrado pelo Brasil foi com o Zimbábue em 2010. No final de 2015, a quantidade de acordos de ‘céus abertos’ firmados pelo país chegava a 52.

Em que pese a orientação da autoridade de aviação civil brasileira no sentido de flexibilizar as regras de acesso a mercados previstas nos acordos de serviços aéreos, deve-se atentar para o fato de que a celebração de qualquer acordo internacional ocorre a partir do entendimento pactuado entre duas ou mais partes, sendo condição indispensável para a consecução do ato a concordância de todas as partes envolvidas com os termos do acordo em discussão. Em inúmeros casos, não foi possível construir uma convergência de posições suficientemente robusta entre o Governo brasileiro e sua contraparte negociadora de modo que se viabilizasse a formalização de um acordo que refletisse as diretrizes do marco regulatório nacional. Por essa razão, a flexibilização dos acordos

internacionais de serviços aéreos celebrados pelo Brasil ocorreu de maneira heterogênea. Alguns países se dispuseram a celebrar acordos cujos termos estivessem alinhados com o marco regulatório brasileiro. Outros países, no entanto, mantiveram orientações distintas, evitando alterações nos entendimentos firmados que pudessem implicar maior flexibilidade nas regras de acesso a mercados.