



Plano de **ATUAÇÃO INTERNACIONAL** **2019**



Plano de **ATUAÇÃO INTERNACIONAL** 2019

PLANO DE ATUAÇÃO INTERNACIONAL – 2019

Coordenação Técnica

Ana Paula Cunha Machado Cavalcante

Equipe Técnica

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

Realização

Assessoria Internacional – ASINT

Apoio

Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Abril de 2019

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	7
2. ALINHAMENTO DO PLANO DE ATUAÇÃO COM O PLANO ESTRATÉGICO DA ANAC	10
3. AGENDA INTERNACIONAL DA ANAC	13
3.1. Safety	13
3.2. Produtos aeronáuticos:	18
3.3. Regulação econômica	22
3.4. Facilitação	24
3.5. Security	25
3.6. Meio ambiente	28
3.7. Direito aeronáutico internacional	30
3.8. Capacitação e treinamento	31
3.9. Cooperação técnica internacional	33
4. DIRETRIZES DA ATUAÇÃO INTERNACIONAL DA ANAC	34
5. PRIORIZAÇÃO DOS FÓRUNS INTERNACIONAIS	38
6. GESTÃO DO CONHECIMENTO	42
Ações do Programa de Gestão do Conhecimento da Atuação Internacional:	43
1. Priorização da agenda internacional	43
2. Seleção e preparação dos representantes - <i>Briefing</i> preparatório para missão	43
3. Programa de Capacitação - Trilha: Representação Institucional	44
4. Relatório pós-evento	44
5. Repositório de Informações	44
6. Papo ANACadêmico Internacional	45
7. Revista Conexão Internacional	45
8. Parceria com universidades e centros de pesquisa	45
9. Reformulação da página de Atuação Internacional na internet	46
7. MONITORAMENTO E REVISÃO DO PAI / ANAC – 2019	46
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	49



1. INTRODUÇÃO

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

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

Na condição de membro fundador e integrante do Grupo I do Conselho da Organização 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 desse 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 para a 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 primordial apresentar um levantamento sistemático da agenda internacional da ANAC e uma estimativa dos recursos humanos e financeiros dispendidos pela Agência para viabilizar sua atuação internacional. Ao longo do período, foram elaborados relatórios de



monitoramento, os quais serviram de instrumento de aprimoramento da gestão na medida em que apresentaram os principais indicadores e resultados das missões internacionais de representação institucional das quais a Agência participou.

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

Para 2019, foram realizados alguns ajustes na metodologia de priorização das missões internacionais. Os ajustes se deram a partir de uma reavaliação e redistribuição dos pesos atribuídos aos diferentes critérios, de modo a melhor refletir as prioridades da Agência. Adicionalmente, o planejamento de 2019 introduz algumas novas atividades voltadas ao fortalecimento das ações de gestão do conhecimento. A rigor, no entanto, o Plano de Atuação Internacional – 2019 mantém a essência de suas duas edições anteriores.

Resumidamente, os objetivos que o Plano de Atuação Internacional - 2019 podem ser descritos tal como segue abaixo:

- (i) *Definir as prioridades da atuação internacional da ANAC para o ano de 2019;*
- (ii) *Definir as bases para uma análise de custo-benefício da participação da Agência em fóruns internacionais de representação institucional;*
- (iii) *Fortalecer as atividades de gestão do conhecimento da atuação internacional.*

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

O objetivo do presente capítulo é detalhar o alinhamento do Plano de Atuação Internacional – 2019 com Plano Estratégico da ANAC para o período 2015 – 2019.

O Plano Estratégico da ANAC 2015 – 2019 é o documento pelo qual a Agência torna público os objetivos de longo prazo, orientando as ações que deverão ser realizadas ao longo do ciclo, de forma que sejam alcançados os resultados almejados. Nesse documento, a identidade estratégica da ANAC é definida da seguinte maneira:

- **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.”*

A partir de sua identidade estratégica, é possível compreender a relevância da atuação internacional da ANAC para o alcance de seus objetivos estratégicos. Ao aspirar ao posto de autoridade de referência internacional, é fundamental promover e manter ativa a interação com os diversos atores externos, como autoridades estrangeiras, organizações internacionais, entidades privadas, entre outras instituições.

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

Perspectiva da 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.*)



Como já expresseo anteriormente, o setor de aviação civil é altamente padronizado internacionalmente. Na literatura especializada, existem evidências de que o nível de segurança do sistema de aviação civil de um determinado país seja determinado, dentre outros fatores, pelo grau de harmonização do marco regulatório desse país com os parâmetros normativos internacionais¹. Assim sendo, resta evidente que o atingimento do Objetivo Estratégico 1.1., qual seja, o provimento de transporte aéreo seguro e de qualidade, passa, necessariamente, pelo constante engajamento da autoridade de aviação civil brasileira nos fóruns técnicos internacionais. Sem esse engajamento, os especialistas da autoridade brasileira teriam dificuldades em se manter atualizados e em permanente contato com a melhores práticas regulatórias internacionais.

No tocante ao Objetivo Estratégico 1.3., nota-se a prioridade conferida à ampliação da integração do sistema de aviação civil brasileiro no cenário internacional. Conforme decrito 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 mundo².

Perspectiva dos Processos Internos:

- “Aprimorar o processo decisório e desenvolver a inteligência organizacional.” (*Objetivo estratégico 2.5.*)
- “Aprimorar a gestão da informação para a tomada de decisão.” (*Estratégia 2.5.1.*)
- “Promover a melhoria da qualidade regulatória e dos mecanismos de participação social.” (*Objetivo estratégico 2.7.*)
- “Otimizar a participação em painéis internacionais.” (*Estratégia 2.7.2.*)

1. Ver Tyler B. Spencer, Richard O Fanjoy, Chien-tsung Lu & Stewart W. Schreckengast, “Internacional standardization compliance in aviation”, in *Journal of Air Transport Management*, Volume 49, 2015, 2015, pp.1-8

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



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

No âmbito de seus processos internos, a ANAC definiu, dentre outros, o Objetivo Estratégico 2.5. *Aprimorar o processo decisório e desenvolver a inteligência organizacional*. 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 voltado para a avaliação da atuação internacional da Agência, subsidiando o processo decisório da organização nessa área (Iniciativa 2.5.1.1. ³).

Outro Objetivo Estratégico da Agência relacionado aos seus processos internos refere-se à promoção da melhoria da qualidade regulatória e dos mecanismos de participação social (Objetivo Estratégico 2.7). 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 iniciativas estratégicas 2.7.2.1. e 2.7.2.2..

Perspectiva de Aprendizado e Crescimento:

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

Por fim, este Plano de Atuação Internacional alinha-se, ainda, à Estratégia 3.1.1. *Desenvolver a gestão do conhecimento*, consolidando em um

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



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.

3. AGENDA INTERNACIONAL DA ANAC

O objetivo do presente capítulo é apresentar os itens que integram a agenda internacional da Agência, detalhando a interface existente entre as competências institucionais da ANAC e sua atuação internacional. Para fins de exposição, a agenda internacional da ANAC foi categorizada a partir de critérios temáticos, resultando na segmentação em nove macrotemas: *safety*; produtos aeronáuticos; regulação econômica; facilitação; *security*; meio ambiente; direito aeronáutico internacional; capacitação e treinamento; e cooperação técnica internacional. Essa segmentação é utilizada também para a elaboração de relatórios de acompanhamento da execução do Plano de Atuação Internacional.

Informações detalhadas sobre cada macrotema e os respectivos fóruns estão disponíveis no sítio eletrônico da ANAC na internet.

3.1. Safety

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 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* encontra-se difundida, principalmente, em seis áreas dentro da Agência, a saber, a Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), a Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR), a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), a Superintendência de Planejamento Institucional (SPI), a Superintendência de Ação Fiscal (SFI) e a Assessoria de Segurança Operacional (ASSOP).

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

A agenda multilateral da ANAC na OACI em temas de *safety* é constituída pelos painéis e grupos de trabalho que tratam da segurança operacional dos aeroportos, aeródromos e 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 avalia a capacidade de um Estado de realizar a supervisão da segurança operacional de seu sistema de aviação civil. Para tanto, avalia-se a aplicação efetiva de oito Elementos Críticos e o nível de implementação dos Padrões e Práticas Recomendadas (*Standards and Recommended Practices – SARP*) associados à segurança operacional.

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*) e autoridade canadense (*Transport Canada Civil Aviation – TCCA*).

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

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



• Grupo de trabalho sobre projeto de heliportos	SIA
• Grupo de trabalho sobre operações de aeródromos	SIA
• Grupo de trabalho sobre resgate e combate a incêndio	SIA
• Grupo de especialistas em pavimentos de aeródromos	SIA
• Grupo de trabalho sobre código de referência de aeródromo	SIA
Painel de Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas – RPASP / OACI	SAR, SPO
• Grupo de trabalho sobre aeronavegabilidade	SAR
• Grupo de trabalho sobre comunicações (comando e controle)	
• Grupo de trabalho Detectar e Evitar	
• Grupo de trabalho sobre licenças	
• Grupo de trabalho sobre operações	SPO
• Grupo de trabalho sobre gerenciamento de tráfego aéreo (ATM)	
• Grupo de trabalho sobre fatores humanos	
• Força Tarefa SGSO – SMS-TF	SPO
Grupo de Trabalho sobre Plano Global de Segurança Operacional da Aviação – GASP / OACI	SPO
Grupo de Segurança Operacional de Cabine – ISCG / OACI	SPO, SAR
Transferência de Aeronaves entre Estados Signatários da Convenção de Chicago - OACI	SAR
Grupo de Especialistas para Revisão USOAP CMA / OACI	SPI
Conferência de Navegação Aérea / OACI	SPO, SIA, SAR
Conselho Internacional de Diretrizes para os Comitês de Análise de Tarefas de Manutenção de Aeronaves – IMRBPB	SAR
Grupo de Gerenciamento de Manutenção - MMT	SAR
Subcomitê das Nações Unidas sobre Transporte de Artigos Perigosos – UN-TDG / ONU	SPO
Conselho Internacional de Prática de Avaliação Operacional - IOEPB	SPO
Associação Internacional de Treinamento de Piloto - IPTA	SPO
Grupo de Autoridades para a elaboração de normas sobre sistemas não tripulados – JARUS	SPO, SAR
• Subgrupo de licença de pessoal e treinamento	SPO
• Subgrupo de OPS	SPO
• Subgrupo de aeronavegabilidade	SAR
• Subgrupo de detect&avoid	SPO, SAR
• Subgrupo de comando e controle	SPO, SAR
• Subgrupo de gerenciamento da segurança e do risco	SPO, SAR
• Subgrupo de CONOPS	SPO, SAR

Grupo Regional Pan-Americano de Segurança Operacional – RASG-PA / OACI	SPO
Sistema Regional de Vigilância da Segurança Operacional – SRVSOP / OACI	SPO, SIA, SAR
• <i>Painel de especialistas em operações e artigos perigosos – RPEO</i>	SPO
• <i>Painel de especialistas em licenças e medicina aeronáutica – RPEL</i>	SPO
• <i>Painel de especialistas em aeródromos – RPEAGA</i>	SIA
• <i>Painel de especialistas em aeronavegabilidade – RPEA</i>	SAR
• <i>Retroalimentação da indústria e painel de especialistas AIR - RRIPEA</i>	SAR
Grupo de Colaboração Internacional sobre Gerenciamento da Segurança Operacional – SM-ICG	SPO, SPI, SIA, SAR
• <i>Projeto 1: Vigilância da segurança operacional após a introdução do SGSO</i>	
• <i>Projeto 2: Perfil de risco setorial no âmbito do Estado</i>	
• <i>Projeto 3: Gerenciamento de mudanças no âmbito do Estado</i>	
Grupo de implementação da Região Sul-americana – SAM-IG / OACI SAM	SAR
Conferência Internacional de Segurança Operacional da Aviação / FAA - EASA	SAR
Seminário Anual de Aeronavegabilidade da Aviação Civil / FAA	SAR
Conferência Pan-Americana de Segurança Operacional da Aviação – ALTA-IATA	SPO - SIA
Comitê de Prevenção de Perigo Aviário e Fauna das Regiões SAM e CAR – CARSAMPAF / OACI	SIA
Grupo de Especialistas em Gestão de Riscos de Animais Selvagens	SIA
Simpósio Anual sobre Manutenção / ARSA	SAR
Reunião Regional de Coordenadores Nacionais de Observação Contínua – NCMC / OACI NACC SAM	SPI - ESPRO
Reunião de Implantação de Programa Nacional de Segurança Operacional / OACI NACC SAM	SPI - ESPRO
Simpósio Regional de Gerenciamento da Segurança / OACI NACC SAM	SPI - ESPRO

3.2. Produtos aeronáuticos:

A categoria Produtos Aeronáuticos abarca as atividades de certificação de produtos aeronáuticos e processos de produção. A rigor, tais atividades poderiam ser enquadradas na categoria *Safety*, uma vez que, em última instância, a função primordial da atividade de certificação é garantir que o produto aeronáutico atenda padrões mínimos de segurança antes de sua entrada no mercado. 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 nacional. Como os requisitos de certificação são harmonizados em fóruns internacionais, a participação ativa da Agência nos grupos e painéis que tratam do assunto é essencial.

Além de garantir que a autoridade brasileira esteja atualizada quanto aos requisitos de certificação utilizados em outros países, a 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 bilaterais e multilaterais de certificação de produtos tratam, basicamente, da harmonização de requisitos e procedimentos que visam a facilitar a atividade de certificação aeronáutica em cada Estado.

De grande relevância na agenda internacional de produtos aeronáuticos são as reuniões entre as quatro principais autoridades de aviação civil certificadoras de aeronaves – *Federal Aviation Administration (FAA)*, dos Estados Unidos; *European Aviation Safety Agency (EASA)*, da União Europeia; *Transport Canada Civil Aviation (TCCA)*, do Canadá; além da própria ANAC.



Dentre os grupos multilaterais que se inserem nessa categoria, um dos mais relevantes é o Grupo de Gerenciamento de Certificação (*Certification Management Team – CMT*).

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

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

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

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

Bilateral	UORG
Acordos técnicos bilaterais	SAR
Reuniões com autoridades de aviação civil - FAA, EASA, TCCA	SAR
Multilateral	UORG
Painel de Aeronavegabilidade – AIRP / OACI	SAR
• Grupo de trabalho sobre aeronavegabilidade continuada	SAR
• Grupo de trabalho sobre aeronavegabilidade inicial	SAR
• Grupo de trabalho sobre tecnologias de produtos	
Grupo de Gerenciamento da Certificação – CMT	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 autoridades sobre avaliação continuada da segurança operacional - COSET	SAR
• Grupo de trabalho CMT OSD MMEL	SAR
• Grupo de trabalho CMT OSD	SAR
Grupo de Autoridades de Certificação de Software – CAST	SAR
Comitê Assessor para Elaboração de Normas de Aviação – ARAC	SAR
• Grupo de trabalho sobre fadiga e danos em estruturas metálicas de aeronaves	SAR
• Grupo de trabalho sobre harmonização de testes de fogo	SAR
• Grupo de trabalho sobre garantia de aeronavegabilidade	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 melhoramento contínuo – metodologia de avaliação de risco de aeronave de transporte	SAR
• Grupo sobre desenvolvimento de garantia de processos	SAR
Reuniões técnicas coordenadas pela FAA	SAR
• Racionalização de processos sob a ótica de propriedades abrangentes	SAR
• Grupo de trabalho de harmonização de testes de voo	SAR
• Grupo de trabalho de teste de incêndio de materiais para aeronaves internacionais	SAR
• Grupo de pesquisa em incêndio e segurança de cabine	SAR
• Grupo de trabalho sobre materiais inflamáveis	SAR
• Grupo de trabalho sobre proteção contra fogo - halon	SAR
• Grupo de trabalho sobre intercâmbio de dados de segurança – AVDEX	SAR
Comitê F44 sobre Aeronaves da Aviação Geral - ASTM	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 AC9C	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
• Comitê de equipamentos de segurança e sistemas de sobrevivência – SAE S9A	SAR
• Comitê de desempenho de embalagem de bateria de lítio – SAE G27	SAR
• Comitê sobre propulsão elétrica e híbrida	SAR
Reuniões técnicas coordenadas pela FAA	SAR

3.3. Regulação econômica

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

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

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

Bilateral	UORG
Acordos de Serviços Aéreos	SAS
Evento de Negociação de Serviços Aéreos - ICAN / OACI	SAS
Multilateral	UORG
Painel de Regulação Econômica do Transporte Aéreo – ATRP / OACI	SAS
• <i>Grupo de trabalho sobre o desenvolvimento de acordos internacionais de liberalização de acesso a mercados e controle e propriedade de empresa aérea</i>	SAS
• <i>Grupo de trabalho sobre questões de competição no transporte aéreo internacional</i>	SAS
Painel de Análise de Dados da Aviação – ADAP / OACI	SAS
• <i>Grupo de previsão de tráfego</i>	SAS
• <i>Grupo de trabalho multidisciplinar sobre previsões de tráfego de longo prazo</i>	SAS

Painel de Economia de Aeroportos – AEP / OACI	SRA
• <i>Grupo de trabalho sobre revisão do DOC 9562 – Manual de Economia de Aeroportos</i>	SRA
• <i>Grupo de trabalho de desenvolvimento de material de orientação sobre viabilidade econômica de aeroporto de baixa densidade</i>	SAC/MT
Conferência Global de Desenvolvimento de Aeroportos – GAD	SRA
Conferência e Exposição Financeira de Economia de Aeroportos - ACI	SRA
Grupo de <i>Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo</i> - GEPEJTA / CLAC	Diversas

3.4. Facilitação

A agenda internacional de facilitação inclui discussões sobre inúmeros assuntos, dentre os quais incluem-se os seguintes: documentos de viagem; identificação dos membros da tripulação; embarque e desembarque de passageiros, em particular de pessoas com mobilidade reduzida; despacho de bagagem e de carga; desinfecção de aeronaves; sinalização dos aeroportos no lado terra; instalações para atendimento de saúde e de emergência em aeroportos; e plano de assistência a vítimas e a familiares de vítimas de acidentes aeronáuticos.

A atuação internacional da ANAC concentra-se nos fóruns multilaterais da OACI e da CLAC, não havendo, ainda, iniciativas bilaterais na matéria. São dois os fóruns multilaterais dos quais a ANAC participa: o Painel de Facilitação da OACI (*Facilitation Panel – FALP*), ligado ao Comitê de Transporte Aéreo da organização, e o Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL, que trata de temas de segurança da aviação civil 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 Receita Federal, Polícia Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, entre outros.



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

Multilateral	UORG
Painel de Facilitação – FALP / OACI	SIA
• Grupo 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	SIA
• Grupo de trabalho sobre gestão da segurança da aviação	SIA
• Grupo de trabalho sobre padronização de procedimentos de auditoria prazo	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

3.5. Security

A agenda internacional de *security* está centrada nos temas de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, tais como, prevenção contra atos de apreensão de aeronaves; normas e procedimentos para garantir a segurança da carga; a segurança do lado terra e do lado ar do aeroporto; segurança cibernética; ameaças não metálicas; passageiros indisciplinados (*unruly passengers*); além de outros. A maior parte da representação internacional dessa categoria é realizada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), havendo também a participação da Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR).

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



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

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

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

O acompanhamento da agenda de *security* por parte da Agência é de suma importância para garantir que os processos e as normas nacionais cumpram os padrões e práticas recomendadas 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 afetam a confiabilidade internacional do sistema de aviação civil brasileiro, mas também porque servem de parâmetro para que a Agência possa avaliar a efetividade de seus processos, normas e do sistema de vigilância da segurança da aviação contra atos de interferência ilícita.



Na agenda bilateral, o relacionamento da ANAC com a agência dos Estados Unidos responsável pelas questões de *security* – 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, além de treinamento e inspeções conjuntas dos aeroportos nacionais. No âmbito da cooperação com a TSA, foi estabelecido o Grupo de Coordenação de Segurança da Aviação (*Aviation Security Coordination Group* – ASCG), o qual tem como objetivo promover o compartilhamento de informações com base na cooperação técnica entre esta ANAC e o TSA.

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

Bilateral	UORG
Grupo de Coordenação de Segurança da Aviação – ASCG	SIA
Multilateral	UORG
Painel de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – AVSECP / OACI	SIA
• 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 de Estudo do Secretariado em Segurança Cibernética - SSGC / OACI	SAR, SIA
• Grupos especializados de trabalho em aeronavegabilidade	SAR
• Grupos especializados de trabalho em aeródromos	SIA
• Grupos especializados de trabalho em aspectos legais da segurança cibernética	-
Segurança cibernética - SC-216/WG-72/ RTCA EUROCAE	SAR



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
Força Tarefa Plano Global Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - GASeP / OACI	SIA
Conferência de AVSEC da IATA	SIA

3.6. 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 grupos de trabalho. A competência regimental para representação internacional em temas de meio ambiente está atribuída à Assessoria Internacional (ASINT), mas a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) e a Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) também participam dos grupos técnicos do CAEP.

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 tem se concentrado 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. Os requisitos que tratam do monitoramento, reporte e verificação de CO² consignados no Volume IV do Anexo 16 à Convenção de Chicago foram recentemente internalizados no marco regulatório brasileiro em normativo específico (Resolução 496/2018).

A agenda de meio ambiente também inclui o tema de combustíveis alternativos, o qual é discutido no âmbito do FTG (*Fuels Task Group*). 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 combustíveis alternativos para a aviação que disponham de viabilidade técnica e econômica.

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

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

3.7. Direito aeronáutico internacional

A agenda internacional de direito aeronáutico está focada na análise dos aspectos jurídicos da aviação civil concernentes tanto ao direito internacional público quanto ao direito internacional privado. Os principais temas estão relacionados à elaboração de tratados internacionais, à interpretação de normas existentes ou à construção de entendimentos jurídicos sobre determinados temas técnicos e à manutenção do Registro Aeronáutico Internacional.

Por se tratar de um tema transversal, 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 do país, os quais, uma vez ratificados, serão incorporados ao marco regulatório brasileiro.

3.8. Capacitação e treinamento

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

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

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

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

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

Devido a reestruturações metodológicas do Programa, a ANAC passou por novo processo de reconhecimento até ser elevada à categoria de membro pleno do Programa *TRAINAIR Plus* em 2015. Em abril de 2019, o Centro de Treinamento da ANAC receberá uma auditoria da OACI que analisará o cumprimento pela ANAC dos requisitos que a qualificaria como Centro de Excelência Regional (*TRAINAIR Plus Regional Training Centre of Excellence membership - RTCE*), nível máximo do Programa da OACI.

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

No âmbito bilateral, a agenda internacional da ANAC na área de capacitação e treinamento está concentrada no estabelecimento de parcerias com outras autoridades de aviação civil. Iniciativa relevante foi a celebração de Memorando de Entendimento com a autoridade de aviação civil da França



– *Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)* – em 2013 e sua posterior renovação em dezembro de 2017. Além das ações de cooperação técnica previstas, esse Memorando também permite viabilizar a participação de servidores da Agência em programas de capacitação (i.e. programas de mestrado profissionalizantes e cursos de curta duração) oferecidos pela *École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC)*.

Além disso, o documento busca promover o aprimoramento das atividades da ANAC, com a ampliação do intercâmbio de conhecimento entre as autoridades de aviação civil da França e do Brasil. Tendo em vista este último objetivo e considerando que a *ENAC* constitui-se como um Centro Regional de Excelência do Programa *TRAINAIR Plus*, visitas técnicas e intercâmbio de informações entre a ANAC e a *ENAC* também fazem parte da agenda bilateral de capacitação e treinamento.

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

3.9. Cooperação técnica internacional

As missões de representação institucional de cooperação técnica internacional estão voltadas a iniciativas bilaterais e multilaterais que visam a 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 as oito categorias elencados acima.

A agenda de cooperação técnica engloba iniciativas de aproximação bilateral com órgãos governamentais e autoridades de aviação civil de referência internacional com vistas a promover a integração e a harmonização dos processos regulatórios. São os casos dos órgãos de aviação civil dos Estados Unidos, notadamente a Administração de Aviação



Federal – *Federal Aviation Administration* (FAA) e a Administração de Segurança do Transporte – *Transportation Security Administration* (TSA), além da autoridade de aviação civil da França – *Direction Generale de l'Aviation Civile* (DGAC) e da Agência Europeia de Segurança Operacional da Aviação – *European Aviation Safety Agency* (EASA).

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

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

4. DIRETRIZES DA ATUAÇÃO INTERNACIONAL DA ANAC

O objetivo do presente capítulo é apresentar as diretrizes que deverão nortear a atuação internacional da ANAC ao longo do ano de 2019. 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 à 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 Exteriores⁴. Para além disso, existe uma série de assuntos inseridos no âmbito das competências institucionais da Agência que possuem interface com as atribuições de outros órgãos do Governo brasileiro. Dentre tais assuntos, pode-se citar os temas de meio ambiente, 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.

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



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

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

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

As ações de cooperação técnica internacional devem ser desenvolvidas com vistas ao fortalecimento da capacidade institucional da Agência, seja por meio do intercâmbio de informações ou do aprimoramento de suas competências técnicas. Atualmente, a Agência possui diversas iniciativas de cooperação técnica recebida em andamento. Dentre as instituições que têm atuado em conjunto com a ANAC no desenvolvimento de tais iniciativas, pode-se citar as seguintes: *Federal Aviation Administration* (FAA) e *Transportation Security Administration* (TSA), dos Estados Unidos; *École Nationale de l'Aviation Civile* (ENAC), da França; Comissão Europeia; Agência Europeia de Aviação Civil (EASA); *Transport Canada* (TCCA); e outras. Caberá à Agência dar continuidade às ações em andamento e, quando possível, ampliar as parcerias existentes com a inclusão de novos atores.

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

À Agência caberá coordenar-se internamente para atender, sempre que possível, as demandas recebidas de autoridades de aviação civil da América Latina e de países lusófonos para o provimento de assistência técnica, no âmbito do Programa da OACI “*No Country Left Behind*”.

5. PRIORIZAÇÃO DOS FÓRUNS INTERNACIONAIS

Com objetivo de elencar as missões de representação institucional prioritárias, foi apresentada e aplicada, no Plano de Atuação Internacional – 2018, uma proposta de metodologia única de priorização que englobasse todos os itens da agenda internacional da ANAC. Essa metodologia foi fundamental para, além de trazer maior transparência e clareza da atuação internacional da Agência, garantir a participação em missões identificadas como estratégicas, principalmente frente a um cenário de escassez de recursos humanos e orçamentários.

Mantendo-se a mesma metodologia baseada na *análise multicritérios*⁵ e no método *Value-Based Thinking*⁶, e, considerando a avaliação da cadeia de valor gerada pelas missões de representação institucional, o PAI 2019 apresenta um aprimoramento dos critérios de priorização e reavaliação das pontuações e dos pesos desses critérios. Essa melhoria é motivada pela busca de entendimento uniforme e harmônico entre as unidades

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

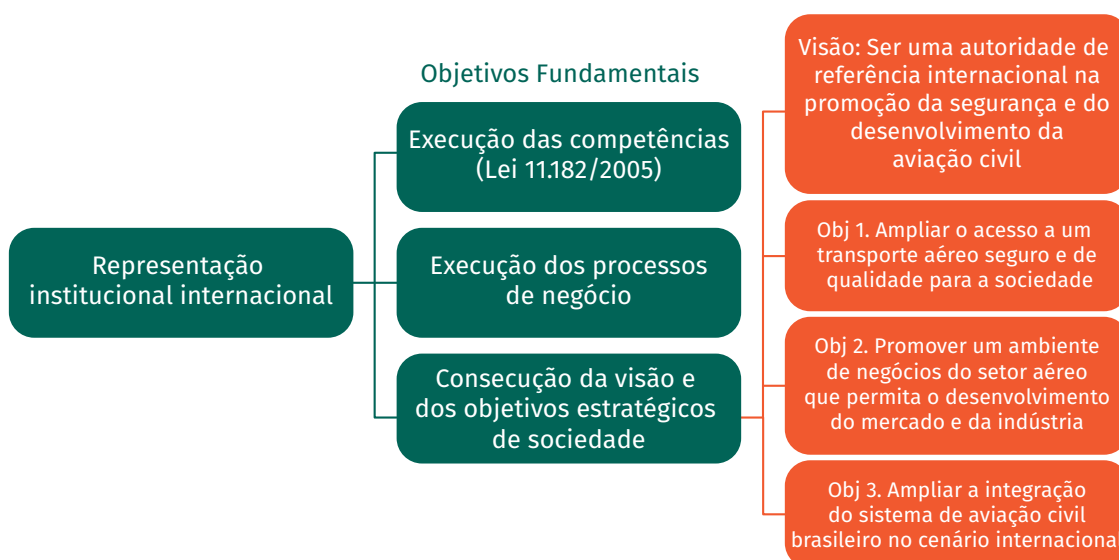
6. O método *Value-Focused Thinking* (VFT), por sua vez, constitui-se como uma abordagem focada, sobretudo, no reconhecimento do valor gerado por determinada decisão. Nessa abordagem, as alternativas de solução de um problema são meios para o atingimento de um resultado almejado pelo valor que ele gera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



organizacionais da Agência e pelo alcance de melhor equilíbrio e coerência no *ranking* de priorização das missões.

Ressalta-se que as missões de representação institucional sob o escopo do PAI devem, necessariamente, contribuir para a execução das competências legais da Agência, conforme estabelecido pela Lei no 11.182/2005, e de seus processos de negócio, bem como para a consecução da visão e dos objetivos estratégicos consolidados no Plano Estratégico 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 ter potencial de impacto na execução, melhoria ou conclusão dos processos de negócio da Agência e ter potencial de impacto em temas da agenda regulatória atual ou

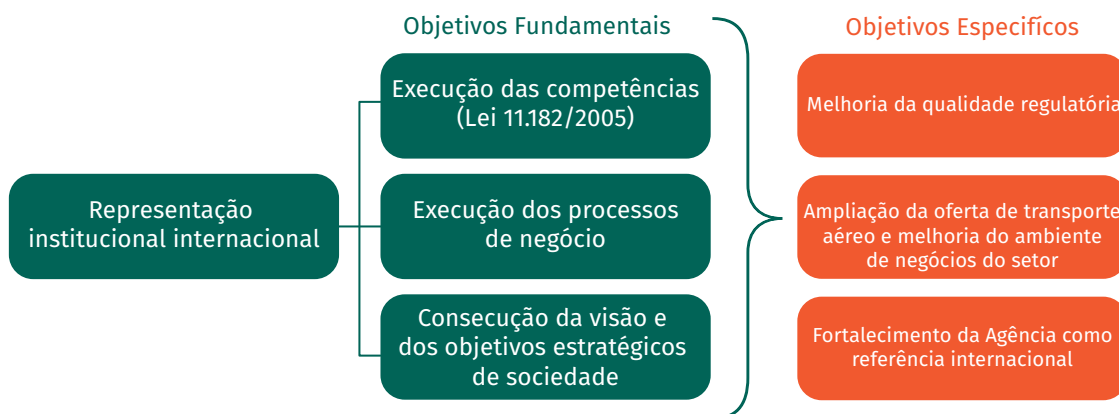


futura, documento no qual são formalmente definidas as prioridades regulatórias da ANAC para o período de dois anos.

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

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

Fluxograma II – Objetivos das missões de representação institucional



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



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

Cada missão de representação institucional prevista no Anexo I deste Plano foi avaliada com base nesses cinco critérios, gerando uma lista de priorização da agenda internacional da Agência para 2019. Essa lista de missões foi priorizada de acordo com os critérios e considerando aspectos



qualitativos, como, por exemplo, as diretrizes da política externa brasileira, as diretrizes regulatórias e as diretrizes deste Plano, que servem como instrumento de orientação à tomada de decisão dos gestores da ANAC.

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

6. GESTÃO DO CONHECIMENTO

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

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

Instaurado no PAI de 2018, as ações de gestão do conhecimento da atuação internacional da ANAC serão ampliadas e fortalecidas conforme proposto no Plano de Atuação Internacional para 2019. Essas ações visam a captura, criação, preservação e compartilhamento do conhecimento vivenciado, adquirido e desenvolvido em missões de representação institucional de caráter internacional.



O fortalecimento desse programa objetiva a obtenção dos seguintes benefícios e se baseia nas iniciativas detalhadas abaixo:

- (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. Para tal, aplica-se metodologia para priorização de missões internacionais detalhada no capítulo 5.

2. Seleção e preparação dos representantes - *Briefing* preparatório para missão

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.

Além disso, caberá à Assessoria Internacional realizar um *briefing* de preparação junto ao servidor que participará da missão internacional. Esse *briefing* terá como objetivo apresentar o contexto no qual se inserem o



organismo internacional e o fórum que será objeto da missão, detalhar seu processo decisório e os procedimentos de trabalho, bem como explorar o posicionamento da Agência sobre o assunto a ser discutido ou acordo a ser negociado.

3. Programa de Capacitação - Trilha: Representação Institucional

A ASINT, em conjunto com as UORG e a Superintendência de Gestão de Pessoas (SGP), desenvolverá um programa de capacitação baseado nas competências transversais necessárias para a 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 ANAC e, de modo mais amplo, da sociedade brasileira.

4. Relatório pós-evento

Após o retorno à Agência do servidor que atuou na missão, 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.

5. Repositório de Informações

Iniciativa divulgada na primeira edição do PAI, em 2017, o repositório de informações se presta à conservação, à proteção e à centralização dos documentos relativos à participação da Agência em missões de caráter internacional, além de registros resultantes de reuniões do Comitê e do Conselho da OACI, produzidos pelo Assessor de Transporte Aéreo da ANAC em Montreal. Essa ferramenta teve seu funcionamento iniciado em 2018 para armazenamento e consulta dos documentos e, em 2019, está em pleno funcionamento.



6. Papo 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 conhecer e debater os temas e assuntos discutidos nas principais reuniões, painéis, fóruns e grupos de trabalho.

Essa iniciativa foi implantada em 2018 com a realização de oito palestras sobre o funcionamento, a composição e as últimas discussões dos painéis da OACI dos quais a Agência participa. As palestras, que contaram com um público aproximado de 500 pessoas, foram ministradas por servidores que participaram de missões de representação institucional de caráter internacional.

Em 2019, esse projeto abordará temas e assuntos discutidos em outras reuniões e fóruns internacionais, multilaterais e bilaterais.

7. Revista Conexão Internacional

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

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 2019, a Assessoria Internacional pretende organizar encontros acadêmicos para melhor discussão, análise de viabilidade e implementação dessa proposta.



9. Reformulação da página de Atuação Internacional na internet

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

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 – 2019

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



Ressalte-se que a inclusão de missões de representação institucional no Anexo do PAI deverá necessariamente passar pela mesma avaliação das missões planejadas, tendo como base os critérios de priorização constantes deste Plano. A avaliação das missões que forem incluídas ao longo de 2019 servirá para garantir que a Agência concentre a alocação de seus recursos nos eventos identificados como prioritários.

O presente Plano, portanto, deverá ser revisado de modo sistemático, devendo ser divulgado à Diretoria e às unidades organizacionais da Agência relatórios detalhados sobre as modificações promovidas no corpo do documento e no Anexo. Será divulgado, ainda, relatório de monitoramento detalhado sobre a execução das atividades previstas, contendo 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.

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 5.731/2006⁷; (iii) prover apoio institucional para os temas sob sua competência, demandando as unidades organizacionais da Agência.

7. 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.*



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

MACROTEMA	DIRETOR*
<i>SAFETY</i>	Juliano Noman
PRODUTOS AERONÁUTICOS	Juliano Noman
REGULAÇÃO ECONÔMICA	Juliano Noman
FACILITAÇÃO	Ricardo Bezerra
<i>SECURITY</i>	Ricardo Bezerra
MEIO AMBIENTE	Ricardo Fenelon
DIREITO AERONÁUTICO INTERNACIONAL	Ricardo Fenelon
TREINAMENTO E CAPACITAÇÃO	Ricardo Bezerra

* Alterações na composição da Diretoria Colegiada podem gerar mudanças na distribuição.



8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme destacado no capítulo introdutório, o presente Plano de Atuação Internacional possui três objetivos, a saber, (i) definir as prioridades da atuação internacional da ANAC para o ano de 2019; (ii) definir as bases para uma análise de custo-benefício da participação da Agência em fóruns internacionais de representação institucional; e (iii) fortalecer as atividades de gestão do conhecimento da atuação internacional.

Ao sistematizar a agenda 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 tem o mérito de prover 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. Em particular, destaque-se a necessária melhoria das análises de custo-benefício das missões internacionais de representação institucional, incluindo-se, nesse escopo o desenvolvimento de metodologia específica e a definição de formato para a sistematização dos benefícios colhidos pela Agência como resultado da sua participação em eventos internacionais.



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