



CONEXÃO INTERNACIONAL

REVISTA SOBRE A ATUAÇÃO INTERNACIONAL DA ANAC
5ª EDIÇÃO | Abril 2019

BRASIL E AMÉRICA LATINA: JUNTOS PARA A INTEGRAÇÃO REGIONAL

Cooperação

La aviación civil latinoamericana, la emergencia de su organización y la voz de Brasil

Entrevista

Diretor da OACI em Lima, Fabio Rabbani, fala da importância do Sistema Regional para Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP)

SAMSP

Plano Regional de Aviação Civil da Região Sul-Americana (SAMSP)

EQUIPE EDITORIAL

José Ricardo Botelho de Queiroz
Diretor-Presidente

Juliano Alcântara Noman
Ricardo Fenelon Junior
Ricardo Sérgio Maia Bezerra
Diretores

Priscilla Vieira
Chefe Substituta da Assessoria Internacional

Astor de Lima Aversa Neto
Barbara Sbraletta Margadonna
Diego José Pereira da Silva
(Analistas Administrativos da ASINT)
Coordenadores

**Assessoria de Comunicação
Social (ASCOM)**
Edição e Revisão

**Gerência Técnica de
Comunicação Integrada
(ASCOM/GTCI)**
Projeto Editorial e Diagramação

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

A265c Conexão Internacional [recurso eletrônico] /
Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). 5ª ed.,
(abr. 2019). - 43 p. Brasília: ANAC, 2019- .

Periodicidade semestral.

ISSN 2595-0207

1.Relações internacionais. 2. Aviação ci-
vil. I. Agência Nacional de Aviação Civil.

CDD 23 – 327

Edifício Parque Cidade Corporate - Torre A
Brasília - DF
CEP: 70.308-200
E-mail: asint@anac.gov.br

SUMÁRIO



- 4 Carta de Apresentação**
- 6 La aviación civil latinoamericana, la emergencia de su organización y la voz de Brasil**
- 8 Entrevista: Fábio Rabbani**
- 11 Os desafios de aeródromos e auxílios terrestres no Sistema Regional para a Vigilância da Segurança Operacional**
- 14 O Plano regional de aviação civil da região Sul-Americana - SAMSP**



Notícias de *Montreal*

20



30

17 Radar Internacional

20 Notícias de Montreal

**23 Direito Aeronáutico
Internacional:
Do Passado ao Futuro**

**26 O papel das Conferências
sobre Segurança
da Aviação Civil no
fortalecimento da atuação
dos Estados e da Indústria**

**30 A ascensão da ANAC ao
seleto grupo das quatro
maiores autoridades
do mundo na área de
Aeronavegabilidade
Continuada**

**35 O BREXIT e os Impactos
na Aviação Civil entre
Reino Unido e Brasil:
Projeto, Produção e
Manutenção de Aeronaves**

CARTA DE APRESENTAÇÃO

Por Priscilla Brito Silva Vieira

Analista Administrativo e chefe-substituta da Assessoria Internacional

Desde a primeira edição, a revista Conexão Internacional busca contribuir para que o corpo técnico da ANAC se torne cada vez mais familiarizado com os diversos temas da agenda internacional da Agência, funcionando também como um instrumento de informação para toda a sociedade sobre a importância da atuação internacional da ANAC para o desenvolvimento do transporte aéreo brasileiro. Na sua 5ª edição, a revista se volta para a atuação da ANAC no âmbito regional e para a aviação civil na América Latina.

Em artigo especialmente escrito para a Conexão Internacional, o novo Secretário da Comissão Latino-americana de Aviação Civil, Jaime Binder, que tomou posse em janeiro de 2019, nos mostra como a revolução das telecomunicações está relacionada ao crescimento do transporte aéreo. Ademais, o Secretário destaca o paradoxo contemporâneo vivido na aviação civil entre a tendência de crescimento do tráfego aéreo e as restrições de infraestrutura e gestão aeroportuária, bem como o avanço tecnológico que diminui as fronteiras entre os países. Nesse contexto, o Brasil é convidado a compartilhar sua experiência com os demais países da região.

Enviados diretamente do Escritório Regional da OACI - Lima, dois textos são dedicados à aviação na região sul-americana. Em entrevista para a revista, o Diretor Regional do Escritório, Fábio Rahnemay Rabbani, falou sobre a importância do Sistema Regional de Segurança Operacional para a aviação

regional, a contribuição do Brasil para o transporte aéreo da região e as perspectivas e desafios para os próximos anos.

O Especialista de Aeródromos e Auxílios Terrestres do Sistema Regional de Cooperação para Vigilância da Segurança Operacional - SRVSOP compartilha sua jornada até o posto que ocupa atualmente e apresenta sua visão sobre os desafios na área de aeródromos e auxílios terrestres na região, ressaltando o papel da ANAC no provimento de conhecimento e apoio técnico em certificação de aeródromos para os demais Estados sul-americanos.

Ainda com o foco na região, o artigo sobre a construção do Plano Regional de Segurança Operacional da Região Sul-Americana (SAMSP) trata da contribuição da equipe da ANAC para o sucesso dos trabalhos do grupo de trabalho criado pelo Escritório Regional da OACI para a América do Sul (OACI-Lima). O artigo faz uma importante menção ao alinhamento da atuação internacional da Agência nesse tema com o cumprimento da visão institucional de Ser uma Autoridade de Referência Internacional na Promoção da Segurança e do Desenvolvimento da Aviação Civil na região sul-americana e em todo o mundo.

No que tange à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, o artigo assinado por servidores da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC aborda a participação brasileira nas Conferências

sobre Segurança da Aviação e os desafios comuns relacionados à implementação do Plano Global da OACI sobre Segurança da Aviação (*Global Aviation Security Plan – GAsEP*).

Nesta edição, as questões regulatórias emergentes também ganharam espaço. O artigo sobre Direito Aeronáutico Internacional apresenta os principais pontos de discussão no Comitê Jurídico da OACI, enquanto o texto sobre o Brexit aponta os possíveis impactos para a aviação civil da saída do Reino Unido da União Europeia, inclusive, para as organizações de projeto, produção ou manutenção de aeronaves, licenças de pilotos, certificados de operadores aéreos, entre outros.

Outro tema abordado por um dos artigos desta 5ª edição diz respeito aos acordos de manutenção firmados com o *Transport Canada Civil Aviation* (TCCA), com a *European Aviation Safety Agency* (EASA) e com a *Federal Aviation Administration* (FAA), colocando a ANAC no grupo das quatro maiores autoridades do mundo na área de Aeronavegabilidade Continuada. O artigo ainda destaca o envolvimento cada vez maior da Agência no *Maintenance Management Team* (MMT), que visa discutir soluções comuns para os problemas enfrentados pelas autoridades e pela indústria aeronáutica na manutenção de aeronaves e seus componentes.

Mais uma vez, o Assessor de Transporte Aéreo da Delegação Permanente do Brasil junto à OACI, Dario Taufner, assina a coluna “Notícias de Montreal”. Nesta edição, Dario aborda a participação da

delegação brasileira na 13ª Conferência de Navegação Aérea (AN-Conf/13), que ocorreu em outubro de 2018, em Montreal, Canadá. Integrada pelos Superintendentes de Padrões Operacionais, Aeronavegabilidade e Infraestrutura Aeroportuária, a delegação conseguiu apoio aos papers apresentados pelo Brasil e teve a oportunidade de ampliar a rede de contatos de nossos representantes, além da difundir o nome e o trabalho da Agência.

A novidade desta edição é a seção “Radar Internacional”, que apresenta as principais realizações da ANAC em atividades de representação internacional do último semestre. Destaque para a realização do 4º Fórum Mundial da Organização da Aviação Civil Internacional (IWAF); a participação brasileira na 23ª Assembleia da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) e na 31ª Reunião da Junta Geral do SRVSOP; e a realização de três auditorias simuladas em cooperação com o TCCA e a Direção Geral de Aviação Civil da França (DGAC-França).

Finalmente, a presente edição destaca, ainda, a agenda de missões classificadas como prioridade A no Plano de Atuação Internacional e previstas para o primeiro semestre de 2019.

Esta 5ª edição da revista Conexão Internacional volta o olhar para a nossa atuação regional, mantendo, contudo, o foco em seu objetivo inicial de disseminar conhecimento sobre a importância da atuação internacional da ANAC para o desenvolvimento seguro e eficiente do transporte aéreo brasileiro.

Boa leitura para todos!





LA AVIACIÓN CIVIL LATINOAMERICANA, LA EMERGENCIA DE SU ORGANIZACIÓN Y LA VOZ DE BRASIL

Por Jaime Binder

Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC

Nunca fue tan fácil comunicarse. Basta un teléfono inteligente e internet para enviar y recibir voz, textos, imágenes, videos. Es una revolución. Nuestra vida personal y profesional cambia con la velocidad de esta revolución. Las redes sociales han transformado la forma de relación de las nuevas generaciones, la educación comienza a ser virtual y las reuniones de negocios se simplifican con el uso de video conferencias. Parece obvio predecir que pronto dejará de ser necesario que nos traslademos de un punto al otro del mundo para contactarnos. Sin embargo, toda la evidencia indica exactamente lo contrario. En la era de la revolución de las telecomunicaciones, se desarrolla también la revolución del transporte aéreo, hay más viajes aéreos en el mundo y en Latinoamérica.

¿Por qué se produce la paradoja del aumento del transporte aéreo en medio de la revolución de las telecomunicaciones? Los seres humanos necesitamos la experiencia del contacto personal. Por perfecta que sea una reunión de negocios virtual, una clase a distancia, o las bromas en un chat, hay un instante en que necesitamos de la reunión física. He aquí la misión vocacional para quienes trabajamos en aviación, procurar progresivamente que los viajes en avión sean un puente y no una barrera entre las personas.

Desde la reunión de varios países el año 1944 en Chicago, que recogió la experiencia aérea de los años previos y la proyectó hacia el futuro, los Estados han buscado un espacio de cooperación para el desarrollo de la aviación civil. Cabe resaltar que este esfuerzo no solo ha sido público, sino que también del sector privado. El resultado evidente es que se ha simplificado la operación aérea, por antonomasia compleja, al punto que se ha masificado o democratizado el acceso al transporte aéreo. Pero queda mucho camino por recorrer, especialmente en Latinoamérica.

En nuestra región, 29 años después de la reunión en Chicago, nació la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC. Desde entonces, se ha mantenido inmutable el esfuerzo por mantener un espacio de cooperación y coordinación entre los Estados partes. Es un trabajo con un alto nivel técnico y cuya vocación es el consenso. Es un trabajo la mayor parte del tiempo anónimo, pero que llena de satisfacción a quienes participan de él.

En CLAC hemos trabajado los últimos años un plan estratégico, desagregado en macrotareas y puntos focales para abordar los temas relacionadas con transporte y política aérea, gestión aeroportuaria, seguridad operacional, medio ambiente, FAL/AVSEC y capacitación. Un nuevo Comité

Ejecutivo presidido por Cuba, pondrá los acentos del trabajo de los próximos dos años. Y desde la Secretaría de la Comisión, coordinaremos el compromiso de los Estados.

¿Qué sabemos del futuro que se avecina? Todos los pronósticos estadísticos indican que el transporte aéreo mantendrá su crecimiento en Latinoamérica y el Caribe. La aviación contribuye al crecimiento económico de los países, y si aumenta la riqueza también aumentan los viajes aéreos. Este círculo virtuoso, permite augurar que los problemas que hoy enfrentamos en materia de infraestructura y gestión, se pueden transformar en una barrera al crecimiento en términos aún más graves de lo que observamos hoy.

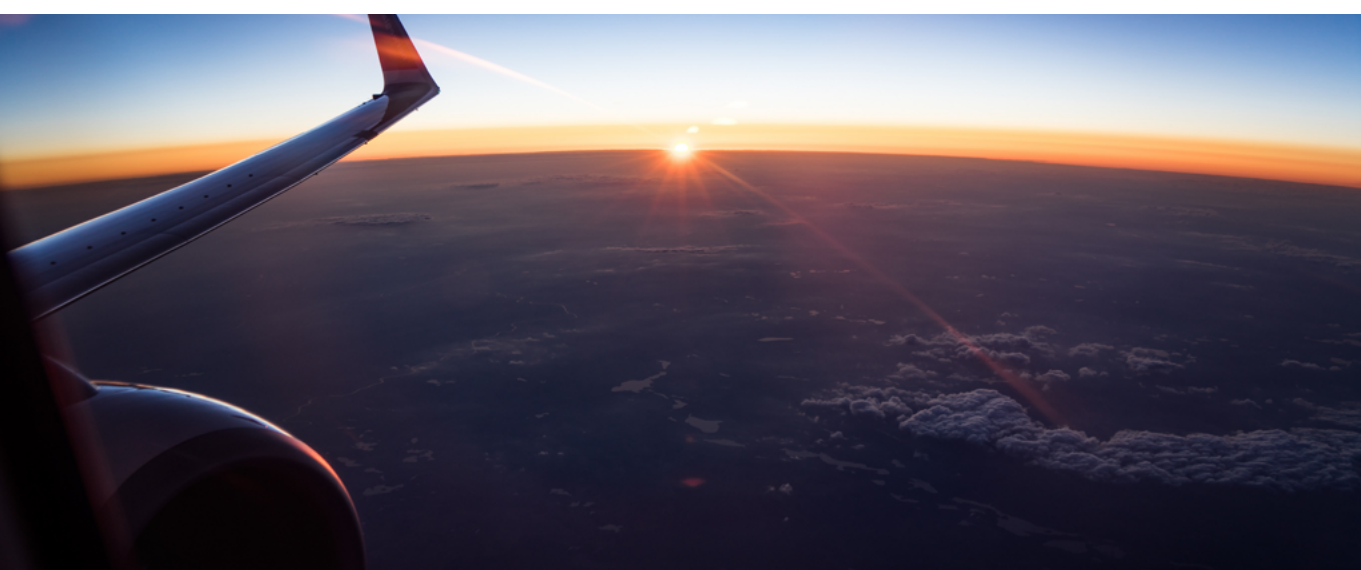
El desafío es doble y paradójico. Es doble porque implica mantener y acelerar el crecimiento del tráfico aéreo al mismo tiempo que se evita su restricción por razones de infraestructura o gestión. Es paradójico porque es el crecimiento acelerado el que produce los problemas de estrechez de infraestructura o gestión que hoy observamos. Resolver esta paradoja y seguir creciendo es nuestra mayor emergencia. Hay que mirar que han hecho los países que enfrentan grandes volúmenes de pasajeros y aprender.

El espacio de cooperación y coordinación para el debate que es objetivo de CLAC, debe ser usado con el propósito de adelan-

tarse a los problemas del futuro. La experiencia de los técnicos de la diversidad de Estados que componen la Comisión, es en sí misma un activo de mucho valor. Y si el futuro es la masificación o democratización del transporte aéreo debemos recurrir a la experiencia de los estados que ahora administran grandes volúmenes de operaciones aéreas de pasajeros y carga. Uno de los viajes al futuro, en nuestra región, es un viaje a Brasil.

La participación de Brasil en CLAC siempre ha sido relevante. Es una voz que debemos escuchar. Más de cien millones de pasajeros aéreos transportados y la reciente licitación de sus principales aeropuertos son argumento suficiente para sostener lo anterior. Las autoridades aeronáuticas y sus equipos técnicos han transitado por un camino que puede mostrar a otros que hacer y también que no hacer. La invitación al Brasil es a contar su experiencia, quienes sepan escuchar aprovecharán un viaje al futuro.

La visión de la CLAC es integrar al transporte aéreo en Latinoamérica. La integración probablemente la alcanzaremos de la manera menos pensada, un día cualquiera, cuando muchos latinoamericanos están viajando en avión, aumentando la riqueza de nuestros países, por el solo hecho de reunirse físicamente. Será el resultado de la revolución del transporte aéreo que, observamos, ya ha comenzado. 📍





ENTREVISTA FÁBIO RAHNEMAY RABBANI

Diretor Regional

Escritório Regional Sulamericano da OACI - Lima

DIRETOR, QUAL A IMPORTÂNCIA DO SRVSOP PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO REGIONAL?

O Sistema Regional para Vigilância da Segurança Operacional - SRVSOP nasceu de um Memorando de Entendimento celebrado entre a Organização de Aviação Civil Internacional - OACI e a Comissão Latino-americana de Aviação Civil - CLAC, com o objetivo de apoiar os Países no cumprimento de padrões e práticas recomendadas dos Anexos da OACI, quanto aos aspectos de segurança operacional. O método definido entre os Países para promover esse trabalho colaborativo foi por meio de regulamentos de escopo regional que permitissem que os trabalhos de capacitação, orientação, elaboração de materiais-guia, apoio horizontal entre países e reconhecimento de certificações pudessem ser racionalizados, utilizando a mesma referência normativa. Assim nascem os LAR (*Latin American Regulations*) que atualmente comportam mais de 40 documentos e diversos documentos-guia e manuais de inspetores.

Assim como na América do Sul, outras regiões possuem Organizações Regionais de Vigilância da Segurança Operacional - RSOO, previstas pela OACI. No entanto, o modelo de administração do SRVSOP escolhido pelos Países participantes - que incluem todos os de origem ibérica da Região SAM e Cuba - deixou a cargo do Escritório Regional a coordenação dos trabalhos realizados. Esse é um modelo único e tem entre seus grandes méritos permitir a coordenação das atividades regulares do Escritório Regional, com um grande aporte do SRVSOP para os aspectos de segurança operacional.

Sabemos que a constante melhora dos SARP dos Anexos da Convenção de Chicago exige uma avaliação de impacto e um plano para sua implementação. O trabalho do Comitê Técnico do SRVSOP é, entre outros, ajudar a traduzir esses SARP em modelos de regulamentação que sejam compatíveis com a realidade dos países envolvidos no sistema.

O grande impacto gerado pelo SRVSOP está em viabilizar que uma parte

considerável das atividades de natureza regulatória possa ser compartilhada entre os países de Região, trazendo experiências que permitem reduzir o tempo e o custo de elaboração de material normativo e orientativo, bem como a realização de atividades conjuntas.

Em suma, o SRVSOP é um mecanismo que promove a segurança operacional na Região, por meio de processos colaborativos e consultivos, utilizando os melhores recursos humanos que a Região possui, buscando garantir e manter os normativos e os treinamentos nos moldes mais atualizados dos padrões internacionais.

COMO O BRASIL PODE CONTRIBUIR PARA O DESENVOLVIMENTO E A SEGURANÇA DO TRANSPORTE AÉREO DA REGIÃO?

Por sua representatividade econômica, geográfica e pelo volume de tráfego aéreo, o Brasil tem um papel fundamental para apoiar o desenvolvimento da Região. Não preciso mencionar como o sistema de aviação é interligado e como as decisões de um País afetam os demais. Mas a realidade é que o Brasil tem um papel fundamental no desenvolvimento da Região e que o seu grau de envolvimento nas atividades regionais pode gerar avanços significativos no sistema de aviação regional. A participação efetiva e a contribuição do Brasil em iniciativas como o SRVSOP, o *Regional Aviation Safety Group - Pan America - RASG-PA* e o projeto de implantação do *State Safety Program - SSP* são muito importantes. Nos aspectos de AVSEC, o papel do Brasil também é fundamental, graças ao seu grau de conectividade com a Região, especialmente agora com

as ações de implantação do Plano Global sobre o tema – GASep.

Além disso, outra forma de contribuir para o desenvolvimento, por exemplo, é aproveitar que atualmente o Brasil tem a maior representação da Região em grupos e painéis internacionais. O País pode contribuir ativamente das discussões em âmbito regional, trazendo sua visão e as informações atualizadas das discussões mais recentes em nível mundial, ao mesmo tempo em que pode posicionar a visão regional nesses fóruns. É uma oportunidade não somente de permitir que desenvolvamos tempestivamente as melhorias regulatórias necessárias, mas também de prover à Região o nível de protagonismo que lhe compete.

EM SUA OPINIÃO, QUAIS SÃO AS PERSPECTIVAS FUTURAS PARA A ATUAÇÃO DO ESCRITÓRIO?

Como Escritório Regional da OACI, procuramos fomentar e sistematizar os meios de apoio aos Estados para que eles tenham o apoio necessário para exercer e priorizar sua atividade reguladora. De fato, temos vários instrumentos e iniciativas, como projetos, grupos de trabalho e cooperação com Países de outras regiões. No entanto, a integração desses esforços é essencial no âmbito de estratégias dirigidas a cada um dos Estados, alinhadas com as metas regionais estabelecidas com base em planos e compromissos globais.

Dessa forma, devemos estimular: uma atuação proativa e participativa dos Estados, contribuindo para o aperfeiçoamento dos padrões internacionais e das práticas recomendadas, antecipando as ações para seu cum-





primento; a integração entre academia, indústria e Estado para o amadurecimento e a inovação em nosso sistema; uma agenda de desenvolvimento inter-regional que não esteja confinada às fronteiras administrativas de nosso Escritório e que gere benefícios para os Estados sul-americanos e demais regiões, começando pelos irmãos mais próximos da América Central e do Caribe; cooperações ainda mais robustas com organizações regionais, como a CLAC, e a indústria; e o aumento da conectividade em nossa região, por meio do alcance dos objetivos estratégicos da OACI.

QUAL É MAIOR DESAFIO QUE VOCÊ ENXERGA PARA A REGIÃO NOS PRÓXIMOS ANOS?

Os avanços que ocorreram até hoje foram motivados, entre muitos outros fatores, pelas melhorias institucionais das

entidades que administram o sistema de aviação civil da Região. A sustentabilidade dos progressos alcançados e futuros, bem como a atratividade de nossos mercados para novos serviços aéreos que aumentam a conectividade regional, dependem muito da confiança institucional das autoridades pelos Estados, pela indústria e pela sociedade em geral. A governança e o funcionamento das autoridades devem ser apoiados, de maneira que contem com políticas públicas claras e formais, que sejam dotados de recursos suficientes para empregar seus mandatos, que estabeleçam processos regulatórios robustos, transparentes e previsíveis e que obtenham um regulamento e monitoramento efetivo, tanto dos requisitos técnicos como dos aspectos econômicos.

A visão manifestada na Declaração do IWAF/4, realizado em Fortaleza, traduz bem essa perspectiva de como se vê a região para os próximos anos.💡



OS DESAFIOS DE AERÓDROMOS E AUXÍLIOS TERRESTRES NO SISTEMA REGIONAL PARA A VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL

Por Rodrigo Otávio Ribeiro

Especialista de Aeródromos e Auxílios Terrestres

Sistema Regional de Cooperação para Vigilância da Segurança Operacional – SRVSOP

Escritório Regional da OACI - Lima

Quando falamos da supervisão da segurança operacional na aviação civil, remetemos ao compromisso assumido pelos Estados na Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI), em especial no artigo 37, que versa sobre a adoção de normas e procedimentos internacionais e cujo cumprimento é monitorado pela OACI por meio do programa USOAP CMA (*Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach*). Para fazer frente aos desafios de normatização, certificação, vigilância e *enforcement*, uma ferramenta importante é a colaboração entre os países.

Nesse contexto foi criado o Sistema Regional para a Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP), que tem sua coordenação e apoio administrativo na Organização Internacional da Aviação Civil (OACI Lima) e cuja origem e estrutura foram objeto de matéria publicada na [Revista Conexão Internacional, Volume 2, número 1, 2018](#).

As atividades relacionadas a aeródromos e auxílios terrestres (AGA) do SRVSOP foram iniciadas em 2010 (o foco anterior era nas áreas AIR, OPS e PEL), com decisão da *Junta General* do SRVSOP (Conclusão JG 21/04), na vigésima primeira reunião, de prever a designação do *Panel de Expertos* para o tema AGA (Painel AGA) e aprovar recursos para desenvolvimento da estrutura do conjunto de *Reglamentos Latinoamericanos* da área AGA (LAR AGA).

Os grandes objetivos do SRVSOP na área AGA são a certificação operacional dos aeródromos internacionais da região, compromisso assumido pelo Sistema junto à OACI, e o aumento do nível de Implementação Efetiva (EI) do Protocolo USOAP CMA nos Estados. A disponibilização de uma base de regulamentação regional (conjunto LAR AGA) e a harmonização ou a adoção pelos Estados é uma das estratégias consideradas importantes para lograr tais objetivos, implementada pelo Comitê Técnico (CT) do SRVSOP, juntamente com o Painel AGA do SRVSOP.

Como Especialista em Regulação da ANAC, atuando na Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), representei a Agência no Painel AGA e nas *Reuniones del Panel de Expertos AGA* (RPEAGA) 2 (janeiro/2012) a 11 (maio/2018), geralmente junto a outro representante da SIA/ANAC e sempre com a participação de

representantes do DECEA/COMAER (que tem atribuições relacionadas a AGA nos temas de zonas de proteção de aeródromos, sinalização de obstáculos e auxílios à navegação aérea).

Até 2018, a coordenação do Painel AGA ficava a cargo exclusivo do Oficial AGA da OACI Lima, que acumulava essa função com diversas outras de seu cargo. A partir de 2018, foi criada pela primeira vez uma vaga de Especialista AGA no CT do SRVSOP e aberto processo seletivo da OACI para seu preenchimento.

A vinda para a OACI Lima está alinhada com minha trajetória na área de infraestrutura aeroportuária, que teve início com a formação em Engenharia de Infraestrutura Aeroportuária (ITA-2001) e o mestrado em Transporte Aéreo e Aeroportos (ITA-2009) e continuidade com a experiência em planejamento, projeto e construção de aeródromos como Oficial Engenheiro da Força Aérea Brasileira, de 2002 a 2010, e com a posterior atuação na regulação de infraestrutura aeroportuária, trabalhando na SIA/ANAC nas áreas de construções aeroportuárias, cadastro aeroportuário e fiscalização.

No âmbito do processo seletivo, fui selecionado no final de julho de 2018. Cheguei à OACI Lima no final de setembro de 2018 e, desde então, sou responsável pela coordenação das reuniões e atividades do Painel AGA do SRVSOP, em conjunto com o Oficial AGA, e por outras inúmeras tarefas relacionadas às funções atribuídas ao Comitê Técnico. Dentre elas destacam-se: a constante análise e revisão dos normativos e material guia do

Sistema; o planejamento, a coordenação e a participação em atividades de certificação com equipes multinacionais; o planejamento e a coordenação de seminários e workshops para compartilhamento de conhecimentos, discussões técnicas e treinamento de pessoal dos Estados; e a coordenação e participação em assistência aos Estados.

Em 2019 daremos continuidade ao ensaio de certificação do aeroporto de Viru Viru, em Santa Cruz/Bolívia (SLVR), e estão sendo feitas tratativas com outros Estados para a realização de ensaios em seus aeroportos. Para isso, já estamos em contato com a ANAC, que manifestou desejo de contribuir no âmbito do projeto de apoio do Brasil aos países da região no tema de certificação de aeródromos.

Dessa forma, um dos objetivos da área AGA do SRVSOP neste ano é formar novos inspetores LAR AGA, que são inspetores AGA indicados pelos Estados e que passam por capacitação específica nos regulamentos regionais e são habilitados pelo Sistema para atuarem em missões multinacionais. Para isso estamos organizando uma seleção para Instrutores LAR AGA e um curso de formação de inspetores para o segundo semestre de 2019.

No contexto de compartilhamento de conhecimento, será oferecido pela ANAC este ano, em coordenação com o SRVSOP, um seminário de certificação e vigilância de aeródromos, em Brasília (DF). Sendo o país da região que certificou o maior número de aeródromos, a iniciativa da ANAC de apoiar os outros países é muito importante, colocando em discus-



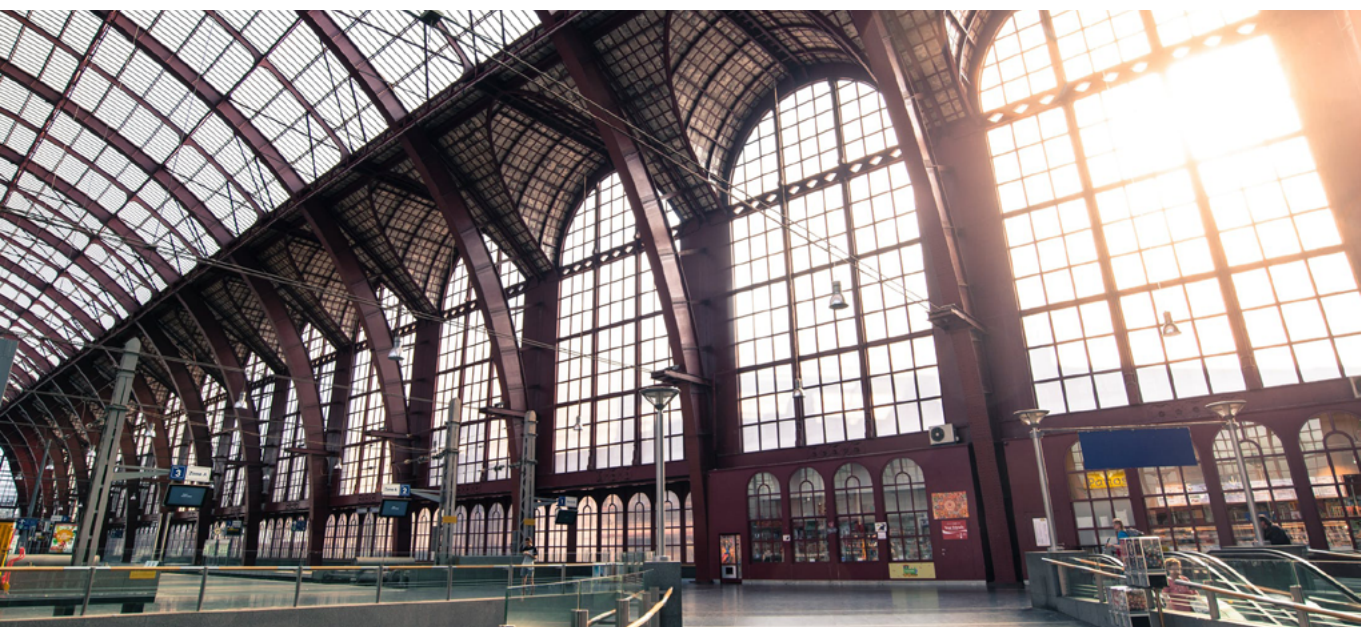
são os problemas enfrentados e as soluções adotadas, ao mesmo tempo em que é uma oportunidade de discutir novas ideias que poderão ajudar na certificação dos aeródromos internacionais no Brasil que ainda não estão certificados.

No âmbito da assistência direta, temos uma atuação importante junto aos Estados membros que nos solicitam apoio técnico para avaliação e auxílio na implantação de algum elemento do sistema de supervisão da segurança operacional na área AGA, principalmente relacionado à preparação para atendimento das Questões de Protocolo (PQ) do programa USOAP CMA, no âmbito do qual estão previstas duas auditorias e uma ICAO *Coordinated Validation Mission* (ICVM) neste ano na região. Ser capacitado como Auditor USOAP AGA é um fator essencial para conduzir esse tipo de assistência e foi uma das primeiras metas alcançadas no início de minha jornada na OACI Lima.

Também visando a uma maior conformação com o protocolo USOAP CMA, o conjunto LAR AGA está sendo avaliado pelo Comitê Técnico com base nas PQ e verificadas as necessidades de melho-

ria para que os documentos e o material guia forneçam aos Estados uma base de regimentos cada vez mais alinhada aos SARPS e aos procedimentos da OACI, mas com a simplicidade e flexibilidade necessárias para que sejam de fácil adoção ou harmonização pelos Estados membros. Para isso, nos inspiramos em soluções como a adotada no projeto em andamento da SIA/ANAC de emenda do RBAC 154, que traz propostas inovadoras em termos de internalização dos requisitos de infraestrutura contidos no Anexo 14 e que podem ser referência na região.

Dessa forma, em que pese ser responsabilidade de cada Estado quanto ao cumprimento dos compromissos assumidos na Convenção de Aviação Internacional (CACI), com a implementação eficaz dos processos de certificação e vigilância dos aeródromos e a efetiva garantia da segurança operacional, o trabalho do SRVSOP, por meio do Comitê Técnico e do Painel de Especialistas AGA, é reunir esforços para auxiliar os Estados membros a vencerem esse desafio de forma mais eficaz e eficiente, beneficiando toda a região. 📍





O PLANO REGIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL DA REGIÃO SUL-AMERICANA - SAMSP

Por Neverton Alves de Novais

Especialista em Regulação de Aviação Civil da ASSOP

Seguindo as orientações contidas no Global Aviation Safety Plan (GASP), publicado pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) - Montreal, o escritório regional da OACI Lima produziu o Plano Regional de Segurança Operacional da Região Sul-Americana (do inglês, *SAM Safety Plan* - SAMSP).

O SAMSP define a estratégia de implementação de segurança operacional para a América do Sul, com objetivos a serem alcançados até os anos de 2022, 2025, 2028 e 2030, visando ao avanço dos Estados da região em três frentes principais:

- Aprimoramento do índice de Implementação Efetiva (EI) dos Padrões e Práticas Recomendadas (SARPS) da OACI;
- Implementação do Programa de Segurança do Estado (SSP);
- Redução dos índices de acidentes.

O primeiro esboço do plano produzido pelo escritório da OACI Lima chegou à ANAC no final de novembro de 2017, para que fosse analisado para a deliberação na 15ª *Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM*, a RAAC 15. Na proposta, o SAMSP constituía o eixo de Segurança Operacional de um plano regional ainda mais abrangente, o Plano de Sustentabilidade do Transporte Aéreo na Região SAM, que conta ainda com outros três eixos, a saber, Fortalecimento Institucional, Meio Ambiente e Conectividade do Setor Aéreo.

Como de costume, em suporte à delegação que iria representar a Agência na reunião, foram feitos vários apontamentos de caráter técnico ao conteúdo e à for-

ma do plano, sendo que uma observação merece destaque: notou-se que o rascunho original continha cerca de 110 páginas, pois, além de apresentar extensas análises no corpo do documento, agrupava ainda trechos de outras publicações de mais alto nível, como o Anexo 19, o *Global Aviation Safety Plan*, o DOC 9734 – *Safety Oversight Manual* e o DOC 9859 – *Safety Management Manual*. Fato que de pronto chamou a atenção, uma vez que publicações similares de outras autoridades de referência costumam ser bem mais sintéticas. Com isso, grande parte das primeiras sugestões que foram encaminhadas à OACI eram no sentido de enxugar o plano, deixando-o mais sucinto e objetivo, como é o esperado para documentos dessa natureza.

Durante a RAAC 15, as primeiras impressões da ANAC sobre o SAMSP foram confirmadas, ao passo que outros Estados também teceram comentários similares àqueles que a equipe técnica da Agência já havia identificado. Como resultado, após ter recebido diversas sugestões de melhoria ao plano, o escritório regional da OACI Lima decidiu criar um grupo de trabalho para análise e aprimoramento do SAMSP. Por parte do Estado Brasileiro, foram designados os servidores João Souza Dias Garcia, Nerverton Alves de Novais e Paulo Henrique lengo Nakamura.

Diante disso, no primeiro semestre de 2018, a tarefa dos membros da ANAC no grupo de trabalho foi a de consolidar as sugestões brasileiras quanto ao conteúdo do SAMSP para formalização e encaminhamento à OACI Lima. Para a realização desse trabalho, contou-se ainda com a valorosa contribuição da equipe do Projeto 6 – Objetivos e Metas do Programa

de Implementação do PSOE-ANAC, em virtude da proximidade do tema com os assuntos em discussão no projeto. O Projeto 6 do PSOE-ANAC é o responsável pela entrega do plano estratégico de segurança operacional no âmbito de atuação da Agência, o Plano de Supervisão da Segurança Operacional (PSSO).

Assim, seguindo a linha da análise preparatória para a RAAC 15, as sugestões foram no sentido de manter a essência do plano, preservando grande parte dos objetivos e das diretrizes estratégicas para a região, mas com o intuito de proporcionar mais clareza, objetividade e concisão ao documento. Adicionalmente, o processo de revisão mostrou-se útil para maior alinhamento com melhores práticas internacionais, haja vista que os integrantes do grupo de trabalho também participam dos mais importantes fóruns internacionais sobre o assunto, como o *Safety Management Panel* da OACI e o *Safety Management International Collaboration Group* (SM-ICG).

“ com iniciativas dessa natureza, a ANAC vem atuando no sentido de cumprir com a sua visão institucional ”

Na sequência, foram feitas reuniões de alinhamento com o Comando da Aeronáutica, além de teleconferências com representantes do escritório da OACI Lima e das demais autoridades de aviação civil de nosso continente. Com essas interações, foi possível perceber que o Brasil foi o responsável pelas principais sugestões encaminhadas e que deram origem a um SAMSP totalmente reformulado, com apenas 36 páginas (ante a 110 do documento original), incorporando quase a totalidade dos apontamentos brasileiros.

Tais esforços de alinhamento mostraram-se fundamentais para que o eixo de segurança operacional do Plano de Sus-

tentabilidade do Transporte Aéreo na Região SAM pudesse ganhar vida, uma vez que o processo de revisão colaborativa dos Estados conferiu mais representatividade e legitimidade à versão revisada do plano. Com isso, o SAMSP foi deliberado e aprovado na RAAC 16, realizada em dezembro de 2018, na cidade de Lima, no Peru, e que contou com a participação do Diretor-Presidente da ANAC, José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz.

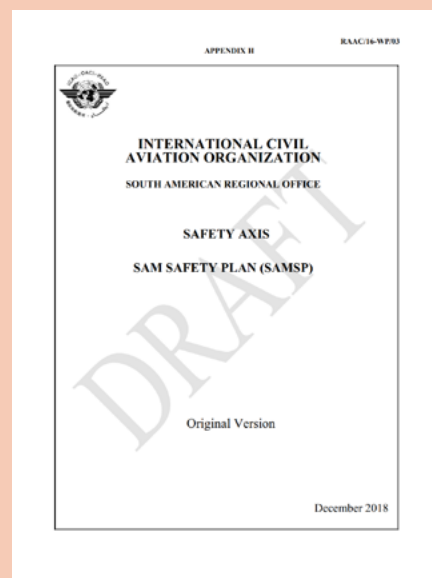
Nesse contexto, convém destacar que o SAMSP figura como uma importante referência para a elaboração de estratégias e a formulação de objetivos de mais alto nível para todos os países da região sul-americana. Não por acaso, mesmo quando ainda era apenas um rascunho, o plano regional já foi utilizado para a elaboração do Plano de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira do PSO-BR e para a confecção do PSSO por parte do Projeto 6 do PSOE-ANAC.

Com isso, é seguro afirmar que a participação brasileira foi essencial não só para a elaboração do SAMSP como, adicionalmente, contribuiu para o alinhamento com os planos nacionais que estavam sendo elaborados no mesmo período. E, com iniciativas dessa natureza, a ANAC vem atuando no sentido de cumprir com a sua visão institucional de *Ser uma Autoridade de Referência Internacional na Promoção da Segurança e do Desenvolvimento da Aviação Civil* em nossa região sul-americana e em todo o mundo. 📍

PLANO REGIONAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL DA REGIÃO SUL-AMERICANA – SAMSP

O SAMSP é eixo de Segurança Operacional do Plano de Sustentabilidade do Transporte Aéreo na Região SAM produzido pelo escritório da OACI Lima.

No plano são apresentadas as diretrizes estratégicas e os objetivos de segurança para a região, com metas até o ano de 2030. Além de objetivos relacionados à melhoria da implementação efetiva dos padrões e práticas recomendadas da OACI e à implementação do Programa de Segurança Operacional de Estado, há o compromisso de redução regional dos índices de acidentes aéreos, com a meta aspiracional de alcançar zero fatalidades no transporte aéreo regular de 2030 em diante.



A OACI NO BRASIL

Em setembro, Fortaleza sediou o 4º Fórum Mundial da Organização da Aviação Civil Internacional (*The Fourth ICAO World Aviation Forum - IWAF/4 2018*). O evento realizado pela ANAC e a OACI, com o apoio do Governo do Ceará, reuniu 64 delegações para discutirem investimentos para o desenvolvimento da aviação.



Diretores Paes de Barros e Juliano Noman recebem representantes da OACI



Secretária-geral da OACI, Fang Liu e Diretor-presidente da ANAC, José Ricardo Botelho

COOPERAÇÃO E PROMOÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL

O IWAF também serviu como importante ocasião para a promoção de reuniões e de assinatura de acordos.

A Agência firmou um memorando de entendimento (MoU) com a OACI para cooperação técnica trilateral sul-sul. Além disso, assinou também um MoU de

cooperação técnica com Angola, São Tomé e Príncipe, Colômbia, Guiana e Turquia, este último específico na área de aeronavegabilidade.

A ANAC firmou ainda um MoU voltado para a promoção da aviação civil com o então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), a Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) e a Associação Brasileira de Empresas Aéreas (ABEAR).

BRASIL PARTICIPA DA ASSEMBLEIA DA CLAC

Em novembro, a ANAC e o Comando da Aeronáutica (COMAER) participaram da 23ª Assembleia da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), realizada em Havana – Cuba.



O novo Secretário da CLAC

O maior destaque do encontro foi a ratificação da nomeação do novo Secretário da CLAC, o chileno Jaime Binder, em substituição ao equatoguineense Marco Ospina, que ocupava o cargo desde 1994.

A ANAC teve participação ativa durante todo o processo de renovação da Organização. O Diretor-Presidente da Agência, José Ricardo Botelho, representou o Brasil como

um dos cinco membros da Comissão de Seleção. Binder foi escolhido por unanimidade e seu mandato iniciou em 1º de janeiro de 2019.



JUNTA GERAL DO SRVSOP

Concomitante à Assembleia da CLAC, a ANAC participou da 31ª Reunião da Junta Geral do Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP), órgão máximo do Sistema, em que os membros revisam as atividades desenvolvidas ao longo do ano e se manifestam sobre as que serão implementadas no ano seguinte.

Harmonização regional

No evento, os Estados estabeleceram um cronograma para que os membros completem as informações no sistema de notificação de adoção e harmonização relativo aos Regulamentos Latino-Americanos (LAR).

Os membros também aprovaram as atividades prévias para a implementação do Acordo de Cooperação Técnica Multinacional para a Convalidação Automática de Licenças. O Brasil está analisando os termos do acordo para eventual adesão.

Situação financeira do Sistema e regularidade brasileira

Durante o encontro, os Estados reviram a situação financeira do SRVSOP. O pagamento brasileiro ao Sistema se encontra regularizado.

BRASIL NO ICAN

Em dezembro, a ANAC participou do *ICAO Air Services Negotiation Event (ICAN)*, evento anual de negociação de serviços aéreos promovido pela OACI.

Acordos cada vez mais liberais

Na ocasião, os representantes brasileiros negociaram cláusulas mais liberais para os entendimentos com oito Estados, incluindo Espanha, Grécia e Noruega, e estabeleceram novos entendimentos com três outros países: República Tcheca, Irã e Haiti.

AUDITORIAS SIMULADAS USOAP

A ANAC realizou, entre os meses de agosto e setembro de 2019, três auditorias simuladas em quatro protocolos do programa USOAP-CMA da OACI.

As referidas auditorias simuladas foram feitas em parceria com as autoridades de aviação civil do Canadá (TCCA), que ficou responsável pelos protocolos AIR e OPS, e com a Direção Geral de Aviação Civil da França (DGAC-França), que ficou responsável pelos protocolos LEG e ORG.



A partir da esq.: Marcela Anselmi, José Barreto, Ana Benevides, Mariana Altoé, Juliano Noman, Pasquale Robert, Gerson Floriz, Stella Galdino, Deise Nascimento

As auditorias são resultado do Projeto Prioritário de Institucionalização do USOAP, que tem como patrocinador o Diretor Juliano Noman.♥





Notícias de *Montreal*

A ANAC NA 13ª CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO AÉREA (AN-CONF/13)

Por Dário Alexandre Tavares Taufner

*Especialista em Regulação de Aviação Civil
Assessor da Delegação Permanente junto à OACI*

De 9 a 19 de outubro de 2018 ocorreu a 13ª Conferência de Navegação Aérea (AN-Conf/13) aqui na Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), em Montreal.

Diferente da Assembleia da OACI, que ocorre a cada três anos, a Conferência de Navegação Aérea se dá a cada seis anos. Dessa forma, nem todo representante altno da Delegação do Brasil junto ao Conselho tem a honra de participar dos dois eventos. E justamente por ter sido agraciado com essa oportunidade, esse será o assunto nessa edição.

O tema da Conferência de 2018 foi “Do Desenvolvimento à Implementação”, com foco na implementação de melhorias operacionais, tais como uso de novas tecnologias, aplicação de conceitos operacionais e caminhos a serem seguidos desde uma fase conceitual até a implementação de um projeto. Foi dada ênfase no conceito global, mas com desenvolvimento e planejamento regional, buscando-se sempre um equilíbrio técnico financeiro.

A 13ª Conferência foi uma ótima oportunidade para os Estados membros participarem de uma discussão aberta sobre problemas e soluções relacionados a segurança de voo e capacidade de navegação aérea, sobre eficiência em diferentes áreas de interesse da comunidade da aviação e seus benefícios para a sociedade em geral.

De forma a acomodar todos os assuntos a serem discutidos, a Conferência foi dividida em dois comitês: o Comitê A, que era o Comitê de Navegação Aérea, e o Comitê B, sobre segurança operacional.

No Comitê A, o Brasil foi representado pelo DECEA. Vale ressaltar que o Delegado do Brasil na Conferência, o Tenente-Brigadeiro do Ar Jeferson DOMINGUES de Freitas, Diretor-Geral do DECEA, foi eleito por unanimidade vice-charman de

toda a Conferência, o que foi motivo de grande orgulho para Delegação do Brasil no evento.

Já no Comitê B, o Brasil foi representado pela ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, pelos servidores Wagner William de Souza Moraes (Superintendente de Padrões Operacionais), Rafael José Botelho Faria (Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária), Roberto José Silveira Honorato (Superintendente de Aeronavegabilidade) e Dário Alexandre Tavares Taufner (Assessor da ANAC junto a Delegação do Brasil em Montreal).

Destacamos ainda que houve a participação do servidor Marcelo Miguel Fremder, da Gerência de Operações, da Superintendência de Ação Fiscal, em uma reunião paralela à Conferência sobre Assistência aos Familiares das Vítimas de Acidentes Aéreos.

Dentro do que foi a Conferência, a expectativa principal era criar um ambiente propício, em uma reunião formal da OACI, que fosse uma ótima oportunidade para que os Estados membros e os principais atores da aviação pudessem tratar das estratégias para a segurança operacional e de planejamento, desenvolvimento e implementação da navegação aérea sob uma perspectiva de pequeno, médio e longo prazo.

Toda a discussão que aconteceu durante o evento vai gerar recomendações que serão apresentadas ao Conselho da OACI, para subsequente aprovação pela 40ª Sessão da Assembleia da OACI em 2019.

Dito isso, ressalto aqui a importante participação da ANAC tanto no Comitê B de Segurança Operacional, quanto no evento sobre Assistência aos Familiares das Vítimas de Acidentes Aéreos.

No comitê B, nossos Superintendentes apresentaram *working papers* abrangendo assuntos diversos referen-

tes a suas respectivas áreas, como por exemplo:

- *Implementation of safety management;*
- *State safety programmes (SSPs);*
- *Operational safety risks;*
- *Facilitation of data-driven decision-making in support of Safety intelligence to support Safety risk management;*
- *Operational safety at the global, regional and national levels, and the role of RSOOs and RASGs in achieving the GASP goals;*
- *Organizational safety issues.*
- *Strategic plan;*
- *Vision overview of the Global Aviation Safety Plan (GASP).*

O objetivo aqui não é entrar nos detalhes de cada um dos assuntos acima, mas, sim, contar um pouco da dinâmica da participação da ANAC no evento. Nesse sentido, destacamos a estratégia de sucesso implementada por nossos Superintendentes. Como o espaço para cada Estado em cada um dos Comitês era limitado a duas cadeiras, nossos Superintendentes foram se revezando conforme a ordem de apresentação dos papers brasileiros no Comitê.

Essa foi a dinâmica da primeira semana da Conferência. A participação da ANAC foi ativa, não somente apoiando papers de outros países, mas também conseguindo apoio para os nossos. Ao final de cada dia de Conferência, nos reuníamos aqui na Delegação do Brasil na OACI para uma revisão das discussões do dia e para a preparação quanto aos tópicos do dia seguinte. O DECEA participava dessas reuniões diárias de revisão e, assim, conseguíamos ter todos os representantes brasileiros por dentro dos assuntos apresentados em cada um dos dias da Conferência. Além

das apresentações dos papers, a Conferência foi uma ótima oportunidade para que nossos representantes pudessem ampliar sua rede de contatos e contar um pouco do trabalho de nossa Agência.

Nossos Superintendentes não participaram da segunda semana da Conferência, já que o assunto *Safety* foi discutido somente até o sábado, dia 13 de outubro, e o Comitê B encerrou suas atividades nesse dia.

Na segunda semana da Conferência, recebemos a participação de nosso colega especialista em regulação, Marcelo Miguel Fremder. Como citado antes, durante a Conferência de Navegação Aérea houve um evento paralelo sobre Assistência dos Familiares das Vítimas de Acidente. Nesse evento foram apresentadas diversas experiências e práticas aplicadas por diferentes Estados. Foram ouvidas as reivindicações de entidades e representantes de familiares de vítimas de acidentes e, por se tratar de um assunto de extrema importância, esse evento contou também com a participação de diversos atores da indústria, como a IATA, por exemplo.

Nosso colega Marcelo Fremder apresentou a visão e as práticas da ANAC quanto ao tema, recebendo o apoio de muitos dos presentes. Assim como aconteceu durante as reuniões do Comitê B, nesse momento da Conferência tivemos a oportunidade de apresentar a ANAC a diferentes autoridades no assunto. Como resultado deste encontro, também serão geradas recomendações para o Conselho da OACI e para a 40ª Assembleia da OACI.

E esse foi o resumo de nossa participação na 13ª Conferência de Navegação Aérea (AN-Conf/13). Pudemos ver que nossa participação foi ativa, bem planejada e nos deu frutos tanto em relação ao apoio a nossos papers, como na ampliação da rede de contatos de nossos representantes, além da difusão do nome e do trabalho da Agência.

Por fim, deixamos aqui nossa palavra de agradecimento aos profissionais que nos representaram e nos despedimos com a expectativa de que também faremos um grande trabalho durante a 40ª Assembleia da OACI, que ocorrerá no segundo semestre de 2019. ❤





DIREITO AERONÁUTICO INTERNACIONAL DO PASSADO AO FUTURO

Por **Ricardo Fenelon Junior**, Diretor da ANAC,
Gustavo Carneiro de Albuquerque, Procurador-Geral da ANAC, e
Tiago Gebrim, Especialista em Regulação de Aviação Civil da DIR-RF

O estudo do Direito Aeronáutico Internacional remonta ao início da aviação civil internacional em si. A primeira conferência internacional de Direito Aeronáutico ocorreu em outubro de 1925, em Paris, e o intuito de se criar um comitê permanente de especialistas sobre o tema foi a base para a fundação do CITEJA (*Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens*), em maio de 1926.

O CITEJA ganhou destaque durante a Conferência de Chicago, em 1944. A Conferência, que contou com a participação de 54 nações, foi realizada com o objetivo de estabelecer princípios fundamentais que permitissem o transporte aéreo internacional seguro, sistemático e eficiente, principalmente após os obstáculos políticos e técnicos advindos da Segunda Guerra Mundial.

Deste modo, ao fim da Conferência, foi assinada a Convenção de Aviação Civil Internacional, comumente conhecida como “Convenção de Chicago”, bem como foi determinada a criação da Organização de Aviação Civil (OACI), com o objetivo de organizar e apoiar o desenvolvimento de uma nova rede de transporte aéreo global. Observa-se que, durante o evento, vários países manifestaram o interesse em participar do CITEJA, o que culminou na decisão de se instituir um Comitê Jurídico dentro da OACI.

Assim, o Comitê Jurídico é um órgão permanente da OACI, que tem por atribuição: estudar temas jurídicos por solicitação do Conselho da Organização; elaborar e revisar tratados sobre Direito Aeronáutico Internacional, previamente à convocação de Conferências Diplomáticas; e auxiliar na interpretação de documentos relacionados ao Direito Aeronáutico Internacional sob consulta do Conselho.

Desde a sua criação, o Comitê Jurídico foi responsável, por exemplo, pela elaboração do texto de diversas convenções, como o Protocolo de Montreal de 1988, e de diversas emendas à Convenção de Varsóvia de 1929.

Na qualidade de membros do Brasil¹, participamos da 37ª Sessão do Comitê Jurídico, que ocorreu de 4 a 7 em setembro de 2018, na sede da OACI em Montreal. O primeiro assunto discutido durante a Sessão abordou questões jurídicas relativas aos Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS). O documento apresentado pelo Secretariado concluiu, baseado nos resultados da pesquisa realizada junto aos Estados-membros, que

¹ A delegação brasileira foi composta pelo Diretor Ricardo Fenelon Junior e pelo Procurador-Geral Gustavo Carneiro de Albuquerque, representando a ANAC, e pelo Coordenador-Geral de Convênios, Mauro César Santiago Chaves, representando a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SNAC).

atualmente não existiriam questões internacionais que necessitassem ser abordadas por tratados ou protocolos adicionais ou emendas aos atuais instrumentos.

Contudo, várias delegações manifestaram preocupações com a aplicabilidade da Convenção de Chicago para os diversos tipos e usos de RPAS, em especial para os de pequeno porte e de uso recreativo. Dessa forma, o Presidente do Comitê propôs a formação de um Grupo de Trabalho para examinar questões legais internacionais relacionadas aos RPAS. Foi observado que as tarefas desenvolvidas no âmbito do Grupo de Trabalho devem ser coordenadas com outros órgãos da OACI que trabalham com o tema como por exemplo o *Air Navigation Bureau* (ANB), a fim de evitar a duplicação de esforços.

O segundo item do Programa de Trabalho tratou do Conflito de Interesses na Aviação Civil (COI), que consiste no estabelecimento de regras para garantir a separação de atribuições entre as autoridades de aviação civil e as entidades reguladas, com a finalidade de incentivar o exercício regulatório de forma objetiva e segura.

O COI ocorre quando um agente público possui interesses privados que podem ser percebidos como influência imprópria ou interferência nas suas atividades e responsabilidades. Várias delegações apoiaram a manutenção deste item no Programa de Trabalho do Comitê Jurídico, uma vez que requer atenção contínua, dada a natureza recorrente da questão, e promove a formulação de regulamentos apropriados.

Por sua vez, o terceiro tema discutido durante a 37ª Sessão foi o referente a “atos ou ofensas de interesse à aviação civil internacional não cobertos por instrumentos legais existentes”, que são todas as ofensas de menor potencial ofensivo e outros atos cometidos por passageiros indisciplinados a bordo de uma aeronave civil.

Os Estados-membros foram encorajados a ratificar o Protocolo de Montreal de 2014, que emenda a Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves (Convenção de Tóquio de 1963), visto que são necessárias apenas mais oito ratificações para que o Protocolo entre em vigor. Observa-se o processo de internalização desses instrumentos no Brasil ainda não foi concluído.

O assunto “Determinação da situação de aeronave – Civil/Governo” é discutido desde 1987 e trata da dificuldade de uma interpretação homogênea dos conceitos do artigo 3º da Convenção de Chicago, que dispõe que a Convenção se aplica unicamente a aeronaves civis e não a aeronaves de Governo. Segundo o texto da Convenção, são aeronaves de propriedade do Governo as aeronaves utilizadas para serviços militares, alfandegários ou policiais.

Durante o evento, o Secretariado apresentou as respostas de um questionário enviado aos Estados-membros com o objetivo de inquirir sobre os problemas práticos relacionados a classificação Civil/Governo. A grande maioria dos países não apontou preocupações pertinentes ao tema. Portanto, decidiu-se por retirar o assunto do Programa de Trabalho do Comitê Jurídico.

Outro tema abordado na 37ª Sessão do Comitê Jurídico foi o artigo 83 Bis. O Conselho da OACI solicitou, em 2014, que o Comitê Jurídico elaborasse estudos sobre a liberalização do artigo 83 Bis, que trata da transferência de competências do Estado de Registro da aeronave para o Estado Operador da aeronave (em casos de *leasing*, *charter* ou intercâmbio de aeronave ou acordo similar e os limites e responsabilidades transferidos nos acordos), tendo em vista a baixa aplicação do instrumento pelos Estados-membros.

Durante a Sessão, o Secretariado informou sobre o andamento e as ações toma-

das pelo Grupo de Trabalho do artigo 83 *Bis*. Note-se que não há controvérsia jurídica quanto a interpretação artigo e, sim, discussões relacionadas à segurança das operações. Destaca-se que o Brasil cumpre o artigo 83 *Bis*, internalizado pelo Decreto nº 2.735/1998 e regulamentado por meio da Resolução ANAC nº 105/2009.

Outro assunto tratado durante o encontro foi a implementação do artigo 21 da Convenção de Chicago. O referido artigo dispõe que cada Estado-membro se compromete a fornecer, a pedido de qualquer dos outros Estados ou da OACI, informações concernentes à matrícula e à propriedade das aeronaves particulares matriculadas neste Estado.

A controvérsia jurídica gira em torno da classificação e do regime jurídico de propriedade de cada Estado-membro. Em países de tradição jurídica romano-germânica, a propriedade do bem ocorre com registro junto aos órgãos competentes, por sua vez, em países de tradição jurídica anglo-saxã, a propriedade independe de registro. No Brasil, a

propriedade se dá a partir do registro junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro (– RAB), que atende o disposto no artigo 21 e envia, quando solicitado, informações sobre a importação e a desimportação de aeronaves.

Por fim, observamos que o Presidente da Sessão mencionou que o Comitê seria convidado a avaliar emergentes questões jurídicas relacionadas à segurança cibernética e à segurança de voos suborbitais, a fim de garantir que a OACI permaneça na vanguarda das discussões de novos campos do Direito Aeronáutico Internacional.

Destacamos, assim, que o trabalho desenvolvido pela ANAC está em consonância com o discutido nos fóruns de mais alto nível da aviação civil internacional. A participação da Agência no Comitê Jurídico da OACI reforça a reputação do Brasil no cenário internacional, bem como nos mantém atualizados sobre o estado da arte das discussões jurídicas, auxiliando a ANAC a antever possíveis controvérsias no exercício de suas competências regulatórias.♥





O PAPEL DAS CONFERÊNCIAS SOBRE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL NO FORTALÉCIMENTO DA ATUAÇÃO DOS ESTADOS E DA INDÚSTRIA

Por Luiz Gustavo Silva Cavallari,
Rafael Rodrigues Dias Pereira e
Ana Elisabete Mitiko Matsumoto Miura

Especialistas em Regulação de Aviação Civil da GSAC/SIA

CONFERÊNCIA DO PANAMÁ

Em 10 de novembro de 2017, o Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) aprovou o *Global Aviation Security Plan (GASeP)*, passando a fornecer um *framework* de planejamento para orientar os esforços de melhoria mundial da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita por meio de um conjunto coordenado de ações, tarefas e metas prioritárias internacionalmente acordadas, estabelecidas no *GASeP Roadmap*.

Em conformidade com a Resolução ONU nº 2309 (2016), do Conselho de Segurança das Nações Unidas, e também com a Resolução A39-18, da Assembleia da OACI, as quais reconheceram que a segurança da aviação permanece uma das maiores prioridades dos Estados e da comunidade internacional, o GASeP foi desenvolvido para fomentar medidas de segurança que sejam proporcionais ao contexto de risco e que reflitam a constante evolução das ameaças à aviação civil.

Nesse sentido, entre agosto de 2017 e julho de 2018, a OACI promoveu quatro conferências regionais visando aumen-

tar a conscientização global e garantir o compromisso dos Estados e das organizações em relação aos resultados propostos no Plano Global. Cada conferência adotou um *Roadmap* Regional em alinhamento com o *Roadmap Global*, buscando considerar as particularidades, necessidades e prioridades regionais a respeito da segurança da aviação.

Foi nesse contexto que a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), juntamente com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), participou da Conferência sobre Segurança da Aviação para abordar os desafios comuns relacionados à implementação do Plano Global da OACI sobre Segurança da Aviação (GASeP) para a região das Américas e Caribe, realizada entre 24 e 27 de julho de 2018, na Cidade do Panamá, Panamá.

No evento, os representantes dos países compartilharam os desafios da segurança da aviação civil na região das Américas e Caribe e as iniciativas regionais que visam fortalecer o sistema de segurança. Também foram expostas algumas lições aprendidas durante projetos já realizados e formas de alcançar sinergias úteis no desenvolvimento de capacidades para os Estados, com a finalidade de não deixar



Da esquerda para a direita: Ten. Coronel Aviador Antonio Augusto Rosa Salles (Chefe da Assessoria de AVSEC do DECEA), Brig. Sérgio Bastos (Chefe do Subdepartamento de Administração do DECEA), Ricardo Sérgio Maia Bezerra (Diretor da ANAC) e Rafael Rodrigues Dias Pereira (Especialista em Regulação da ANAC)

nenhum país para trás, no que se refere ao seu sistema de segurança nacional.

A apresentação do Brasil abordou, inicialmente, uma visão geral do setor aéreo brasileiro e da ANAC e um panorama do desenvolvimento da área de AVSEC nacional. Posteriormente, foram destacadas as ações iniciais adotadas no primeiro semestre de 2018 relativas ao planejamento para implementação das diretrizes do GASEP no setor aéreo brasileiro, ressaltando, por fim, os recursos técnicos da Agência (Centro de Treinamento, Instrutores e Auditores AVSEC certificados) que poderiam ser empregados em ações de cooperação e apoio para região das



Palestrante: Rafael Rodrigues Dias Pereira (Especialista em Regulação da ANAC)

Américas e Caribe, deixando as portas abertas para eventuais iniciativas nesse sentido.

A participação na Conferência Regional do Panamá representou uma importante oportunidade para conhecer o atual contexto de desafios e iniciativas enfrentados por países da região das Américas e Caribe. A presença de representantes da Agência permitiu compartilhar as iniciativas nacionais relacionadas ao cumprimento do GASEP e demonstrar o compromisso do país em atuar de forma colaborativa na melhoria da segurança em nível regional, além de servir como uma preparação para a Segunda Conferência de Alto Nível sobre Segurança da Aviação (*Second High Level Conference on Aviation Security - HLCAS/2*).

CONFERÊNCIA DE MONTREAL

A Segunda Conferência de Alto Nível sobre Segurança da Aviação - HLCAS/2¹ ocorreu entre os dias 29 e 30 de novembro de 2018, em Montreal, Canadá, precedida pelo Simpósio Global sobre Segurança da Aviação (*Global Aviation Security Symposium - AVSEC2018*), ambos eventos promovidos pela OACI, durante a Semana da Segurança da Aviação da ICAO (*Aviation Security Week*), quando foram realizados painéis temáticos com representantes dos Estados Membros e, também, forte presença de especialistas em segurança da indústria do transporte aéreo. A Conferência de Alto Nível teve a participação de mais de 540 participantes, representando 107 Estados Membros, 22 organizações internacionais e regionais e associações setoriais.

A comitiva brasileira na Semana da Aviação da OACI e, em especial, na HLCAS/2 foi formada por representantes da ANAC, DPF, ABIN, DECEA, MRE, SAC e de

¹ A Primeira High Level Aviation Security Conference ocorreu em setembro de 2012



Comitiva, da esquerda para direita, trás para frente: Secretário Helder González (representante alterno do Brasil no Conselho da OACI); Maj. Edson Atallah Monreal (Gerente Nacional AVSEC do DECEA); Cel Ivan BVetocchi Batalha Dittz (Assessor de Gestão do Subdepartamento de Administração do DECEA); Sr. Dário Alexandre Tavares Taufner (representante da ANAC na delegação Brasileira na OACI); Sr. Vitor S. Lares (oficial de inteligência da ABIN); Sra. Karla Andrea Rodrigues dos Santos (coordenadora de AVSEC da SAC); Sr. Roberto F. dos Santos (oficial de inteligência da ABIN); Marcus Almeida (Gerente de AVSEC do Aeroporto do Galeão – Concessionária Rio Galeão); Sr. Luiz Gustavo Silva Cavallari (Gerente de AVSEC da ANAC); Ten. Cel. Dan Marshal (Representante do Brasil na ANC); Embaixador Olyntho Vieira (representante alterno do Brasil no Conselho da OACI); Dir. Ricardo Sérgio Maia Bezerra (Diretor da ANAC); Del. Ricardo Filippi Pecoraro (representante da Polícia Federal na delegação brasileira na OACI).

um representante da concessionária Rio-Galeão, que opera o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/SBGL.

O evento apresentou os temas mais atinentes à AVSEC na conjuntura internacional atual, sendo uma oportunidade de confirmar intenções e prioridades do setor, principalmente por meio do GAsEP, como pode ser percebido no próprio objetivo do evento:

“This Conference will assemble senior government officials and aviation stakeholders to formulate recommendations on key aviation security priorities and issues. The Conference will also consider progress on the implementation of the GAsEP and potential adjustments to the Plan based on the outcomes of the regional aviation security conferences organized in 2017-2018. These recommendations will be submitted for approval to the Council for subsequent endorsement by the 40th Session of the Assembly in 2019.”

Importante frisar que a representação dos Estados por delegações com autoridades de maior poder de decisão (ministros de Estados, diretores ou presidentes de autoridades de aviação civil) possui um papel muito importante na conscientização dos dirigentes da aviação civil mundial, de forma a estarem cientes do panorama e dos desafios presentes, preparando seus Estados e instituições de aviação civil para o futuro.

A ANAC contribuiu com os objetivos da Conferência por meio de uma Nota de Estudo (*Working Paper*) que apresentou a iniciativa da Agência na promoção de grupos colaborativos de segurança entre autoridades e empresas do setor para condução de iniciativas e projetos comuns, pautando-se no *Roadmap* estabelecido pelo GAsEP e pela Conferência Regional do Panamá.

O país também foi coautor de outras três Notas de Estudo: “Elevação da AVSEC e da Facilitação dentro da estrutura organizacional da ICAO”, proposta pelos Estados Unidos da América; “Reconhecimento de Medidas de Segurança Equivalentes por meio de projetos de *One-Stop-Security*”, proposta pelos Emirados Árabes Unidos; e “Promoção da Conscientização sobre AVSEC para outras Agências e Organizações”, proposta por Cingapura.

AGENDA DA HLCAS/2

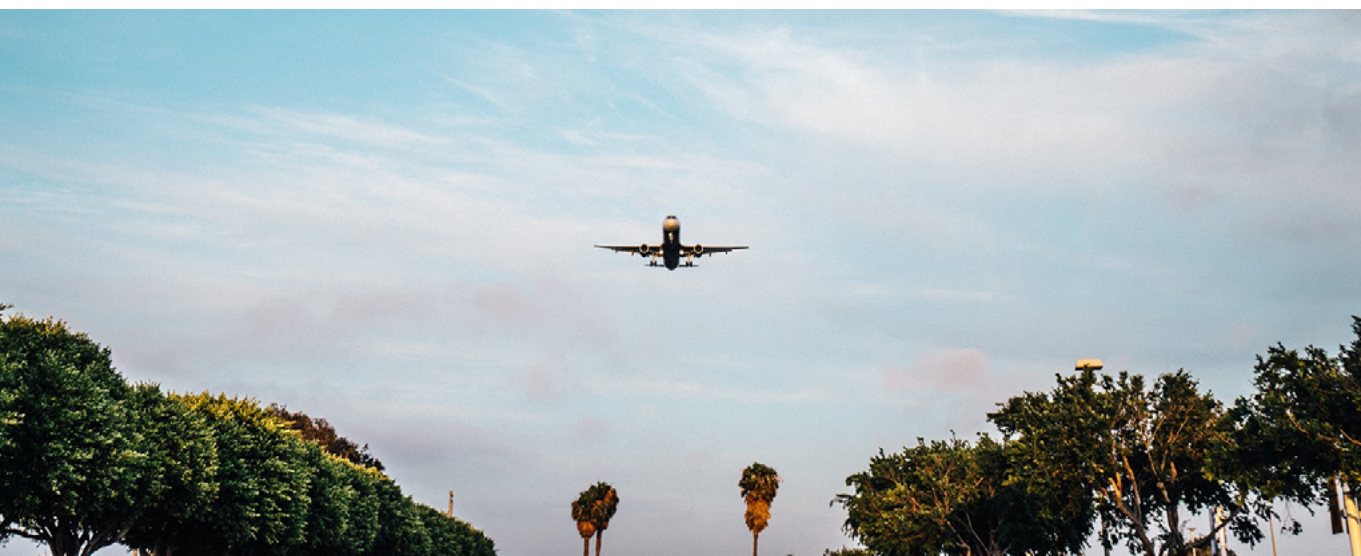
1. Contexto de Análises de Risco e de Ameaças à Aviação Civil;
2. Abordagens Futuras para Gestão de Riscos à Aviação Civil;
3. Plano Global para Segurança da Aviação Civil;
4. Alcance de Maiores Sinergias com outras Áreas; e
5. Garantia da Sustentabilidade das Medidas de Segurança.

No âmbito nacional, caberá à Agência, por meio da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), dar continuidade ao plano de trabalho estabelecido para implementação gradual do *GASeP*, por meio de coordenação entre os atores públicos e privados envolvidos e também por meio do estabelecimento de projetos ou programas de trabalho específicos.

No âmbito regional, a Agência tem o desafio de se manter preparada, nos aspectos organizacional e técnico, para colaborar em eventuais acordos de cooperação e apoio que venham a ser instituídos entre países interessados.♥

PRINCIPAIS TEMAS APRESENTADOS NA HLCAS/2

- Preocupação crescente em relação às ameaças cibernéticas e a proposta de criação de um novo Painel sobre segurança cibernética;
- Proposta de elevação da unidade do secretariado de Facilitação e AVSEC da ICAO ao maior posto na estrutura da entidade (Bureau);
- Ações promovidas pelo secretariado da ICAO de coordenação com outras entidades internacionais, como World Customs Organization – WCO; e Universal Postal Union - UPU e o Counter Terrorism Committee - United Nations (UN-CTED);
- A apresentação do panorama atual de riscos, por meio da divulgação do documento Global Risk Context Statement;
- Ações para elevar a cultura de segurança, tais como o curso criado por Cingapura, dedicado aos altos dirigentes de aviação dos Estados, a busca por conscientização de outras autoridades presentes nos aeroportos (aduana, migração, etc.), e a criação de cursos que permitam a construção de capacidade humana em AVSEC;
- Ênfase à facilitação do transporte aéreo por meio da compatibilização de esforços com outras autoridades aeroportuárias (migração e aduana), uma vez que podem ser utilizadas técnicas e ferramentas similares para alcançar objetivos similares como, por exemplo, o uso do API (Advance Passenger Information) e PNR (Passenger Name Record);
- Sugestão do tema Facilitação (Anexo 09) ser incluído no GASeP;
- Promoção do GASeP por uma série de ações de auxílio e coordenação entre entidades e Estados;



A ASCENSÃO DA ANAC AO SELETO GRUPO DAS QUATRO MAIORES AUTORIDADES DO MUNDO NA ÁREA DE AERONAVEGABILIDADE CONTINUADA

Por Eduardo Américo Campos Filho

Especialista em Regulação de Aviação Civil e

Gerente da Gerência de Engenharia de Manutenção GAEM/GGAC/SAR

A Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) possui duas grandes áreas: a certificação de produtos e a aeronavegabilidade continuada. Em linhas gerais, a certificação de produtos aprova os projetos e a produção dos produtos aeronáuticos, como aeronaves e suas partes, e a aeronavegabilidade continuada acompanha o produto durante a sua vida operacional com o objetivo de verificar que ele esteja de acordo com o projeto aprovado e em condições seguras de operação.

Manter um produto aeronáutico em condições seguras de operação significa submetê-lo às manutenções requeridas pelo fabricante e pelas Autoridades de Aviação Civil (AAC), por meio de ações mandatórias presentes nos regulamentos como, por exemplo, Diretrizes de Aeronavegabilidade.

Cabe ao país onde uma aeronave está registrada, conforme padrões da Organização Internacional de Aviação Civil (OACI), aprovar as organizações para realizar a sua manutenção. Essas organizações, chamadas Organizações de Manutenção Aeronáutica (OMA), podem estar espalhadas pelo mundo todo. Como exemplo, o Brasil possui cerca de 158 OMA certificadas em vários países

aptas a atender aos operadores brasileiros. A certificação e fiscalização dessas OMA requer quantidade considerável de recursos humanos e financeiros. Para diminuir esses custos, sem afetar os níveis de segurança de voo, os países buscam estabelecer acordos bilaterais entre si, ou mesmo, multilaterais.

Os acordos bilaterais visam, basicamente, à economia de recursos por parte das autoridades e ao aumento de eficiência em sua atuação, com vistas à diminuição de ônus impostos sobre o setor ao reduzir redundâncias em atividades de vigilância. Os acordos se baseiam em alguns critérios:

- similaridade da regulamentação;
- implementação eficiente da regulamentação (o que inclui uma estrutura adequada de certificação e vigilância); e, principalmente,
- confiança mútua.

A aeronavegabilidade continuada da SAR, hoje sob a coordenação da Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada (GGAC), tem mudado de nome e sigla durante a sua longa existência, mas a sua base regulatória tem sido mantida e as orientações e procedimentos publi-

cados seguem o mesmo nível de outras grandes autoridades de aviação civil. Aliada a isso, a melhoria dos processos, buscando maior robustez e padronização, permitiu que a ANAC firmasse acordos de manutenção com o *Transport Canada Civil Aviation (TCCA)*, com a *European Aviation Safety Agency (EASA)* e com a *Federal Aviation Administration (FAA)*, esse último previsto para entrar em vigor em 2019.

Isso tudo fez que a ANAC se alçasse ao grupo das quatro maiores autoridades de aviação civil do mundo na área de aeronavegabilidade continuada, junto com a FAA, TCCA e EASA. Como consequência desse processo, foi criado, em 2016, o *Maintenance Management Team (MMT)*, com reuniões anuais e no qual a ANAC vem aumentando sua participação de forma ativa.

O PRIMEIRO ACORDO: TCCA

Em 2001 começaram as conversações, por iniciativa do *Transport Canada Civil Aviation (TCCA)*, com o então Departamento de Aviação Civil (DAC) para assinatura de um acordo de cooperação para economia de recursos de ambas as autoridades nas atividades de certificação e fiscalização de OMA estrangeiras localizadas nos dois países.

Naquela época, havia 27 OMA estrangeiras certificadas pelo DAC e os acordos existentes estavam estabelecidos somente na área de certificação. Em 30 de abril de 2002, foi assinado um Entendimento Técnico de Manutenção de Aviação (*Technical Arrangement on Aviation Maintenance - TA-M*) que permanece válido até hoje, com os nomes e as siglas da época.

Em novembro de 2017, a ANAC e o TCCA iniciaram as conversas para revisão do Entendimento Técnico e, em 2018, foram realizadas algumas atividades previstas no âmbito do projeto de atualização

do documento. A intenção é torná-lo similar aos acordos com a EASA e FAA.

O SEGUNDO ACORDO: EASA

Em 2010, ANAC e EASA se reuniram para tratar do acordo na área de certificação. Naquela oportunidade, ANAC e EASA concordaram em colocar na pauta o início das discussões de um acordo de aeronavegabilidade continuada. Os resultados das apresentações e reuniões na área mostraram que tínhamos muito a evoluir. Na época, os procedimentos e os controles usados pelas diferentes gerências regionais da ANAC não estavam padronizados e a nossa primeira tarefa antes de iniciarmos as conversas sobre um acordo de manutenção com a EASA era buscar a harmonização interna.

Assim, na reunião realizada em 1º de março de 2010, ANAC e EASA concordaram em inserir no Anexo B (Procedimento para Manutenção) do Acordo firmado entre Brasil e União Europeia o seguinte item:

“8.2. O reconhecimento (de uma Parte, da organização de manutenção sob a jurisdição da outra Parte) previsto no parágrafo 8.1 deste Procedimento deverá ser aplicado quando acordos transitórios para a demonstração da capacidade de supervisão das organizações de manutenção houver sido implementados pelos agentes técnicos.”

Os acordos transitórios (em inglês, *transitional arrangements*), passaram a ser tratados pelas áreas técnicas das duas autoridades e consistiam, basicamente, das seguintes ações:

1. Revisar os processos de auditorias realizadas nas OMA em 2009, com o objetivo principal de acompanhar as ações corretivas propostas pelas OMA, até o seu fechamento;
2. Melhoria nos procedimentos de auditorias para:



- Padronizar os documentos produzidos como resultado de uma auditoria, tais como Ofícios, Listas de Verificação e Relatórios;

- Estabelecer uma definição clara para não conformidades críticas e não críticas; e

- Criar uma ferramenta efetiva para o acompanhamento das correções das não conformidades propostas pelas OMA.

3. Emissão do RBAC 145 e RBAC 43;

4. Emissão de Instruções Suplementares (IS), principalmente uma IS sobre programa de treinamento, que incluiria o treinamento em fatores humanos; e

5. Comparação detalhada entre EASA Part 145 e RBAC 145/RBAC 43.

Em dezembro de 2013, em reunião ocorrida em Colônia (Alemanha), o time de técnicos da ANAC informou à sua contraparte da EASA que todas as ações previstas nos *transitional arrangements* estavam finalizadas.

A partir daí, foi desenvolvido e aceito por ambas autoridades um *Roadmap*, onde constavam as ações previstas que culminaram com o desenvolvimento do *Maintenance Annex Guidance* (MAG), assinado em 11 de junho de 2015. O MAG detalha as ações da EASA, da ANAC e dos regulados para que as OMA brasileiras sejam aprovadas para manter produtos aeronáuticos europeus e as OMA europeias obtenham aprovação para realizar manutenção em produtos aeronáuticos brasileiros.

O TERCEIRO ACORDO: FAA

“Keep the ball rolling”. Talvez essa expressão, usada em uma das reuniões entre ANAC e FAA, seja a melhor representação da aproximação e da negociação entre as autoridades para um acordo no âmbito de manutenção.

Após adotar ações para estruturar a aeronavegabilidade continuada e conduzir com êxito as conversas para o andamento do acordo de manutenção com a EASA, a ANAC buscou a aproximação com a FAA.

O Acordo firmado com os EUA (BASA) já continha provisões para um acordo na área de manutenção. Contudo, faltavam procedimentos para a sua implementação: o *Maintenance Implementation Procedures* (MIP), suplementado por um *Maintenance Agreement Guidance* (MAG).

Em 2012, a Diretoria da ANAC enviou uma carta à FAA demonstrando interesse no acordo. Como resposta, a FAA informou a existência de outras prioridades para o momento e que os recursos disponíveis já estavam empenhados.

Durante a *FAA Western Hemisphere Meeting*, ocorrida em 2014, a ANAC solicitou uma reunião com a *FAA Flight Standards* para tratar de alguns assuntos, sendo um deles o acordo de manutenção entre as duas autoridades. Na oportunidade, a FAA fez uma apresen-

tação sobre o processo de acordos bilaterais, estimando que, se houvesse o pedido da ANAC, ele começaria a ser avaliado em, no mínimo, dois anos, considerando, assim como na resposta anterior, as prioridades daquela autoridade e os seus recursos.

O assunto voltou à pauta em mais quatro oportunidades: na Cúpula do RASG-PA (RASG-PA/7), em 2014; na 21ª Assembleia da CLAC, em 2014; na 2ª *High Level Safety Conference*, em Montreal, em 2015; e na Cúpula do RASG-PA (RASG-PA/8), em Medellín, em 2015, onde a então Gerência Técnica de Coordenação com Organismos Internacionais da antiga Superintendência de Relações Internacionais (GCOI/SRI) representou a ANAC e enfatizou a necessidade de uma agenda visando ao acordo.

Finalmente, em 2015, a FAA enviou carta questionando a ANAC sobre seu interesse no desenvolvimento do acordo no âmbito de manutenção e informando sobre os procedimentos contidos na *FAA Order 8000.85B*. A ANAC respondeu à FAA com as informações solicitadas e o processo rumo ao acordo de manutenção teve início. Diversas atividades se seguiram, culminando no desenvolvimento do *Maintenance Implementation Procedures* (MIP), que foi assinado em novembro de 2018, durante reunião do Maintenance Management Team (MMT), em Brasília.

O *Maintenance Agreement Guidance* (MAG) está em fase de elaboração pelas equipes técnicas da ANAC e FAA. A entrada em vigor do acordo de manutenção é prevista para ocorrer ainda em 2019.

O MAINTENANCE MANAGEMENT TEAM (MMT)

O *Maintenance Management Team* (MMT) foi idealizado em 2016, pelas áreas de manutenção da ANAC, da *European Aviation Safety Agency* (EASA), da *Federal Aviation Administration* (FAA) e do *Transport Canada Civil Aviation* (TCCA). O grupo foi formalmente constituído em novembro de 2018, com a assinatura do documento de governança (*MMT Charter*).

A finalidade do grupo é discutir e buscar soluções para os problemas enfrentados pelas autoridades e pela indústria aeronáutica na manutenção de aeronaves e seus componentes, considerando tratar-se de atividade globalizada. Adicionalmente, considerando os acordos bilaterais entre as autoridades, é importante que haja um fórum onde a harmonização entre as soluções adotadas pelas diferentes autoridades seja uma preocupação constante.

O MMT abarca ainda um fórum de discussão chamado de Dia da Indústria (*Industry Day*), no qual associações e empresas de manutenção debatem com as



José Roberto Honorato da SAR em assinatura do MMT Charter em novembro/2018

autoridades assuntos relativos ao setor e são apresentados tópicos de interesse comum que requerem atenção, envolvimento ou ação por parte das autoridades que compõem o MMT.

A ANAC tem tido participação cada vez mais ativa neste grupo e tem trabalhado no sentido de promover o aprimoramento dos acordos internacionais, com vistas a, no futuro, estarem estabelecidos os alicerces para um reconhecimento mútuo das OMA.

A ATUAÇÃO EM OUTROS GRUPOS INTERNACIONAIS RUMO AO RECONHECIMENTO GLOBAL DAS OMA

O PAINEL DE AERONAVEGABILIDADE DA OACI (AIRP)

As OMA que prestam serviços para operadores internacionais frequentemente devem cumprir com inúmeros requisitos e manter aprovações de diferentes países de registro. Esta situação impõe às OMA e às autoridades de aviação civil um ônus adicional, que poderia ser evitado se os países reconhecessem as aprovações das OMA estrangeiras.

Sensível a este problema, a OACI, durante a *High-Level Safety Conference* (HLSC), em 2010, propôs a criação de um grupo para tratar deste assunto. Em 2012, foi criado no Painel de Aeronavegabilidade da OACI (AIRP) um grupo de trabalho para:

1. Desenvolver provisões para a harmonização e reconhecimento global das aprovações das OMA; e
2. Desenvolver material de apoio e

orientação para a harmonização e reconhecimento global das aprovações das OMA.

A primeira tarefa do grupo foi a transferência dos requisitos para OMA do Anexo 6 para o Anexo 8 e a compatibilização dos documentos correlatos. As alterações nos Anexos 6 e 8 foram publicados em 2018 e as alterações no Doc. 9760 devem ser publicadas nos primeiros meses de 2019. O Brasil participa do grupo de trabalho do AIRP.

O ACORDO MULTILATERAL RELATIVO A OMA DO SRVSOP

Em 1998, sob coordenação da Comissão Latino Americana de Aviação Civil (CLAC), foi criado o Serviço Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP), pela assinatura de um Memorando de Entendimento por parte de Estados membros da CLAC.

Em 2011, as autoridades de aviação civil dos Estados membros do SRVSOP firmaram o acordo multinacional para aceitação das OMA. A ANAC ainda não firmou esse acordo. No entanto, é interesse da Agência retomar e priorizar este assunto visando a seu ingresso no acordo.

Assim, seja pelos acordos bilaterais e multinacionais ou trabalhando em provisões para aceitação das OMA, a Aeronavegabilidade Continuada tem atuado de forma coerente interna e externamente, se fortalecendo e estabelecendo com as demais autoridades de aviação civil um ambiente de confiança em prol da segurança operacional e da economia de recursos, evitando a duplicidade nos processos de certificação e fiscalização das OMA.💡



O BREXIT E OS IMPACTOS NA AVIAÇÃO CIVIL ENTRE REINO UNIDO E BRÁSIL: PROJETO, PRODUÇÃO E MANUTENÇÃO DE AERONAVES

Por Bruno Hidalgo Rodrigues

Especialista em Regulação de Aviação Civil da GTPN/SAR

Por meio do plebiscito realizado em 23 de junho de 2016, com 52% dos votos, os britânicos decidiram pela retirada do Reino Unido da União Europeia, evento conhecido como BREXIT (*British Exit*). O processo iniciado junto à União Europeia, em 29 de março de 2017, prevê um período de 2 anos para a negociação de um acordo de retirada.

Até o final de janeiro de 2019 o governo britânico não conseguiu chegar a um acordo com a União Europeia que atendesse às expectativas de ambos os lados para as condições da transição. Caso não entrem em acordo até o dia 29 de março de 2019, a retirada do Reino Unido da União Europeia poderá ocorrer de forma brusca, sem qualquer mecanismo de transição que permita a continuidade das relações entre UK e os Estados Membros da EU. Tal cenário, conhecido como “*hard break*”, poderia causar impactos importantes não apenas para as relações entre Reino Unido e União Europeia, mas também entre estes e demais Estados.

No contexto da aviação civil, a permanência do Reino Unido no sistema regulatório da *European Aviation Safety Agency* (EASA) é uma possibilidade que ainda está sendo discutida. Assim como outros Estados que não compõem a União Europeia e são membros da EASA (Noruega e Suíça, por exemplo), o Reino Unido também poderia buscar essa solução. Apesar de entendida como a mais adequada tecnicamente para a continuidade das atividades de aviação civil, essa é uma decisão que envolve considerações políticas que fogem ao escopo de competências das autoridades de aviação civil dos dois lados.

A *Civil Aviation Authority* (CAA-UK) é a autoridade de aviação civil local do Reino Unido que atualmente detém competências sobre aprovações e vigilância de organizações de produção e de manutenção de aeronaves, entre outras. As atividades de elaboração de atos normativos e, certificação de organizações de projeto e de organizações estrangeiras são atribuídas à EASA, por meio da legislação da União Europeia.

Na hipótese de um BREXIT sem acordo entre Reino Unido e União Europeia, o mercado de aviação pode ser prejudicado nos mais diversos tipos de atividades devido à divisão de competências entre CAA-UK e EASA. Certificados emitidos pela EASA e regulados localizados no Reino Unido perderiam a validade naquele país e certificados emitidos pela CAA-UK perderiam validade para a União Europeia (mesmo os emitidos antes do BREXIT). Estão incluídos nesse grupo Certifi-



cados de Aeronavegabilidade, Aprovações de Organizações de Projeto, Produção ou Manutenção de Aeronaves, Licenças de Pilotos, Certificados de Operadores Aéreos, entre outros.

Adicionalmente, visto que o Reino Unido se integra ao sistema de aviação civil internacional por meio dos acordos técnicos firmados e administrados pela EASA, os britânicos perderiam os benefícios de todos os acordos entre a União Europeia e outros Estados.

Esse é o caso do “Acordo entre Brasil e União Europeia sobre Segurança da Aviação Civil”. Atualmente, organizações britânicas interagem com as brasileiras por meio dos procedimentos de implementação técnicos mantidos entre ANAC e EASA, sob o Acordo Brasil-UE. Com a retirada do Reino Unido da União Europeia, o Acordo deixa de ser válido para essas relações bilaterais. Esse cenário é semelhante para outras relações bilaterais do Reino Unido.

Assim, nota-se que os prejuízos de um BREXIT sem acordo não se limitam às relações entre Reino Unido e União Europeia, mas impactam o mercado de aviação de maneira generalizada, visto seu alto nível de globalização. Como exemplo, um componente aeronáutico produzido por uma organização britânica perderia certificação EASA e ficaria impossibilitado de ser utilizado em uma aeronave brasileira. Mesmo os produtos já produzidos e aprovados, normalmente armazenados em centros de distribuição e usados em atividades de manutenção, perderiam formalmente a condição de aeronavegabilidade. No âmbito das organizações de manutenção, operadores de aeronaves britânicas ficariam impossibilitados de executar manutenção em outros Estados, assim como organizações de manutenção britânicas não poderiam mais fornecer serviços a operadores de aeronaves estrangeiras até a celebração de novos acordos.

Devido à incerteza do cenário político que determinará o futuro das relações entre Reino Unido e União Europeia, a CAA-UK vem se preparando para absorver as funções atualmente atribuídas à EASA, o que seria o cenário mais crítico. Em paralelo, a autoridade tem negociado e desenvolvido modelos de acordos bilaterais com os principais parceiros no sistema internacional, cobrindo as duas hipóteses possíveis para o pós-BREXIT. Considerando a relevância do assunto para o mercado de aviação civil brasileiro, a ANAC mantém contato com o CAA-UK desde 2017, negociando possíveis soluções para possibilitar a continuidade das relações comerciais entre os Estados com a maior estabilidade possível. Contudo, a solução final para a manutenção das relações ainda depende das negociações entre Reino Unido e União Europeia para a implementação do período de transição a se iniciar após 29 de março deste ano.

Para oferecer mais informações atualizadas sobre o andamento do processo aos interessados, CAA-UK e EASA disponibilizaram sites na internet, conforme os endereços abaixo:

CAA-UK: <https://info.caa.co.uk/eu-exit/>

EASA: <https://www.easa.europa.eu/brexit>

“ os prejuízos de um BREXIT sem acordo não se limitam às relações entre Reino Unido e União Europeia ”

ATUAÇÃO INTERNACIONAL 2019

PRIMEIRO SEMESTRE DE 2019

Janeiro



- Agenda de Safety**
- Agenda de Produto Aeronáutico**
- Agendas de Security e Facilitação**
- Agenda de Regulação Econômica**
- Agenda de Meio Ambiente**
- Agenda de Capacitação**
- Outros eventos**

Fevereiro



Março

FAA Flight Test Harmonization Working Group (FTHWG) - 1st Meeting 2019

Alemanha

ICAO SAM Safety Data Collection and Processing Systems (SDCPS) Regional Workshop

Peru

IATA Legal Symposium

Itália

ICAO Remotely Piloted Aircraft Systems Panel (RPASP/13) - 13th Meeting

Canadá

FAA Maintenance Agreement Guidance (MAG) Development under Bilateral Aviation Safety Agreement (BASA) - 1st Meeting 2019

Estados Unidos

ICAO SAM Extended Diversion Time Operations (EDTO) - 2nd Regional Meeting

Peru

ACI 11th Airport Economics Finance Conference & Exhibition

Inglaterra

ICAO Secretariat Study Group on Cybersecurity (SSGC) Working Group

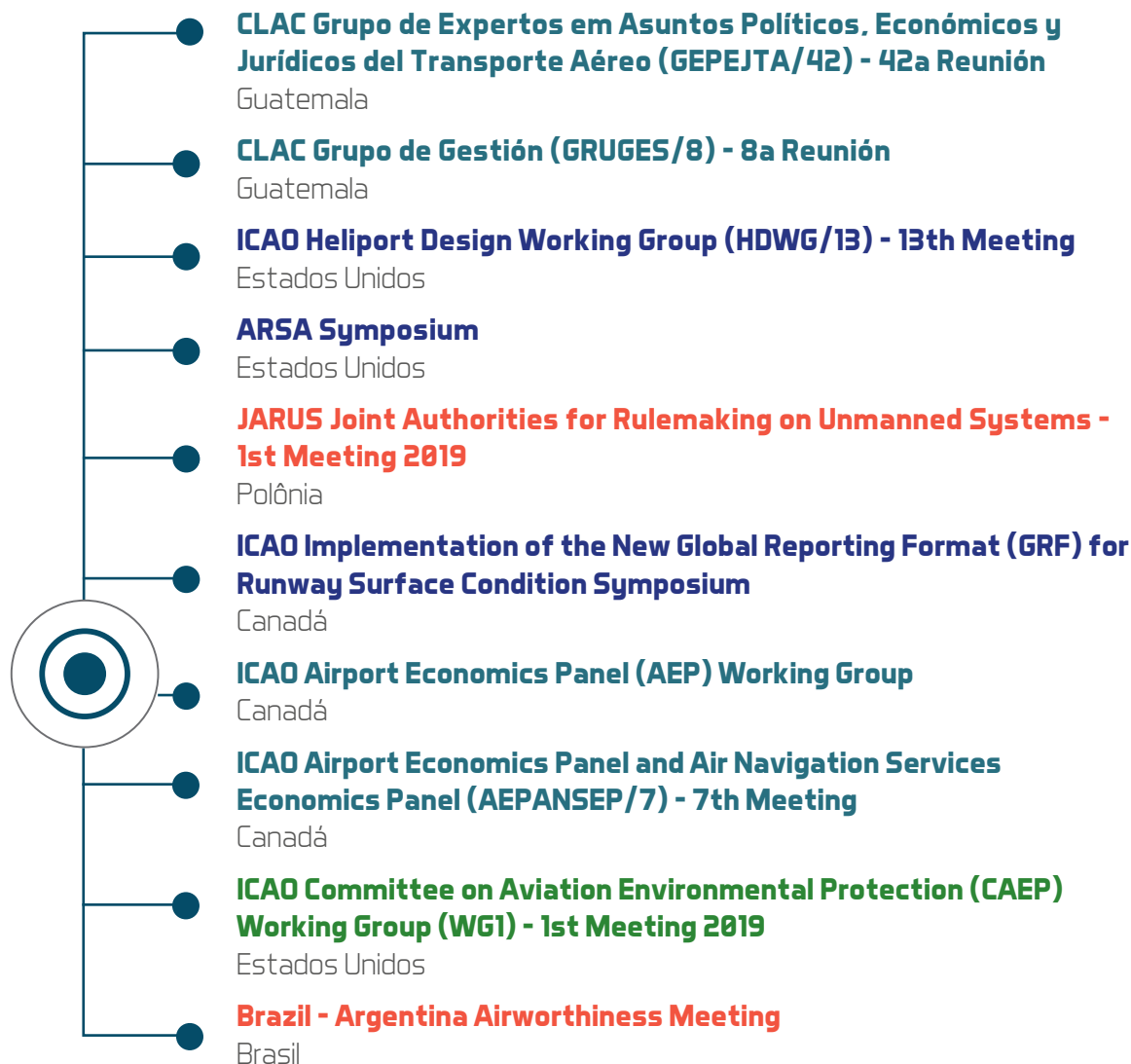
Canadá

FAA International Operational Evaluation Practices Board (IOEPB)

Alemanha

- Agenda de Safety
- Agenda de Produto Aeronáutico
- Agendas de Security e Facilitação
- Agenda de Regulação Econômica
- Agenda de Meio Ambiente
- Agenda de Capacitação
- Outros eventos

Março



-  **Agenda de Safety**
-  **Agenda de Produto Aeronáutico**
-  **Agendas de Security e Facilitação**
-  **Agenda de Regulação Económica**
-  **Agenda de Meio Ambiente**
-  **Agenda de Capacitação**
-  **Outros eventos**

Abril

ICAO Blockchain Aviation Summit and Exhibition

Emirados Árabes Unidos

CAAS 7th World Civil Aviation Chief Forum

Cingapura

ICAO Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) MDG/FESG - 1st Meeting 2019

Itália

ICAO Air Transport Regulation Panel (ATRP15) - 15th Meeting

Canadá

ICAO Aeordrome Pavement Experts Group (APEG/3) - 3rd Meeting

Canadá

ICAO SAM Octava Reunión de Implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP)

Peru

ICAO Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) Working Group (WG3) - 1st Meeting 2019

Estados Unidos

SAE S-18 (Systems Safety Assessment) - 2nd Meeting 2019

Portugal

ICAO Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) Working Group (WG2)

To be defined

ICAO Dangerous Goods Panel Working Group - 19th Meeting

Canadá

ICAO International Safety Cabin Group (ISCG) - 1st Meeting 2019

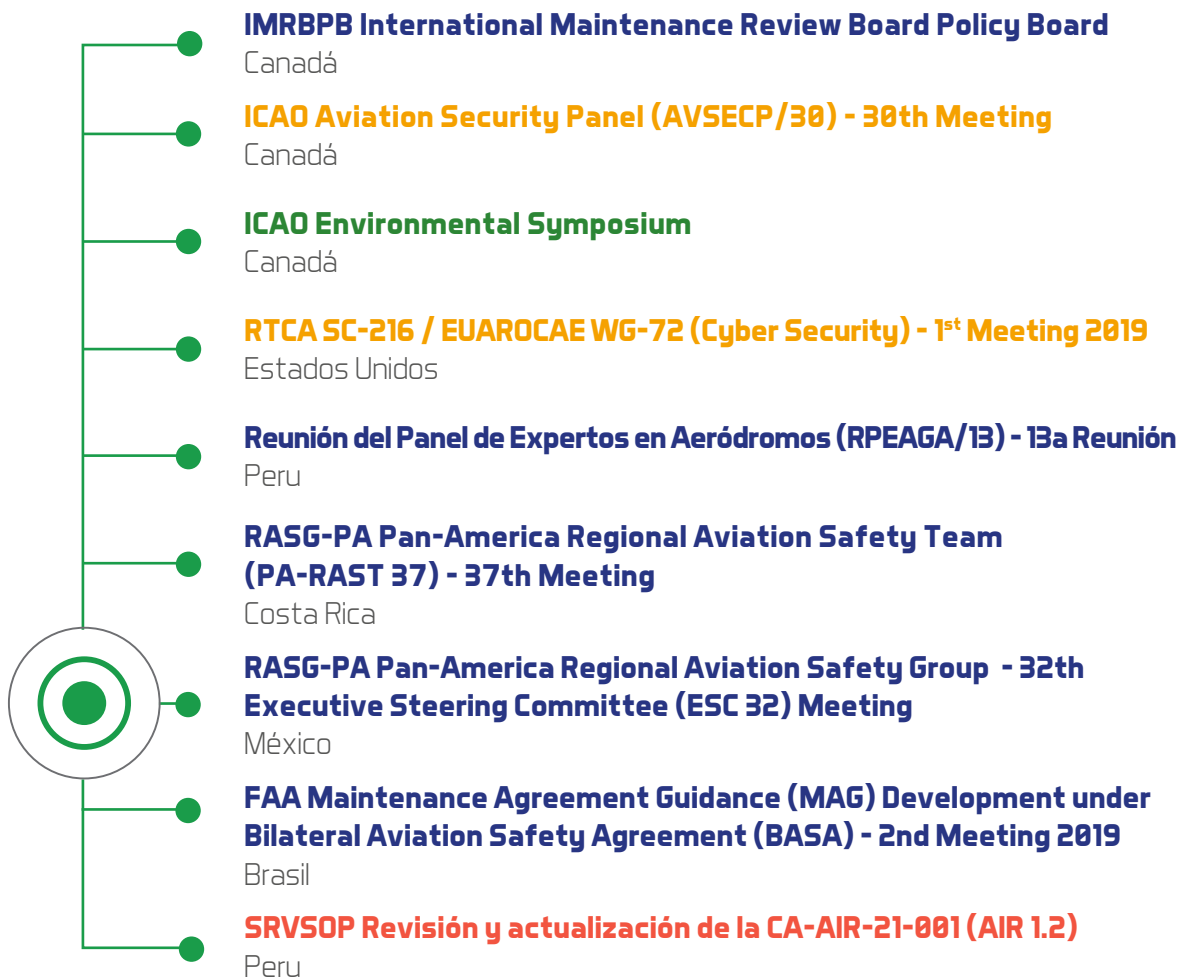
Canadá

CAACL Reunião Ordinária de Diretores Gerais e Presidentes - 10a Reunião

São Tomé e Príncipe

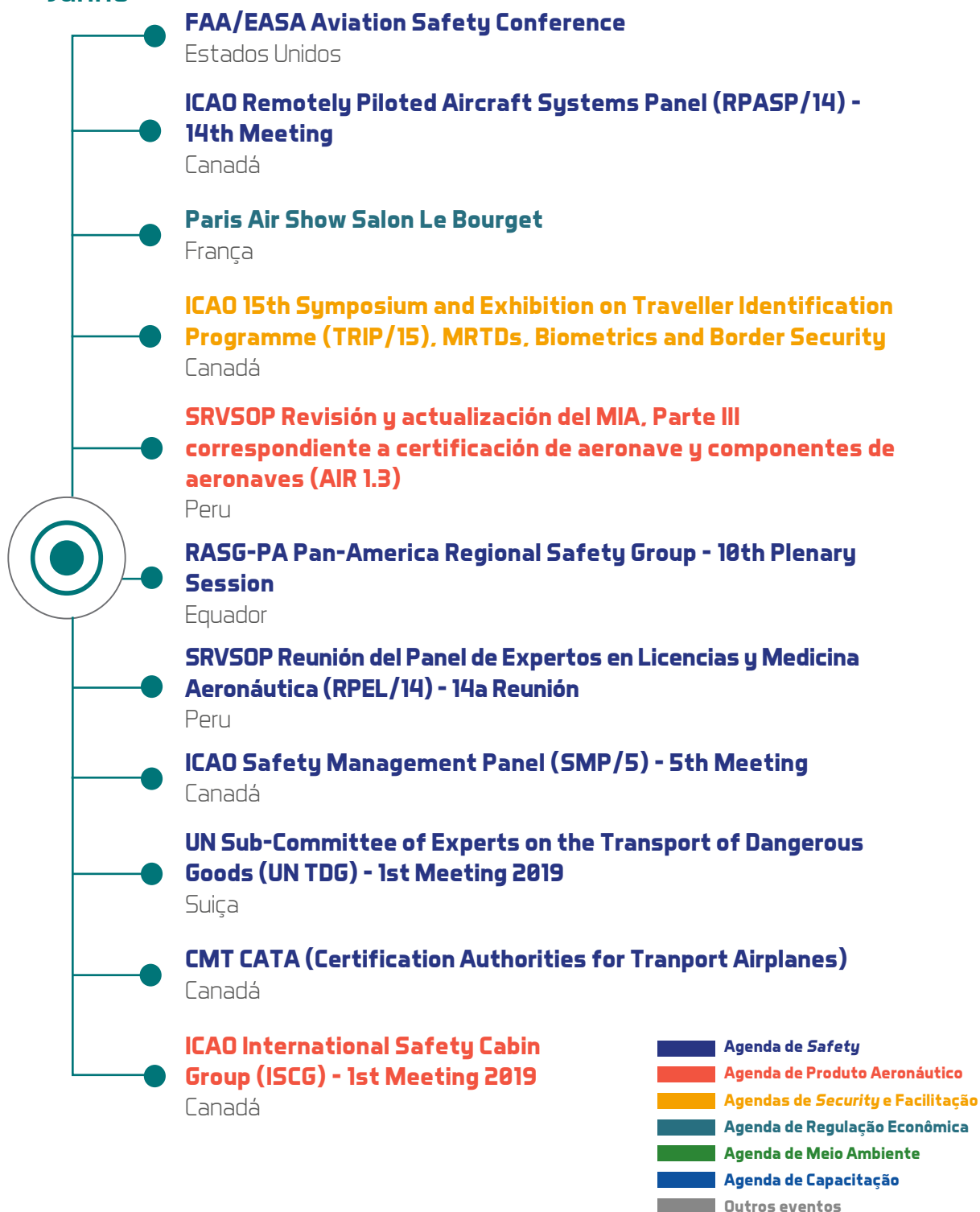
- Agenda de Safety
- Agenda de Produto Aeronáutico
- Agendas de Security e Facilitação
- Agenda de Regulação Econômica
- Agenda de Meio Ambiente
- Agenda de Capacitação
- Outros eventos

Maio



- Agenda de Safety
- Agenda de Produto Aeronáutico
- Agendas de Security e Facilitação
- Agenda de Regulação Econômica
- Agenda de Meio Ambiente
- Agenda de Capacitação
- Outros eventos

Junho





CONEXÃO INTERNACIONAL



ANAC

AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL