



CONEXÃO INTERNACIONAL

Volume 1, Número 1, 2017

Revista sobre a atuação internacional da ANAC



EDIÇÃO ESPECIAL:
PARTICIPAÇÃO DO
BRASIL NA
39^a
ASSEMBLEIA
DA OACI



VANT

Contribuição brasileira é aceita
na Comissão Jurídica da OACI

Confira

ANAC ganha plano de
atuação internacional

Agenda

Veja os eventos internacionais programados
para o primeiro semestre de 2017

Equipe Editorial

José Ricardo Botelho de Queiróz
Diretor-Presidente

Hélio Paes de Barros Júnior
Juliano Alcântara Noman
Ricardo Fenelon Junior
Ricardo Sérgio Maia Bezerra
Diretores

Daniel Longo
Chefe da Assessoria Internacional

Astor de Lima Aversa Neto
Marcela Braga Anselmi
(Analistas administrativos da ASINT)
Coordenação

**Gerência Técnica de Publicidade
e Propaganda (GTPP) da ASCOM**
Projeto editorial e diagramação

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

Conexão Internacional [recurso eletrônico] /
Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). N. 1,
(jan. 2017) - 60 p. Brasília: ANAC, 2017- .
v. : il.

Periodicidade semestral.
e-ISSN

1. Relações internacionais. 2. Aviação civil.
I. Agência Nacional de Aviação Civil.

CDD 23 - 327

SUMÁRIO



4 Carta de Apresentação

7 Especial: Assembleia OACI



7



44

44 Assembleia da CLAC

48 Internacionalização
de Servidores



50

50 Plano de Atuação
Internacional

53 Plano de Comunicação
da ASINT

56 Agenda Internacional
de Eventos



CARTA DE APRESENTAÇÃO

Por **Juliano Noman**
Diretor (ANAC)

É com prazer que inauguro a **Revista Conexão Internacional**, decorrente do trabalho desenvolvido no âmbito do projeto prioritário Planejamento e Racionalização da Atuação da ANAC em Organismos Internacionais de Aviação Civil, do qual sou patrocinador. Gostaria de começar por mencionar que esta publicação só é possível dado o atual desenvolvimento da atuação internacional da ANAC, fruto do excelente trabalho realizado pelos nossos colaboradores.

Desse modo, acho importante que sejam parabenizadas as pessoas que atuaram. Agradeço, portanto, aos que participaram de todos os fóruns técnicos internacionais, nominalmente àqueles que tiveram documentos de trabalho (*working papers*) publicados na 39ª Assembleia da OACI. João Garcia, Bernardo de Castro, Roberta Vieira, Deise Nascimento, Priscilla Thábata, Marcelo Fremder, Angela Carolina Garcia e Diogo Arbigaus, o ótimo trabalho de vocês, e dos demais não citados diretamente, é essencial para o reconhecimento internacional que a ANAC vêm tendo.



Certamente as pessoas que trabalham ativamente nesse setor são a parte mais importante de todo o processo. Por esse motivo, acredito ser uma vitória a publicação da IN nº 106/2016 que aprimorou os critérios de seleção do assessor da ANAC junto à OACI, bem como do servidor cedido a organismos internacionais. Noutro giro, destaco a aprovação do Plano de Atuação Internacional pela Diretoria Colegiada da Agência, que apresentou proposta inovadora de organização e previsibilidade das atividades. Todavia, entendo que, devido ao pioneirismo do plano, novos avanços serão oportunamente realizados, de forma intrínseca contemplada na proposta.

Deste modo, construímos forma orgânica de tratar a atuação internacional, e isso já vem trazendo os frutos que estamos colhendo. Acredito que a divulgação desse trabalho é tão importante quanto

sua própria realização, uma vez que não só compartilha o conhecimento, mas também estimula que mais pessoas participem e fortaleçam ainda mais o nosso posicionamento global. Por esse motivo acredito no Plano de Comunicação, que foi embrionado pelo servidor Astor Aversa em parceria à gerente de projeto Marcela Anselmi, como peça central das atividades que serão realizadas nesse âmbito.

Por fim, termino essa breve abertura por convidar que todos conheçam mais a atuação internacional da ANAC, se capacitem e participem dos processos. A Agência é tão grande quanto os colaboradores que a compõe, portanto, quanto mais pessoas conhecerem e se dedicarem a essas atividades, melhor estaremos enquanto autoridade de referência internacional na promoção da segurança e do desenvolvimento da aviação civil. 📍



39ª ASSEMBLEIA DA OACI

Por Roberto Costa

*Assessor da Delegação Permanente do Brasil junto à
OACI - 2014 a 2017 e Especialista em Regulação (ASINT)*

A Assembleia Geral é o órgão soberano da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) não apenas por encerrar e iniciar os ciclos trienais de trabalho da Organização, mas, principalmente, porque nela são tomadas as principais decisões estratégicas para o desenvolvimento do setor. Durante as duas semanas de sua realização, os Estados membros revisam e aprovam o trabalho desenvolvido sob a supervisão do Conselho e determinam quais as entregas esperadas para o próximo ciclo. No ano de 2016, ocorreu a 39ª Sessão da Assembleia Geral da OACI, que reuniu em Montreal 1.820 representantes de 184 Estados membros, durante o período de 27 de setembro a 07 de outubro.



39^a ASSEMBLEIA DA OACI



Aconteceu em
Montreal



Reuniu
1.820
representantes
de **184**
Estados membros



Durante o período de
27 de setembro
a 07 de outubro

A importância da Assembleia Geral deve-se à complexidade dos temas tratados, cujas soluções têm que equilibrar interesses de Estados, empresas aéreas, provedores de infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea, fabricantes de aeronaves, profissionais da aviação civil, entre outros. Como evidência da relevância global das Assembleias da OACI, basta notar as principais decisões tomadas nas últimas três edições: aprovação dos Planos Globais de Segurança Operacional e de Navegação Aérea (GASP e GANP); a criação do Anexo 19, sobre o Sistema de Gestão da Segurança Operacional (SMS); e, mais recentemente, a aprovação da Resolução que trata do Esquema Global de Mecanismos de Mercado (CORSIA), que irá complementar uma série de medidas para neutralizar o crescimento de emissões de CO₂ pela aviação civil internacional, até que as novas tecnologias permitam a manutenção dos níveis a partir de 2020.

Para tornar possível a apreciação de temas tão relevantes em um curto espaço de tempo, as delegações para a Assembleia se dividem em comissões temáticas para debaterem os documentos de trabalho. Normalmente, os documentos são agrupados nas Comissões Técnica, Econômica, Jurídica e Administrativa, além do Comitê Executivo.

Sendo o principal elo entre a ANAC e a OACI, o Assessor da Delegação Permanente do Brasil junto à OACI indicado pela ANAC acompanha e informa sobre as atividades desenvolvidas e submetidas ao Conselho. O Conselho, por sua vez, relata à Assembleia os resultados alcançados pela organização de forma a atingir seus objetivos estratégicos, bem como a avaliação de riscos novos e existentes, sugerindo encaminhamentos para o triênio seguinte.

A missão do servidor selecionado para compor a Delegação Brasileira em Montreal começa no momento em que o Conselho está pronto para trabalhar conforme as determinações da última Assembleia, tendo incorporado as resoluções em seu programa de trabalho e delegado tarefas específicas para seus órgãos subsidiários. A partir daí, os órgãos subsidiários revisam o trabalho dos painéis e do Secretariado para garantir que a Organização conclua os trabalhos determinados pelo corpo soberano.

O intercâmbio de informações entre o Assessor da ANAC em Montreal e a sede da Agência é muito importante para a identificação dos temas de interesse das áreas técnicas, permitindo que a Delegação em Montreal contribua com as decisões do Conselho. Isso também permite que se antecipe quais os assuntos deverão ter os debates mais intensos, ajudando na preparação da Agência para a Assembleia seguinte. Um exemplo recente da importância dessas interações foi a discussão envolvendo o esquema Global de Mecanismos de Mercado. Ao longo do último triênio, o Brasil fez contribuições significativas em diversas reuniões formais e informais da OACI ajudando a construir um consenso mínimo em torno de uma proposta de Resolução a ser apresentada para a A-39. Se não tivesse havido uma coordenação intensa entre a Delegação em Montreal e as instituições no Brasil, mantendo todos os envolvidos na discussão informados dos desdobramentos, teria sido impossível que o Brasil acompanhasse esse tema.

Um outro aspecto importante da preparação para uma Assembleia é a responsabilidade do Assessor de responder pelos itens de agenda tratados na Comissão Administrativa, que dizem respeito às questões operacionais da OACI e influem na capacidade do Secretariado de desenvolver os itens do Programa de Trabalho. A gestão da Organização entre as Assembleias é responsabilidade do Conselho da OACI, cabendo a esse fazer a prestação de contas, apresentar proposta de orçamento e outras políticas organizacionais que aumentem a eficiência da Organização. Por acompanhar o dia a dia da OACI, é natural que a Delegação Permanente do Brasil se encarregue das discussões desses temas durante a Assembleia, permitindo que os demais se concentrem em questões técnicas mais relevantes.


Finalizada a Assembleia chega a hora de o Conselho revisar seu Programa de Trabalho baseado nas decisões tomadas pelos Estados membros. As primeiras sessões do Conselho após uma Assembleia servem para que o órgão delibere sobre os melhores encaminhamentos e determine as prioridades dos seus Comitês e da Comissão de Navegação Aérea.

E é nesse ponto que se encerra o ciclo de um Assessor da Delegação Permanente do Brasil junto à OACI indicado pela ANAC, para que tudo comece de novo com uma nova pessoa! 💙



DIRETRIZES PARA REDUÇÃO DE CO₂ NO TRANSPORTE AÉREO

Por Ricardo Fenelon
Diretor (ANAC)



A 39ª Assembleia da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), reunida em Montreal (Canadá), de 27 de setembro a 07 de outubro de 2016, aprovou resolução que define as diretrizes regulatórias para um esquema global de compensação de emissões de CO₂ para o transporte aéreo internacional. O esquema tem por finalidade apoiar o objetivo aspiracional da OACI de promover o crescimento neutro de CO₂ da aviação civil internacional partir de 2020. O esquema de compensações, comumente referido como *MBM* (*market-based measure*), foi aprovado por aclamação pelos 183 Estados participantes da Assembleia.

As discussões sobre o assunto na OACI tiveram início há cerca de 8 anos e se aprofundaram nos últimos meses. Segundo a resolução aprovada, o esquema terá duração de 15 anos e será dividido em duas fases: a primeira entrará em vigor em 2021 e se estenderá até 2026; a segunda funcionará entre 2027 e 2035. A primeira fase terá caráter voluntário, o que significa que os Estados poderão espontaneamente aderir ao esquema. A segunda fase, por outro lado, terá caráter compulsório e será obrigatória para todos os países cuja indústria de transporte aéreo internacional esteja acima do limite mínimo estabelecido (0,5% RTK global).

O acordo prevê uma ‘abordagem dinâmica’ (*dynamic approach*) para o cálculo das compensações que terão que ser pagas pelas empresas aéreas dos países partícipes do esquema. De acordo com essa abordagem, as obrigações de compensações serão inicialmente calculadas a partir do percentual global de crescimento da indústria de transporte aéreo internacional. A partir de 2029, no entanto, as obrigações de compensação serão computadas utilizando-se como indicador, além da taxa global de crescimento da indústria, o percentual de crescimento individual de cada empresa.

O esquema aprovado pelos Estados membros da OACI representa uma iniciativa pioneira nos esforços de combate à mudança do clima, já que se trata do único esquema de compensação de CO₂ válido

em âmbito global para uma mesma indústria. Ao longo do processo negociador, inúmeros países, inclusive o Brasil, manifestaram receio quanto à possibilidade de criação de distorções de mercado pelo esquema. Em função disso, acordou-se que a OACI realizaria sessões específicas de revisão dos resultados obtidos a cada três anos a partir de 2022.

“Único esquema de compensação de CO₂ válido em âmbito global para uma mesma indústria”

Ao longo dos próximos anos, OACI e Estados membros darão continuidade aos trabalhos técnicos com vistas a decidir questões em aberto relacionadas à implantação do esquema. Dentre os pontos a serem definidos, constam os seguintes: critérios para aceitação dos créditos de carbono que serão transacionados no âmbito do esquema; procedimentos de monitoramento, reporte e verificação das emissões; implementação de um registro central dos créditos e emissões; além de outras questões atinentes ao modelo de governança do esquema.



Durante todo o período de negociações, o Brasil adotou postura construtiva e teve um papel determinante na obtenção de um consenso. O país pretende aderir ao esquema em sua fase compulsória – a partir de 2027 – e continuará a trabalhar no âmbito da OACI para garantir que o esquema

global de emissões atenda às boas práticas internacionais de regulação econômica, além de estar condizente com as diretrizes adotadas pelo Brasil nas negociações internacionais sobre mudança do clima, em especial, o princípio das responsabilidades comuns, porém diferenciadas (CBDR).

OS ESFORÇOS GLOBAIS DE REDUÇÃO DAS EMISSÕES DE CO₂ E O ACORDO DE PARIS

Por Marcela Anselmi

Analista Administrativo (ASINT)

A década de 1990 assinala o reconhecimento da comunidade internacional sobre a necessidade de adoção de um compromisso efetivo para conter o aquecimento global antropogênico. Estudos do *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC) e o Relatório da Comissão Brundtland deixaram evidente que o modelo de desenvolvimento econômico adotado estava gerando consequências catastróficas para o meio ambiente. Não à toa, a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (a Rio 92) consagrou o conceito de desenvolvimento sustentável e estabeleceu o marco normativo que configura a agenda ambiental nos anos seguintes.

Como resultado da Conferência, foi firmada a Convenção-Quadro para Mudanças Climáticas (UNFCCC), que consagra o princípio caro aos países em desenvolvimento das responsabilidades comuns

porém diferenciadas (CBDR da sigla em inglês). De acordo com esse princípio, os países desenvolvidos de industrialização mais avançada teriam a responsabilidade histórica de mitigar os efeitos das mudanças climáticas, por terem um passivo acumulado maior de emissões.

Posteriormente, o Protocolo de Quioto estabeleceu metas de redução das emissões dos gases do efeito estufa aos países listados no Anexo I do documento, isentando as nações em desenvolvimento das obrigações. Em razão do fim da vigência de Quioto e reconhecendo que os países em desenvolvimento também deveriam se somar aos esforços de redução das emissões globais, no final de 2015, a comunidade internacional assinou o histórico Acordo de Paris. Pelo novo acordo, países desenvolvidos e em desenvolvimento assumiram metas voluntárias, chamadas de Pretendidas Contribuições

Nacionalmente Determinadas (iNDC, na sigla em inglês). Por meio das iNDC, cada Estado apresentou sua contribuição de redução de emissões dos gases de efeito estufa, com base em sua realidade social e econômica local.

Após aprovação no Congresso Nacional, o Brasil ratificou o Acordo e comprometeu-se a reduzir, em 2025, as emissões de gases de efeito estufa em 37% abaixo dos níveis de 2005, com uma contribuição indicativa subsequente de reduzir as emissões de gases de efeito estufa em 43% abaixo dos níveis de 2005, até 2030. Para

isso, o país se compromete a aumentar a participação de bioenergia sustentável na sua matriz energética, restaurar e reflorestar parte de suas florestas, bem como alcançar uma participação estimada de 45% de energias renováveis na composição da matriz energética em 2030.

O setor de transporte aéreo e marítimo internacional ficaram de fora dos acordos globais, devido a suas especificidades e, por isso, as negociações sempre estiveram a cargo das organizações setoriais – a OACI e a OMI (Organização Marítima Internacional).

iNDC Brasil

Até 2025, **reduzir** em
37%
comparado a 2005

Para isso...

Aumentar a participação de bioenergia sustentável, restaurar e reflorestar parte de suas florestas, alcançar participação de 45% de energias renováveis na composição da matriz energética em 2030




□ que é o mercado de carbono internacional?

Pelo Protocolo de Quioto, foram estabelecidos dois grupos de países: os países do Anexo I e os Países não-Anexo I. O primeiro grupo teria obrigações de redução de suas emissões de gases do efeito estufa, enquanto os últimos poderiam adotar medidas de mitigação de caráter voluntário.

Como consequência dessa divisão, foi criado um mercado voltado para a criação de projetos de redução da emissão dos gases do efeito estufa nos países em desenvolvimento, o qual ficou conhecido como Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL).



O mercado funciona da seguinte forma: um projeto de redução sustentável de CO₂ é implementado em algum país fora no Anexo I – Brasil, China ou Índia, por exemplo. Pode ser um projeto de saneamento básico, redução de gás metano em aterros sanitários, usinas de energia renovável, entre outros. Esse projeto então passa por uma análise para medir o seu real impacto positivo no meio ambiente, ou seja, determina-se o quanto ele contribui para a redução das emissões de gases do efeito estufa. Se, de fato, ele gerar benefícios ao meio ambiente, esse projeto recebe uma certificação oficial do Governo, e créditos de carbono são gerados para serem comercializados no mercado (tal como acontece com as ações que são comercializadas no mercado financeiro). Cada tonelada de CO₂ equivale a 1 crédito de carbono.

Durante o período em que vigorou o Protocolo de Quioto, os países do Anexo I que não conseguissem cumprir suas metas podiam comprar esses créditos para abater de suas obrigações. O Acordo de Paris veio a extinguir essa divisão entre os países, mas o MDL permanece como uma alternativa que poderá também ser usada no setor de aviação civil. Caso as empresas aéreas não consigam reduzir suas emissões com base em melhorias operacionais e tecnológicas ou pelo uso de biocombustíveis, elas poderão comprar créditos de carbono certificados no mercado e esses créditos serão computados em suas obrigações. No Brasil, a compra e a venda desses créditos é feita por meio do BMF&BOVESPA. 

Abordagem dinâmica



O acordo aprovado na OACI prevê uma ‘abordagem dinâmica’ (chamada de *dynamic approach*) para a forma de cálculo das compensações que terão que ser pagas pelas empresas aéreas dos países participantes. As obrigações de compensações serão inicialmente calculadas a partir do percentual global de crescimento da indústria de transporte aéreo internacional. Nesse caso, uma empresa aérea deverá compensar um percentual do seu total de emissões em um determinado ano correspondente ao crescimento da aviação civil internacional naquele mesmo ano. A partir de 2029, as obrigações de compensação serão computadas por meio de um indicador que considera a taxa global de crescimento da indústria e o percentual de crescimento individual de cada empresa.

Somos
APAIXONADOS
pela aviação.



CT PREPARA NOVO TREINAMENTO NA METODOLOGIA DO PROGRAMA



TRAINAIR
PLUS

Por André Airton Rebouças
Especialista em Regulação (ASINT)

Estabelecido em 2010, 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. Tem o objetivo de estabelecer, manter e monitorar altos padrões de treinamento e desenvolvimento de competências dos profissionais que trabalham na aviação civil, melhorando, por conseguinte, os níveis de segurança e de eficiência do transporte aéreo.

A ANAC ingressou no programa em novembro de 2012, inicialmente como Membro Associado, e passou a Membro Pleno em outubro de 2015, após a validação do curso *Gestión de Riesgo en la Aviación Civil*, desenvolvido na metodologia TRAINAIR PLUS em língua espanhola. A ascensão à nova categoria, somente possível aos que demonstram capacidade de desenvolver cursos na metodologia, resultou na redução de valores de renovação de filiação e de aquisição de materiais didáticos de outros CT (Centro de Treinamento) pela ANAC. Possibilita, também, o recebimento de pagamentos relacionados a direitos autorais de materiais didáticos e pacotes padronizados de treinamentos produzidos pela Agência, que sejam eventualmente utilizados por CT de outros países.



Centro de Treinamento da ANAC em Brasília

Os membros do Programa TRAINAIR PLUS adquirem conhecimentos e apoio técnico para desenvolver treinamentos e ministrar cursos de acordo com a metodologia ISD - *Instructional Systems Design*, conforme o DOC 9941 da OACI. No momento, o CT da ANAC conta com o curso Gestão de Risco na Aviação Civil (*Gestión de Riesgo en La Aviación Civil*) e o segundo treinamento integrado à metodologia, *Basic Aviation English*, está em fase de produção.

Atualmente, o Programa é implementado em 66 países e contém 89 membros, sendo 16 Centros Regionais de Formação de Excelência, 31 Membros Plenos (dentre os quais a ANAC), 38 Membros Associados e 4 Membros Corporativos. A maioria dos membros é composta pelos centros de treinamento (CT) das Autoridades de

Aviação Civil dos Estados, porém há membros de natureza pública e privada, com e sem fins lucrativos, congregando entidades tão diferentes entre si como *International Air Transport Association (IATA)*, *FAA Academy*, *Joint Aviation Authorities (JAA)*, *École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC)*, *Singapore Aviation Academy*, *EUROCONTROL*, *Incheon Airport Aviation Academy* e *Concordia University de Montreal*, para citar alguns.

Um total de 87 Pacotes de Treinamento Padrão (STP) foram desenvolvidos e 57 STP estão em fase de desenvolvimento, permitindo à OACI aumentar o seu catálogo de treinamento para mais de 140 cursos. É como se fosse uma “prateleira virtual”, onde os associados do Programa podem selecionar os cursos que necessitam e os CT que desenvolvem os cursos (STP) são



remunerados pelos que os compram. Cabe ao CT comprador definir, de acordo com sua natureza jurídica, se o curso será para seu público interno ou se terá fins lucrativos, voltado para o público externo doméstico ou internacional.

Em média, um curso TRAINAIR PLUS com duração de uma semana custa em torno de 3.000 dólares americanos. Se for voltado para o público interno da ANAC, uma turma com 20 alunos terá o custo aproximado de 150 dólares por aluno, caso o instrutor seja servidor da ANAC. Levando-se em conta que se trata de um curso certificado pela OACI em relação à metodologia e conteúdo, ministrado por instrutores também certificados e cujo diploma de conclusão será expedido pela OACI, o investimento na capacitação de padrão internacional do servidor é considerado baixo.

Caso opte por uma abordagem de *business* e decida pelo público externo, o potencial lucrativo para o CT que ministrar um STP TRAINAIR PLUS também é promissor. A preço de mercado, um curso internacional com duração de uma semana custa entre 1.000 e 1.500 dólares. Uma turma com 20 alunos tem potencial de gerar receitas entre 20.000 e 30.000 dólares. Pagando-se em torno de 3.000 dólares pelo STP e 7.000 a 10.000 dólares de despesas operacionais (instrutor, taxas OACI etc), o que sobra é revertido em favor do CT.

Um Curso TRAINAIR PLUS

Público Interno



Duração:
uma semana

Turma com:
20 alunos



Custo por aluno:
150 dólares

Instrutor:
Servidor da ANAC



Abordagem de business



Duração:
uma semana

Turma com:
20 alunos



Custo:
**1.000 a 1.500
dólares**

Gera receita:
**20.000 a
30.000 dólares**



Para receber a certificação da OACI e, desse modo, tornar-se membro do Programa TRAINAIR PLUS, o Estado deve cumprir requisitos mínimos relacionados tanto à estrutura física dos Centros de Treinamento, quanto à metodologia dos cursos e capacidade dos instrutores. Por ser um programa certificado pela OACI, o TRAINAIR PLUS é sujeito a auditorias. A certificação da ANAC como *Full Member* (Membro Pleno) do Programa TRAINAIR PLUS vai ao encontro do que prevê a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), da qual destacam-se os seguintes itens das ações específicas de formação, capacitação e atualização de Recursos Humanos:


- Fomentar a adequada formação de recursos humanos, visando atender às necessidades nacionais e regionais do Sistema.
- Incentivar a formação de recursos humanos pelo setor público e pela iniciativa privada.
- Ampliar continuamente as ações de formação e capacitação de recursos humanos, inclusive por meio da adição de novos recursos e parcerias.
- Aprimorar o processo de fiscalização dos requisitos e das condições para o funcionamento das instituições de formação de pessoal, de modo a garantir a qualidade da capacitação, por meio de procedimentos de avaliação periódica.

Portanto, além dos evidentes benefícios internos de se oferecer cursos de excelência internacional certificados segundo parâmetros da OACI, elevando o nível



Centro de Treinamento da ANAC em Brasília

técnico dos profissionais da Agência e do sistema de aviação civil brasileiro, a participação do Brasil no Programa TRAINAIR PLUS constitui-se também como estratégia de inserção internacional da Agência à medida que outros países podem se beneficiar do conhecimento produzido pela ANAC.

Com a transferência de atribuições da SGP que estavam sendo desempenhadas no Rio de Janeiro para Brasília, pretendeu-se consolidar a integração da Superintendência iniciada em 2012, norteadas pelo Programa de Fortalecimento Institucional da ANAC, para que haja maior ganho de efetividade, coerência e coexistência das ações de gestão de pessoas. Nesse contexto, foi anunciada a mudança do CT da ANAC do Rio de Janeiro para Brasília, e também a aproximação da governança do Programa TRAINAIR PLUS do poder decisório e definidor de estratégias organizacionais. No intuito de se garantir a recertificação do CT TRAINAIR PLUS em Brasília, em 2016 foi criado o Projeto Prioritário ANAC TRAINAIR PLUS *Full Member* 2018, ano em que o CT de Brasília será reavaliado por auditores da OACI. 



BRASIL REFORÇA ATUAÇÃO NA INICIATIVA “NO COUNTRY LEFT BEHIND”

Por André Airton Rebouças
Especialista em Regulação (ASINT)

Antecedentes

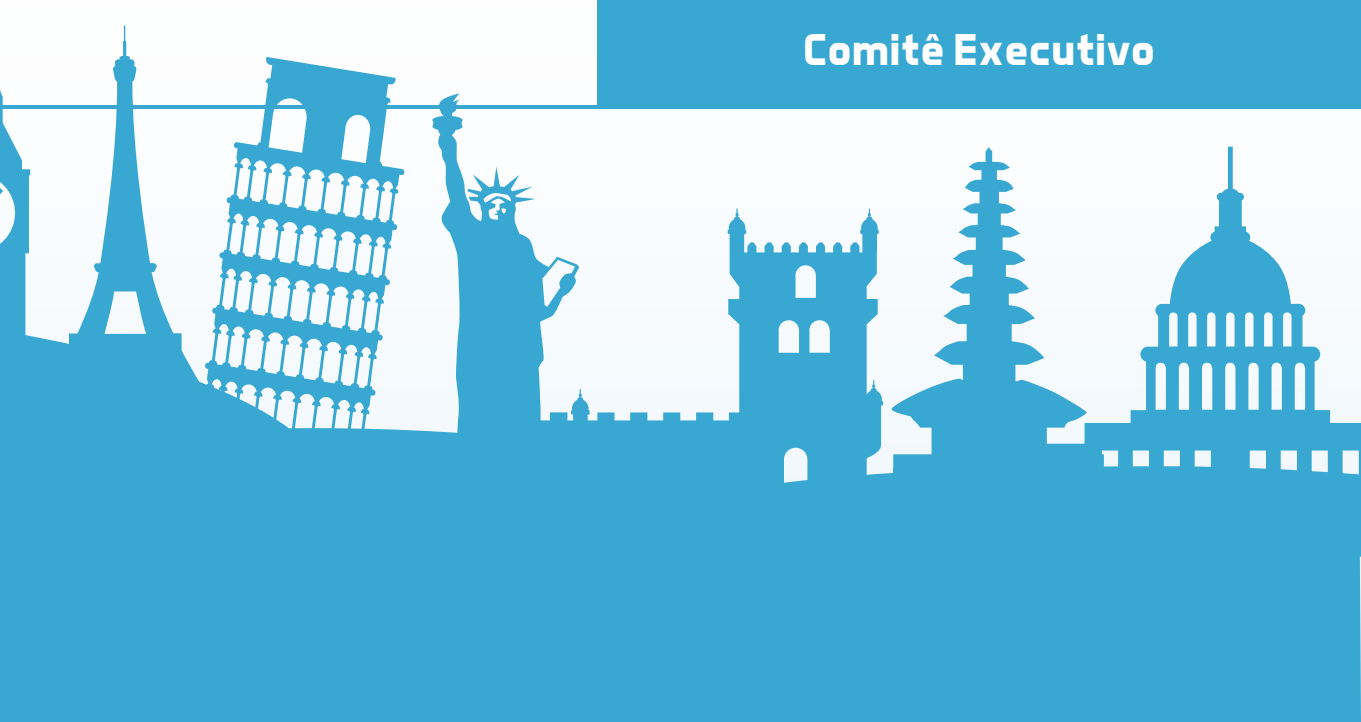
Em 2014, o Conselho da OACI organizou sua primeira sessão de estratégia fora da sede em Montreal, com o objetivo de debater melhorias na comunicação com seus 191 Estados membros. Um dos principais pontos abordados durante os três dias de reuniões foi o fato de ainda existirem grandes discrepâncias relativas à implementação efetiva das SARP (*Standard and Recommended Practices*) entre os Estados.

O evento *off-site* determinou que a OACI deveria concentrar suas atividades em Estados com maiores índices de acidentes ou ameaças à segurança contra atos de interferência ilícita, além de analisar o que a Organização poderia fazer para encorajar os países mais desenvolvidos a prestarem assistência abrangente aos países em

desenvolvimento. Também resolveu que a própria OACI deveria prestar uma assistência direta aos países em desenvolvimento, desempenhando um papel de coordenação mais ativo entre os Estados e ajudando a gerar a vontade política necessária para que os Estados reúnam recursos, participem de esforços regionais, reservem fundos voluntários e construam capacidades.

Na esteira da adoção da Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável pela ONU e pelas nações do mundo, a importância da aviação como motor da conectividade global nunca foi tão relevante para os objetivos da Convenção de Chicago de considerar a aviação internacional como um catalisador da paz e prosperidade globais.

Nesse sentido, a cada cinco anos o Conselho da Organização estabelece um



tema especial por ocasião das celebrações do Dia Internacional da Aviação Civil, em 07 de dezembro. O tema escolhido em 2014 para foco da OACI até 2018 foi

“Working Together to Ensure No Country is Left Behind”, mais comumente referido como iniciativa *No Country Left Behind* (NCLB - Nenhum país deixado para trás).

Significado e importância

A iniciativa *No Country Left Behind* destaca os esforços da OACI para ajudar todos os Estados a implementarem as SARP, garantindo que a implementação seja melhor harmonizada em nível mundial, para que todos os Estados tenham acesso aos significativos benefícios socioeconômicos de um transporte aéreo seguro e confiável. A NCLB também promove os esforços da ICAO para resolver as *Significant Safety Concerns* (SSC) e *Significant Security Concerns* (SSEC), trazidas à luz por meio das auditorias de supervisão de segurança USAP e USOAP da OACI.

A iniciativa NCLB foi endossada pela última Assembleia da OACI para coordenar e divulgar as atividades de toda a Organização consistentes com essas prioridades, que são:

- Apoio aos Estados na implementação efetiva das SARP, políticas, planos e programas da OACI de uma forma globalmente harmonizada;
- Promoção das resoluções de SSCS e SSEC;
- Promoção e implementação de todas as atividades de Assistência Técnica da OACI.




O papel do Brasil

O Brasil é membro do Grupo I do Conselho da OACI desde sua fundação, em 1944. Esse Grupo congrega os 11 países de maior relevância para a aviação civil internacional. Pela tradição e importância do país no cenário de transporte aéreo global e por ocasião da 2ª Conferência de Alto Nível de Segurança Operacional da OACI (*High Level Safety Conference*), em fevereiro de 2015, o Brasil foi instado, pelo Presidente do Conselho da Organização, a ampliar a assistência técnica aos países lusófonos da África, no âmbito da iniciativa *No Country Left Behind* e em parceria com Portugal. Na ocasião, o Brasil prestava assistência à Autoridade de Aviação Civil de Cabo Verde e o país já vinha oferecendo, pontualmente, vagas nos cursos e treinamentos ofertados pela Agência para técnicos oriundos das Autoridades de Aviação Civil de países lusófonos.

Desafio aceito, em 2015 foi ofertada uma turma exclusiva aos servidores das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas do curso em EAD *Basic Aviation English*, que teve a participação de 19 alunos. No mesmo ano, a ANAC traduziu para a língua portuguesa e disponibilizou o Anexo 18 (artigos perigosos) e também franqueou o acesso à ANACpédia, auxiliando o trabalho diário desses servidores em países nos quais o domínio da língua

inglesa constitui-se numa grande barreira ao desenvolvimento da aviação civil.

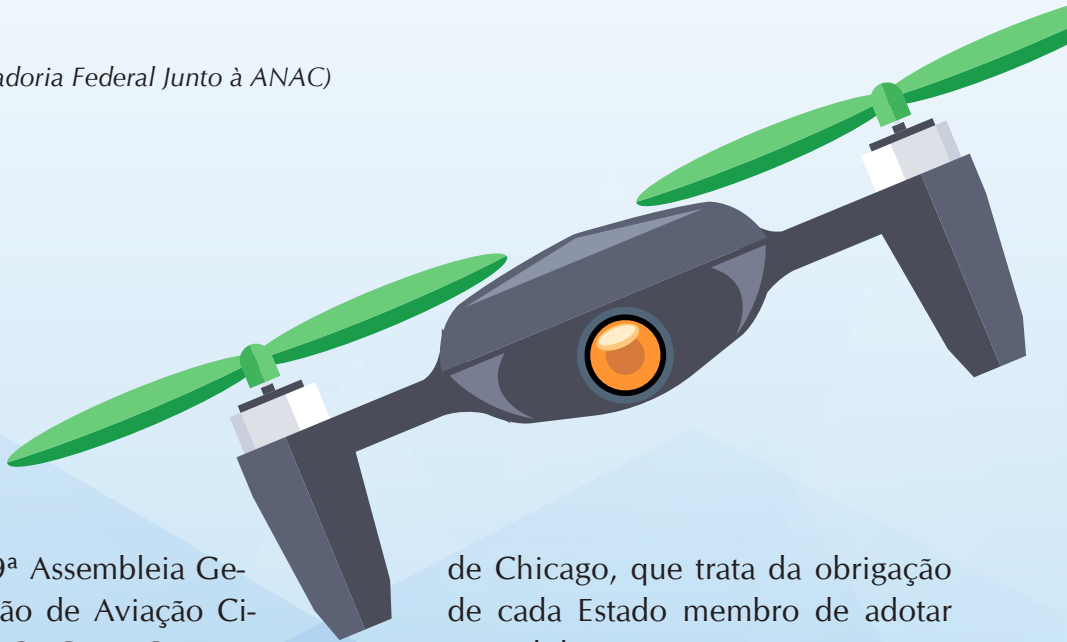
Em 2016, diversos servidores lusófonos participaram do curso em EAD Introdução ao USOAP CMA da OACI. A partir de 2017, todos os cursos em EAD da ANAC serão franqueados aos servidores lusófonos e 10% das vagas dos cursos presenciais serão garantidas, gratuitamente, aos que se deslocarem para o Centro de Treinamento TRAINAIR PLUS em Brasília. Além disso, está prevista a publicação de uma política de *On the Job Training* para recebimento de servidores lusófonos para estágios na ANAC e, finalmente, será oferecida uma turma exclusiva aos lusófonos do curso Gestão de Risco na Aviação Civil (*Gestión de Riesgo en La Aviación Civil*), primeiro curso desenvolvido pela ANAC na metodologia TRAINAIR PLUS.

Essas iniciativas de baixo ou nenhum custo permitirão ao Brasil exercer a liderança que se espera de um país membro do Grupo I da OACI. O Brasil é o candidato natural a oferecer assistência técnica aos países da África lusófona, mas, em um segundo momento, a assistência brasileira poderá ser estendida aos países latino-americanos. No âmbito da iniciativa NCLB, os países latinos poderão ser assistidos posteriormente, uma vez que apresentam melhor desempenho nas auditorias USAP e USOAP. 

CONTRIBUIÇÃO BRASILEIRA SOBRE VANT É APROVADA

Por Roberta Vieira

Procuradora (Procuradoria Federal Junto à ANAC)

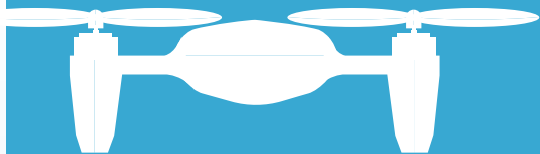


Durante a 39ª Assembleia Geral da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a Comissão Legal analisou e discutiu os trabalhos desenvolvidos pela Organização ao longo do último triênio em matéria jurídica e também foram apresentadas propostas de novos temas a serem inseridos no programa de trabalho do Comitê Jurídico para o triênio seguinte.

Na oportunidade, o Brasil expôs dois *Working Papers*. O primeiro relativo ao conceito legal de aeronaves não tripuladas, e o segundo sobre as dificuldades de aplicação do artigo 12 da Convenção

de Chicago, que trata da obrigação de cada Estado membro de adotar as medidas necessárias para garantir que as aeronaves que sobrevoam seu território se conformem com as leis e os regulamentos sobre voo no respectivo Estado, em face da ausência de normas procedimentais para condução desse comando. Ambos foram aprovados pela Comissão Legal.

No tocante ao Programa de Trabalho que conduz o triênio entre cada Assembleia, vale destacar os temas que foram eleitos como prioritários:



- 1.** Estudo de questões legais relativas a aeronaves remotamente pilotadas;
- 2.** Consideração de orientações sobre conflitos de interesse;
- 3.** Atos ou infrações de interesse para a comunidade internacional da aviação e não abrangidos pelos instrumentos existentes de direito aéreo;
- 4.** Consideração do estabelecimento de um quadro jurídico no que se refere aos sistemas CNS / ATM, incluindo os sistemas globais de navegação por satélite (GNSS) e aos organismos regionais multinacionais;
- 5.** Determinação do status de uma aeronave civil / militar;
- 6.** Promoção da ratificação de instrumentos de direito aéreo internacional;
- 7.** Aspectos de segurança da liberalização econômica e artigo 83º bis; e
- 8.** Aplicação do Artigo 21 da Convenção de Chicago.



Em que pese a relevância de todos os temas do aludido Programa, destaca-se o referente à aplicação do Art. 21 da Convenção de Chicago, apresentado pela França por meio do A39-WP/159, que cuida de informações sobre registros, para serem fixados mecanismos necessários a permitir que informações acerca da propriedade de aeronaves registradas em cada Estado sejam fornecidas a pedido de qualquer outro Estado contratante. Houve amplo apoio da Assembleia e, de fato, como pode se depreender da listagem acima, o tema foi incluído no Programa de Trabalho do Comitê Jurídico.

Igualmente, o tema afeto ao item três do Programa de Trabalho também se apresentou como de relevante preocupação dos participantes da Comissão Legal que enfatizaram a necessidade de os Estados ratificarem o Protocolo de Montreal de 2014, que emenda



Reunião da 39ª Assembleia da OACI em Montreal de 27 de setembro a 07 de outubro

a Convenção de Tóquio de 1963 (passageiros indisciplinados). Sobre isso, a Comissão observou que haveria progressos da Força Tarefa que tratava dos Aspectos Legais sobre Passageiros Indisciplinados, sobretudo na atualização da Circular 288, que traz em si orientação material em aspectos legais sobre o tema.

Por óbvio que não menos importantes são os demais assuntos, eleitos como prioritários para o Comitê Jurídico, mas, a título de exemplo, pretendeu-se demonstrar a utilidade dos trabalhos por meio desses dois casos.

Assim, de tudo o que foi debatido, pôde-se constatar que os trabalhos do Comitê Jurídico estão efetivamente buscando encontrar soluções voltadas a conferir segurança jurídica à aplicação das regras internacionais que permeiam o setor de

aviação civil, de modo sempre a privilegiar a segurança das operações.

Demais disso, é possível verificar o trabalho constante de consulta aos países membros sobre as experiências de cada qual na condução dos temas, a exemplo do que está sendo feito com os estudos sobre aeronaves remotamente pilotadas, por meio de questionários dirigidos aos países sobre o assunto, o que viabiliza, como deve ser, uma construção participativa das resoluções na matéria.

Enfim, as perspectivas para a evolução dos trabalhos do Comitê Jurídico no próximo triênio são otimistas e é perceptível a preocupação da Organização com a utilidade e alcance de seus estudos para o setor de aviação civil, o que legitima sua atuação. 📍



AVANÇOS EM AVSEC NA 39ª ASSEMBLEIA DA OACI

Por Fabio Rabbani

*Superintendente de Infraestrutura
Aeroportuária (SIA) e Especialista em Regulação*

Ao ter sido convidado pela Diretoria da ANAC como representante na delegação brasileira que participou da 39ª Assembleia da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), tive a oportunidade de participar das discussões nesse evento trienal que reuniu representantes dos 191 países membros da Organização e de diversas organizações internacionais da aviação civil mundial, com o propósito de indicar ao Conselho da OACI as políticas a serem seguidas nos próximos três anos para o setor.

Durante a Assembleia foram realizadas discussões sobre as temáticas técnicas, econômicas, legais e de cooperação, segmentadas em comitês e comissões, além da eleição dos países que compõem os Grupos do Conselho da OACI. Fui designado para participar como representante da delegação no Comitê Executivo, nas temáticas de Facilitação e Segurança contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC), além de dar suporte técnico aos representantes da delegação na Comissão Técnica, nos aspectos de segurança operacional em aeródromos.

Apesar de existir a Comissão Técnica, é de se mencionar que a discussão de assuntos relacionados à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita e Facilitação não se dá nesse fórum, mas sim no Comitê Executivo, em que há discussões que envolvem desde orçamento e assuntos administrativos da OACI até temáticas de

meio ambiente e iniciativas da OACI, tais como o *No Country Left Behind*. Claro, a agenda permite a segregação das temáticas abordadas para que cada país possa alternar sua representação no Comitê, quando necessário.

Grande parcela do início da agenda AVSEC foi tomada pela ênfase na emissão, por parte do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU), da Resolução nº 2309/2016, que trata do terrorismo no cenário mundial e da importância de adoção de medidas AVSEC por parte dos países. Notadamente, para nós, tal Resolução poderá servir como diretriz de referência na adoção de medidas que promovam a segurança da



Fábio Rabbani (Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária - SIA)

aviação civil contra atos ilícitos no Brasil, bem como ações de suporte junto a outros países da nossa Região.

Outro ponto de destaque foi a discussão acerca da proposta do *Global Aviation Security Plan* (GASeP), inspirado no bem-sucedido plano de segurança operacional (*Global Aviation Safety Plan* – GASP). Apesar da proposta da OACI para elaboração do GASeP nos próximos três anos, foi solicitado por diversos países, inclusive o Brasil, que a sua elaboração fosse antecipada e que a entrega da minuta inicial ocorresse até meados de 2017. Tal proposta foi aceita e a minuta inicial deverá ser elaborada em um trabalho conjunto, do qual o

Brasil está atualmente participando, e deverá ser entregue na próxima reunião do *AV-SEC Panel*. Naturalmente, tal iniciativa dos países está relacionada ao cenário mundial atual, associada a diversas ameaças existentes e à preocupação em evitar que medidas adotadas pelos países impliquem em desproporcionalidades que onerarão o setor sem que, necessariamente, o beneficiem. O potencial dispêndio de recursos pelo Brasil neste trabalho do GASeP poderá ser compensado com a elaboração de um plano compatível com as expectativas do País.


Outro tema importante discutido e que há pouco tempo parecia algo fora do nosso âmbito de preocupação diz respeito



a *cybersecurity*, que envolve medidas de proteção da aviação civil contra atos intencionais para deteriorar as operações aéreas por meio de interferências em sistemas computacionais que gerenciam o controle de tráfego aéreo, os componentes eletrônicos das aeronaves e até mesmo os bancos de dados dos órgãos de segurança pública que coordenam as atividades de AVSEC. A principal discussão no Comitê estava voltada à elaboração de materiais orientativos por parte da OACI para permitir que os países possam se preparar e implantar medidas efetivas de *cybersecurity*. Tais questões são de grande importância e exigem coordenação para que o Brasil não fique atrás no desenvolvimento de estudos e na implantação de tais medidas, devendo realizar trabalhos coordenados entre Departamento do Controle de Espaço Aéreo (DECEA), Polícia Federal e ANAC, por meio da participação das superintendências de Aeronavegabilidade (SAR) e Infraestrutura Aeroportuária (SIA).

Mas não só de consenso funcionou o Comitê: a implantação compulsória de medidas de inspeção de pessoas no acesso às áreas públicas de aeroportos, proposta pela Rússia, não foi aceita. Tal medida, já imposta em alguns países que possuem alto nível de ameaça, foi considerada prejudicial à facilitação do transporte aéreo sem, necessariamente, promover o incremento proporcional esperado na segurança da aviação civil.

Além da participação nas discussões mencionadas acima, o Brasil apresentou algumas Notas de Estudo em conjunto com outros Países da Região, com destaque para o estabelecimento de critérios para o reconhecimento de procedimentos de inspeção de segurança que promovam a implantação de medidas de *One-Stop Security*. Tal proposta, caso implementada em acordos entre Brasil e outros países, por exemplo, permitiria que passageiros em conexão não precisem passar por novas inspeções quando trocarem de aeronaves. Além disso, foi apresentada a Nota de Estudo elaborada pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA), quanto à promoção de estudos para a facilitação e estabelecimento de metodologias de indicadores de qualidade de serviço. Tal proposta foi considerada adequada pela Assembleia e deverá ser incorporada em trabalhos em um fórum de Facilitação da OACI.

Considero de grande valia, por fim, mencionar, nas oportunidades de acompanhar o Diretor-Presidente ou representar a delegação nas reuniões com as diversas autoridades da aviação internacional, a frequente demonstração de respeito e expectativa de cooperação com o Brasil nas importantes discussões do setor, seja por meio do nosso apoio técnico, seja por meio da nossa posição como representante da Região Sul-americana. 

DECISÕES DA COMISSÃO ECONÔMICA E PERSPECTIVAS

Por Ricardo Catanant

Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) e Especialista em Regulação

A Comissão Econômica da OACI funciona como um órgão subsidiário à Assembleia e é responsável pela discussão dos assuntos relacionados ao transporte aéreo. A seguir, serão apresentados os temas que provocaram as discussões mais relevantes na Comissão.

Princípios basilares de proteção ao consumidor

Durante a Sexta Conferência Mundial de Transporte Aéreo (*Sixth Worldwide Air Transport Conference*), em 2013, foi recomendado à OACI o estabelecimento de princípios basilares de proteção ao consumidor a serem seguidos pelos Estados membros.

Na 39ª Sessão da Assembleia, o Conselho da OACI apresentou a evolução desse trabalho – com a indicação dos princípios já estabelecidos –, enquanto alguns Estados submeteram para discussão as respectivas experiências na adoção desses princípios e inconvenientes operacionais relacionados aos direitos dos passageiros.

Teve destaque a discussão sobre problemas provocados pela existência de diferentes regimes de regulação dos direitos dos passageiros nos Estados, que dificulta

o tratamento homogêneo de passageiros em voos internacionais.

Alguns Estados, ao apresentarem suas respectivas experiências regulatórias sobre o tema, sugeriram que estas fossem avaliadas pela Assembleia para inclusão em futuras revisões dos princípios basilares. Vários países criticaram esse tipo de iniciativa, inclusive o Brasil.

A Comissão tomou nota das experiências e dificuldades apresentadas, mas reforçou a necessidade de que os princípios basilares de proteção ao consumidor permaneçam sendo de alto nível, não vinculantes e não prescritivos. A Comissão também concordou que a OACI deva continuar com a promoção e o monitoramento da implementação dos princípios e que, sempre que necessário, providencie revisões.



Liberalização do transporte aéreo internacional

Desde a Sexta Conferência Mundial de Transporte Aéreo, o Painel de Regulação do Transporte Aéreo (*Air Transport Regulation Panel – ATRP*) tem trabalhado na elaboração de um acordo multilateral de liberalização de acesso ao mercado, dentro da iniciativa da OACI de adoção de uma visão de longo prazo para a liberalização do transporte aéreo.

Na 39ª Sessão da Assembleia, foi apresentada a evolução dessa atividade e alguns Estados manifestaram posições conflitantes, principalmente, em relação ao nível de liberalização a ser considerado nesse acordo multilateral.

O *Working Paper* WP/204, apresentado por Brasil, Chile, Nova Zelândia e Cingapura sugeria o reconhecimento quanto aos benefícios de um escopo mais ambicioso para o acordo multilateral, com a consideração de não apenas 3ªs e 4ªs liberdades do ar, mas também 5ªs liberdades.

O documento despertou várias manifestações. Houve apoio por parte de Emirados Árabes Unidos, Colômbia, Serra Leoa, Togo, Guiana, Venezuela e Camboja, entre outros países. No entanto, Austrália, Canadá, Noruega, Estados Unidos e países da União Europeia rejeitaram a sua adoção ante o argumento de que o ATRP

ainda não concluíra seus trabalhos de desenvolvimento do acordo, não havendo definição sobre as liberdades do ar a serem nele incluídas e que, portanto, não havia necessidade de que o Conselho apreciasse a questão. Importante ressaltar que as posições adotadas pelos Estados na apreciação do documento refletiram o posicionamento de seus respectivos membros nas discussões iniciadas no âmbito do ATRP.

A Comissão também registrou o progresso do trabalho desenvolvido pelo ATRP e reconheceu os desafios remanescentes para o alcance de um consenso sobre os pontos divergentes no acordo multilateral de liberalização de acesso ao mercado. Ficará a cargo do ATRP continuar o trabalho e apreciar as manifestações apresentadas na Comissão.

Apesar da discussão provocada, considera-se que foi positiva a apresentação conjunta do *Working Paper* nº 204 (WP/204) para chamar atenção da Assembleia sobre o assunto em estudo no ATRP. De outro lado, evitou-se acirramento entre o posicionamento do País e aquele esboçado pelos países da União Europeia, com o qual o Brasil está prestes a fechar Acordo de Serviços Aéreos (ASA) para ampliação dos direitos de tráfego em 5ª liberdade.



Regras para alocação de infraestrutura escassa (*slots*)

Foram apresentados *Working Papers* pela *Airports Council International* (ACI) e pela *International Air Transport Association* (IATA) que divergiam quanto à adequação das regras atualmente adotadas para a alocação de infraestrutura escassa (*slots*).

A ACI expôs o posicionamento de que critérios como: destinos atendidos, tamanho de aeronaves, ou melhor oferta para o público são ignorados ou considerados apenas opção secundária nas diretrizes atuais. Nesse sentido, propôs à Comissão que o tema fosse levado para discussão em um painel da OACI para que sejam avaliados os potenciais benefícios de métodos alternativos para a alocação de *slots*.

A IATA procurou reforçar o papel de suas diretrizes (*Worldwide Slot Guidelines* – WSG) no gerenciamento e alocação de *slots* e o envolvimento de todos os interes-

sados no processo de revisão dessas diretrizes. Também manifestou posição contrária à discussão do assunto em um painel da OACI, por já existirem grupos de trabalho e fóruns específicos para essa finalidade.

Ao final, houve um acordo entre as duas associações, por meio do qual ambas decidiram retirar a discussão da Assembleia, mediante o compromisso de que trabalharão conjuntamente a fim de aperfeiçoar o WSG e apresentarão os resultados na próxima Assembleia, em 2019. Os membros da delegação brasileira tiveram participação ativa na costura do mencionado acordo. A ACI pretende discutir o assunto com a ANAC, em visita ao país no início deste ano, e a IATA já formulou convite à equipe de coordenação de *slots* brasileira para trabalhar no grupo de *experts* para revisão do WSG.




Foto: ASCOM/ANAC

Regulação da qualidade de serviços aeroportuários

Por meio do WP/322, o Brasil descreveu sua experiência sobre o tema Regulação da Qualidade de Serviços Aeroportuários e sugeriu à OACI a consideração do estabelecimento de incentivos econômicos para a promoção da qualidade dos serviços aeroportuários.

O documento recebeu algum apoio (Itália, Togo e Cabo Verde), mas foi rejeitado por uma série de países (EUA, Canadá, Nova Zelândia, Alemanha, Reino Unido, dentre outros) e pela IATA.

Os EUA, apoiados pelos demais países, ressaltaram que o documento levanta questões sujeitas à discricção de diferentes países com distintos regimes regulatórios, e que não se justificaria trazer o assunto para a OACI, comprometendo seu orçamento e prioridades.

A Comissão considerou inapropriado que a OACI conduzisse a discussão, visto que existem diferentes formas de regulação econômica e diversos modelos de negócios relativos ao tema. 

BRASIL E UNIÃO EUROPEIA ASSINAM ACORDO SOBRE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

Por Bruno Hidalgo Rodrigues
Especialista em Regulação (SAR)

O setor de aviação civil é composto por atividades que, em sua maioria, têm um aspecto globalizado e frequentemente permeiam os sistemas legais e regulamentares de dois ou mais Estados. Para viabilizar tais atividades, as autoridades de aviação civil utilizam acordos internacionais como forma de integrar os seus sistemas e identificar adequadamente suas competências e responsabilidades.

Além do aspecto globalizado, o setor de aviação civil caracteriza-se pela grande importância na condição de segurança dos produtos e serviços prestados. Por esse motivo, é fundamental, para a celebração de um acordo em aviação civil, a construção de uma relação entre autoridades que possibilite o reconhecimento mútuo da capacidade técnica e da confiança entre as partes.

A ANAC, como autoridade certificadora de produtos aeronáuticos, consolidou uma posição de reconhecimento no cenário internacional, e hoje mantém acordos com as principais autoridades de aviação civil, possibilitando uma atuação ampla dos fornecedores de serviços e produtos aeronáuticos brasileiros no mercado mundial.

No ano de 2010, o Brasil assinou um acordo de segurança na aviação civil (*Bilateral Aviation Safety Agreement – BASA*¹) com a União Europeia dispondo sobre a aceitação e o reconhecimento mútuo dos resultados obtidos por ambos no desempenho de atividades relacionadas a aprovação, certificação, produção e monitoramento (aeronavegabilidade continuada) de produtos aeronáuticos, e atividades de certificação e monitoramento de empresas

Foto: ASINT/ANAC



Da esq. à dir.: Carlos Aquino (DECEA), José Ricardo Botelho (ANAC), Henrik Hololei (Comissão Europeia - DG MOVE), Florian Guillermet (SESAR JU) e Filip Cornelis (DG MOVE)

de manutenção. O acordo apresenta as disposições gerais para a sua implementação nas áreas de certificação de produto aeronáutico (Anexo A do BASA) e de atividades de manutenção (Anexo B do BASA).

Para possibilitar a implementação técnica dos dispositivos dos Anexos, o BASA prevê a criação de dois comitês setoriais (um para certificação, outro para manutenção) denominados *Joint Sectorial Committee on Certification - JSCC* e *Joint Sectorial Committee on Maintenance - JSCM*. A Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) é a autoridade competente que representa a ANAC e o governo brasileiro em ambos os comitês técnicos (JSCC e JSCM) e tem a função de internalizar os dispositivos do BASA nos procedimentos de trabalho da Agência. Com este propósito, a SAR desenvolveu, em conjunto com a EASA, acordos de implementação técnica para os dois escopos distintos (certificação: TIP – *Technical Implementation Procedures*; e manutenção: MAG – *Maintenance Annex Guidance*²).

A elaboração de procedimentos separados do acordo principal (BASA) é necessária para possibilitar a flexibilidade nas revisões e emendas aos procedimentos de trabalho acordados, devido à característica de constante evolução dos regulamentos e procedimentos, que podem ter impacto significativo na segurança das atividades, requerendo agilidade em sua implementação.

O BASA, apesar de trazer diretrizes mais gerais, pode também necessitar de atualizações a serem feitas com menor frequência que os acordos de implementação técnica, buscando garantir e manter a sua efetividade. Considerando essa necessidade e, ainda, considerando a possibilidade de expansão do escopo original, conforme estabelecido no artigo 4º, o Acordo prevê a existência de um Comitê Conjunto (*Joint Committee*³ - JC).

Após a celebração do BASA em 2010, até 2015, não houve necessidade de se revisar os termos do acordo e seus Anexos. Atualmente o *Maintenance Implementation Procedures* (MAG) encontra-se na

revisão I, e o *Technical Implementation Procedures* (TIP) encontra-se na revisão II e está em processo para a revisão III. Em 2015, durante a etapa de revisão do MAG, as autoridades identificaram possibilidades de melhorias no texto do Anexo B do BASA, e surgiu a demanda para o estabelecimento do *Joint Committee* (JC).


Durante a 39ª Assembleia Trienal da OACI, realizada entre 27 de setembro e 7 de outubro de 2016, a ANAC reuniu-se com a Comissão Europeia para assinar o *Rules of Procedures* que institui o *Joint Committee* – JC composto pela ANAC e pela Comissão Europeia (assistido pela EASA). O *Rules of Procedure* foi assinado pelo Diretor-Presidente da ANAC, José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, e pelo Diretor de Aviação e Transporte Internacional em exercício, Filip Cornelis, da Diretoria Geral para Mobilidade e Transporte da Comissão Europeia.

Apesar do *Joint Committee* não ter a autonomia para alterar o BASA diretamente, este é o fórum que deve emitir recomendações aos governos do Brasil e da União Europeia relativas às possíveis alterações no conteúdo do Acordo. Adicionalmente, o *Joint Committee* tem

a função de decidir sobre questões não especificadas nos Anexos, bem como sobre a forma de implementação mais eficiente de seus dispositivos.

Com a instituição do *Joint Committee*, as partes passam a ter fórum para discutir e avaliar de forma mais estruturada

a eficiência do BASA e deliberar sobre necessidades de revisões, possibilidades de melhorias e viabilidade da expansão de seu escopo. Espera-se que com este novo fórum, ANAC e EASA possam ampliar a eficiência dos acordos de implementação técnica (TIP e MAG) e estreitar a relação entre autoridades, trazendo benefícios

diretos, em termos de redução de custo e complexidade das atividades internacionais, e indiretos, consolidando uma posição mais forte e participativa nas relações internacionais do setor da aviação civil. 

“ Com este novo fórum, ANAC e EASA podem ampliar a eficiência dos acordos de implementação técnica ”

¹ O BASA celebrado entre Brasil e União Europeia foi promulgado pelo Decreto nº 8.610, de 18 de dezembro de 2016 e está disponível no link a seguir: www2.anac.gov.br/certificacao/Acordos/AcordosPais.asp?PaisCodi=0096

² Os procedimentos de implementação técnica para certificação (*Technical Implementation Procedures* - TIP) e manutenção (*Maintenance Annex Guidance* - MAG) estão disponíveis no link: www2.anac.gov.br/certificacao/Acordos/AcordosPais.asp?PaisCodi=0096

³ O *Joint Committee* – JC é estabelecido pelo Artigo 9º do BASA.



NOVAS TECNOLOGIAS: SUBSTITUIÇÃO DE GÁS HALON GANHA MAIS PRAZO

Por Rafael Ximenes Borges

Especialista em Regulação (SAR)

O desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil mundial, promovido pela OACI, é refletido no estabelecimento de padrões e práticas recomendadas que dispõem sobre aspectos técnicos e operacionais da aviação civil internacional. Tais disposições visam à segurança, à eficiência e à regularidade aéreas, bem como à proteção ambiental da aviação.

Na busca constante do aprimoramento desses aspectos técnicos e operacionais, além de melhorias nas provisões ligadas a gestão e capacitação, o desen-

volvimento de novas tecnologias, que apresentem relação adequada de custo e benefício, faz-se necessário.

A OACI, por conseguinte, tem trabalhado em emendas aos Anexos da Convenção de Chicago, incentivando os Estados signatários a colocarem em prática tempestivamente, quando aplicável à realidade de sua indústria aeronáutica, a adoção de novas tecnologias.

Nesse sentido, essa demanda (internalizada por meio da regulamentação de cada Estado) influencia a atividade das

entidades responsáveis pelo desenvolvimento e fabricação de produtos aeronáuticos, assim como daquelas responsáveis pela manutenção aeronáutica, infraestrutura aeroportuária, operação aeronáutica e navegação aérea, que precisam de um efetivo engajamento, no intuito de viabilizar o alcance dos objetivos traçados.

Em alguns casos, os prazos definidos são ajustados conforme o grau de complexidade no desenvolvimento e adaptação a novas tecnologias. Um exemplo importante é o caso da exigência da substituição do gás halon (hidrocarboneto halogenado) utilizado na extinção de incêndio em aeronaves.

Vale comentar que a necessidade de substituição do halon partiu do acordo firmado por meio do Protocolo de Montreal de 1987 no intuito de preservação da camada de ozônio.

Essa substância tem sido utilizada na aviação civil para a supressão de incêndio em lavatórios, cabines, motores/APU e compartimento de carga.

Durante a 39ª Assembleia Trienal da OACI foram consideradas recomendações feitas pela indústria, representada pela *International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations* (ICCAIA), que defendeu a adoção de novos prazos para a substituição do halon.

No que tange a motores/APU, argumentou-se que a decisão dependerá de ensaios adicionais e de etapa de certificação e, por isso, com base nos trabalhos em andamento, em 2017 será possível estabelecer um prazo factível.

Além disso, a respeito de extintores de uso em cabine/*cockpit*, o posicionamento da ICCAIA foi no sentido de que já há a identificação de agente substitutivo, mas o prazo de atendimento pelos Estados atrasará dois anos, devido ao complexo processo de aprovação.

Para o compartimento de carga, a indústria comprometeu-se a ter um agente substituto ou uma nova arquitetura de supressão até o fim de 2024 e, além disso, argumentou-se que não seria economicamente praticável trabalhar em *retrofit* dos sistemas atuais, uma vez que exigiriam modificações substanciais dos sistemas envolvidos.

Nessa mesma direção, em um segundo artigo técnico, a ICCAIA, em conjunto com a *International Air Transport Association* (IATA) e o *International Business Aviation Council* (IBAC) recomendou que os prazos de substituição do halon em extintores de incêndio portáteis (Anexo 6 à Convenção de Chicago) fossem urgentemente alterados de 2016 para 31 de dezembro de 2018, tendo em vista a proximidade da data. Não havendo



tal alteração, caberia aos Estados manterem notificação de diferença.

Em resposta, o Conselho da OACI, com base nos resultados já alcançados, propôs na nova resolução a ser adotada pela Assembleia uma intensificação dos esforços, por parte dos envolvidos, para o desenvolvimento de alternativas ao halon. O Conselho também já se manifestou favoravelmente ao novo prazo de 2024 para a questão específica da substituição do halon em compartimentos de carga.

Diante do cenário atual, a posição da ANAC é que os regulamentos afetados não sejam alterados até que se tenha uma alternativa comercialmente viável. Em atenção aos artigos técnicos citados, a ANAC os apoiou e, além disso, também foi favorável à adoção de um melhor controle da quantidade e qualidade das reservas de halon.


Em paralelo a esse caso, há diversas iniciativas em estudo no âmbito da OACI que também irão requerer esforço de desenvolvimento de novas tecnologias pela indústria aeronáutica.

Tal esforço é refletido no relatório do *Global Air Navigation Plan* (GANP - 2016-2030), que explora, dentre outras coisas, a necessidade de um planejamento integrado da aviação no nível regional e dos Estados, focado em soluções que visam à modernização em engenharia aplicada à aviação em um horizonte de quinze anos.

Essa iniciativa tem um direcionamento consensual entre os Estados signatários da Convenção de Chicago e é tratada por meio do *Aviation System Block Upgrade* (ASBU).

O ASBU visa harmonizar de maneira globalizada o aprimoramento de tecnologias a serem utilizadas na aviação civil. Por meio dele é possível identificar uma relação de temas em desenvolvimento que, a exemplo do caso da substituição do halon, também têm exigido uma mobilização da indústria aeronáutica.

Dentre os estudos em andamento, incluem-se aprimoramentos na navegação aérea, monitoramento de condição de pista de aeródromos, melhorias que facilitem a busca e o salvamento de aeronaves, integração das aeronaves não tripuladas no sistema de aviação civil internacional, tecnologias de informação, entre outras.

O mercado da aviação requer uma constante evolução dos equipamentos e sistemas envolvidos no intuito de evitar falhas que prejudiquem seus usuários e ao mesmo tempo sejam viáveis e rentáveis aos prestadores de serviços e produtos. Assim, um investimento em tecnologia e um acompanhamento contínuo das tendências a serem internalizadas pelos Estados constituem passos decisivos para o sucesso neste mercado, uma vez que possibilitam a manutenção dos aspectos técnicos e operacionais da aviação civil em um nível aceitável de segurança operacional. 

O longo caminho entre o sonho e a realização

Por Dario Taufner

Assessor da Delegação Permanente do Brasil junto à OACI - 2017 a 2020 e Especialista em Regulação (ASINT)

A

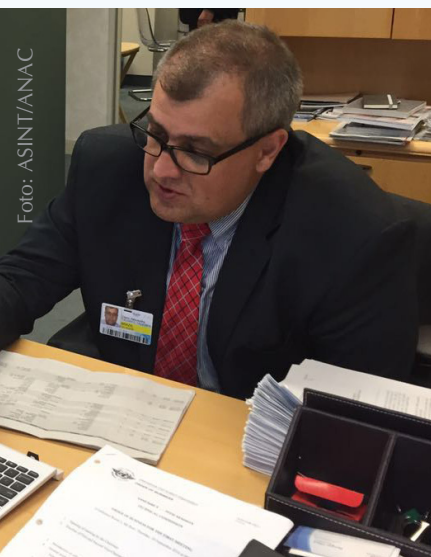
tribui-se ao escritor francês Anatole France a seguinte frase: “Para realizar grandes conquistas, devemos não apenas agir, mas também sonhar; não apenas planejar, mas também acreditar.”

Muitos também podem dizer que os sonhos nos mantém ativos, ou vivos, mas a verdade é que eles nos impulsionam a galgar novos ares, novos horizontes.

Apesar dos mais de dezenove anos de experiência na aviação, quando decidi realizar um concurso público para ingressar ao quadro de servidores da ANAC, sabia que estaria entrando em um mundo novo, cheio de novidades, novos interlocutores, novos sonhos.

Durante o curso de formação em outubro de 2009, estive atento a cada aula, eu gostaria de saber quais poderiam ser meus próximos sonhos, minhas possibilidades. Eu sabia que a Agência era nova, que ainda estava em construção, e que isto poderia trazer muitas oportunidades.

Fiquei impactado quando o então Assessor da Delegação Permanente do Brasil junto ao Conselho da OACI, Alex Romera, nos fez sua apresentação: “Como assim? A ANAC mantém alguém na OACI?” veio a pergunta em minha mente.



Dário Taufner (Assessor da Delegação Permanente do Brasil junto à OACI)

Para quem é da aviação, trabalhar no ambiente da OACI é como imaginar um padre chegar ao ambiente do Vaticano. Era muito impactante pensar nessa possibilidade: “Nossa, essa é uma chance de conhecer a OACI”, era a frase que “martelava” meus pensamentos.

Ao entrar em exercício na ANAC, acabei entrando na gerência responsável pelas normas de segurança operacional da então SSO (hoje SPO). Entrei em março, e já naquele ano houve o primeiro processo seletivo para a vaga em Montreal. A decisão foi simples, eu acabara de entrar na Agência, era um desconhecido, e apesar da experiência, eu me sentia despreparado para concorrer ao cargo.

Mas, como eu havia imaginado, a Agência sendo nova, logo as primeiras oportunidades foram aparecendo. Eu tinha um objetivo: concorrer, de verdade, à vaga de Assessor da Delegação do Brasil junto ao Conselho Permanente da OACI. Mas antes era preciso trabalhar, e muito.

Quando, em 2012, veio a proposta de aceitar o desafio de recuperar a gerência responsável pela emissão e renovação de licenças e habilitações de pilotos (antiga GPEL), não pensei duas vezes. Era a oportunidade que eu queria para mostrar trabalho e me fazer conhecido.

Não tenho como esconder que o desafio foi realmente duro, difícil, massacrante, mas os resultados foram aparecendo. Então veio 2013, um ano depois de assumir a habilitação fiz minha primeira tentativa para ser selecionado. Foi quando fiquei em terceiro lugar.

“
 continuei com
 o trabalho
 duro, e os
 resultados
 continuaram a
 aparecer”

Ao me inscrever, eu estava certo de que toda minha experiência anterior à ANAC me credenciava como um ótimo candidato e um ótimo perfil para a função.

Em meio a tristeza por não ter sido selecionado, veio a certeza de que eu poderia alcançar o propósito na próxima seleção. Fiz uma análise detalhada do processo seletivo e cheguei a algumas conclusões quanto aos erros que eu poderia ter evitado, dentre eles:

- *Para a etapa de entrevistas, eu não conhecia os meus interlocutores, não sabia quem eles eram, o que faziam na ANAC nem o perfil de cada um.*
- *Eu ainda não havia estabelecido um substituto para o trabalho que eu estava realizando na habilitação, a recuperação da gerência ainda estava atrelada a minha imagem somente, e não à equipe maravilhosa da GPEL.*
- *Eu não conhecia meus concorrentes nem com quais perfis eu estaria concorrendo.*
- *Eu não conhecia os documentos relacionados ao planejamento estratégico da Agência nem se meus propósitos estavam relacionados aos mesmos.*

Após essa reflexão, continuei com o trabalho duro, e os resultados continuaram a aparecer. Meus possíveis substitutos já eram conhecidos, e eu fazia questão de que fossem conhecidos. E veio o novo processo seletivo.

A primeira tarefa: conhecer a fundo o edital, e trabalhar nas etapas do concurso, o que foi feito com muito afinco.



“

Eu estava muito preparado para o desafio, era acreditar que era possível.

”

Segunda tarefa: estudar a documentação relativa ao planejamento estratégico da ANAC e fazer um paralelo para ter certeza de que meus propósitos estavam em sintonia com aos propósitos da instituição.

Terceira tarefa: conhecer meus interlocutores. Estudei o perfil de todos os diretores e superintendentes da Agência. Qual a função de cada um, a formação, a experiência, as realizações, as fotos disponíveis na internet, o tipo de gravata que usava etc. Precisava estar preparado para ser sabatinado.

Quarta tarefa: estudar a fundo meus concorrentes, o curriculum de cada um, o que faziam na Agência, a formação, a experiência etc.

Eu estava muito preparado para o desafio, era acreditar que era possível.

Bom, o resultado já é conhecido de todos, e, após o pequeno período de euforia pela seleção, passei a me preparar para a função e para cumprir o que era determinado pelo Edital do processo seletivo:

- *Fiz imersão em inglês e espanhol.*
- *Alcansei a certificação nos dois idiomas.*
- *Iniciei meu processo de remoção para a ASINT em Brasília.*
- *Comecei a preparação da família, a venda de móveis, automóveis etc.*
- *Visitei Montreal com a esposa. E assim por diante...*

Como parte de minha preparação, fui para a Assembleia da OACI, onde, com a ajuda impecável de meus colegas André Rebouças e Roberto Rosa, consegui virar um “rato de reuniões”. Eu não perdia uma reunião ou evento! Foi de arrepiar entrar no auditório da Assembleia.

Não preciso dizer para vocês a emoção que foi quando o colega André Rebouças me levou para conhecer a sala do Conselho. Foi inesquecível! Um momento maravilhoso para esse apaixonado pela aviação!

O trabalho de preparação continua, estou desde dezembro lotado na ASINT / DF. Durante toda essa história, fiz grandes amigos, tenho grande orgulho do pessoal da GCEP (GPEL), e tenho certeza do quanto vou me esforçar para honrar essa confiança que foi depositada em mim.

Agradeço aos colegas da ASINT pela acolhida, com menção especial ao colega André Rebouças, que consegue contagiar com sua vibração pelo trabalho.

E como disse Anatole France:

“ Para realizar grandes conquistas, devemos não apenas agir, mas também sonhar; não apenas planejar, mas também acreditar. ”

E não é que ele tinha razão?...



Novo modelo de governança fortalece a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC)

Por Marcela Anselmi

Analista Administrativo (ASINT)

A Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) é uma organização internacional, com personalidade jurídica de direito internacional público, formada por 22 Estados da região Latino-americana e do Caribe. Instituída em dezembro 1973, por ocasião da Segunda Conferência Latino-Americana de Autoridades Aeronáuticas, a CLAC tem como objetivo principal promover a cooperação e a coordenação regional em matéria de aviação civil.

As decisões e as conclusões da Comissão não têm caráter vinculante aos seus membros, servindo como recomendações. Não é escopo dessa organização pronunciar-se sobre questões operacionais da aviação civil, uma vez que já existem fóruns regionais apropriados para isso, como é o caso do GREPECAS, o RASG-PA e o SRVSOP para questões de navegação aérea e segurança operacional. No âmbito da CLAC, as discussões são mais políticas e centradas em questões de regulação econômica, fomento da aviação civil e representatividade da região



Delegação do Brasil (da esq. à dir.): Daniel Longo (ASINT), Diretor Ricardo Bezerra (Chefe da Delegação), Brigadeiro Sérgio de Matos Mello (Vice-Diretor do DECEA) e Rogério Pecci (Assessor do Diretor) na 2ª Assembleia da CLAC, em Ibagué, Colômbia

em outros fóruns internacionais.

Nesse sentido, uma importante função da CLAC é o estabelecimento da chapa dos países da região que disputarão as eleições do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). Definidos os países que compõem a chapa, a CLAC negocia troca de apoio e votos com as outras comissões regionais de aviação civil. As comissões regionais são as seguintes: *European Civil Aviation Conference* (ECAC), *African Civil Aviation Commission* (CAFAC) e *Arab Civil Aviation Commission* (ACAC). Es-

sas negociações são essenciais para garantir a representatividade da América Latina e do Caribe no seletor grupo dos 36 Estados eleitos para o Conselho da OACI. O Brasil tradicionalmente é o único país que compõe a chapa da CLAC como candidato ao Grupo I. Essa troca de apoio também contribuiu para expressiva votação do Brasil em 2016.

Além desse papel político, a CLAC desempenha importante função integradora na região, servindo como fórum de discussões sobre temas de interesse comum. A entidade facilita a troca de experiências



Foto: ASCOM/ANAC
Plano Estratégico da CLAC seguiu metodologia semelhante à empregada no Plano Estratégico da ANAC

e o intercâmbio de informações entre os Estados, além de viabilizar iniciativas de acesso a mercados – como o acordo multilateral de céus abertos, ainda não ratificado pelo Brasil – e ações de harmonização regulatória. Nesse último caso, uma das iniciativas a serem desenvolvidas sob a coordenação do Brasil e da Colômbia, ao longo do próximo biênio, constitui-se na revisão da Resolução A18-03, que trata de condições gerais de transporte aéreo.

O próximo biênio de atividades da CLAC inicia-se neste ano, sob a presidência rotativa da Colômbia e com base no novo modelo de planejamento estratégico proposto pelo Brasil. Durante a última Assembleia da CLAC, realizada em novembro de 2016, na cidade de Ibagué, na Colômbia, uma das principais decisões foi justamente a aprovação do Plano Estratégico da CLAC para o período de 2017-2026. O documento é resultado de intenso trabalho desenvolvido ao longo dos dois últimos biênios pelo Grupo Permanente de Gestão da Comissão, sob a coordenação e liderança do Brasil.

A elaboração do Plano Estratégico da CLAC contou com o apoio financeiro do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e seguiu metodologia semelhante à empregada no Plano Estratégico da ANAC, estabelecendo estratégias e iniciativas claras para guiar os trabalhos da entidade no longo prazo. Foi aprovado consensualmente pelos 22 Estados membros e espera-se que, com esse documento, os processos da Comissão sejam mais claros, transparentes, efetivos e orientados a resultados.

O modelo do Plano Estratégico é bastante simples e intuitivo. Com base na missão e na visão estabelecidas para a Comissão, foram definidos quatro objetivos de resultado, os quais se constituem nas entregas finais do documento. Ao final do período, espera-se que a CLAC:

Amplie a cooperação e a coordenação das atividades de aviação civil na América Latina;

Contribua para o desenvolvimento e integração do transporte aéreo;

Apoie a manutenção de altos níveis de segurança, sustentabilidade e qualidade do transporte aéreo;

Consolide a representatividade da região nos fóruns internacionais de aviação civil.

Conquanto o Plano tenha duração de dez anos, a sua execução se pauta em planos de trabalho bienais nos quais estão elencadas as iniciativas prioritárias para o próximo biênio. No atual período, foram eleitas oito iniciativas estratégicas voltadas à melhoria dos processos e da alocação dos recursos da Comissão, dentre as quais se destaca a iniciativa de desenvolver planos de mitigação de risco e de gerenciamento de crises regionais. Alinhado com essa iniciativa, a ANAC propôs, ainda no biênio passado, a Resolução A22-13, a qual estabelece um plano de assistência a vítimas e a familiares de vítimas de acidentes aeronáuticos. A ideia é que a região disponha de diretrizes gerais com base nas recomendações emanadas pela OACI.

Também como parte dos esforços de reestruturação dos processos da CLAC, foi aprovado o documento intitulado “Diretriz de Procedimento para a Gestão Administrativa da CLAC”. Até então, a CLAC não dispunha de processos administrativos transparentes para a seleção de seus funcionários. Parte da razão advém do fato de a autonomia financeira e administrativa da CLAC ter sido estabelecida somente em 2007. Anteriormente, essas questões ficavam a cargo da OACI,



“ foram eleitas
oito iniciativas
estratégicas
voltadas à melhoria
dos processos
e da alocação
dos recursos da
Comissão ”

que indicava, inclusive, um de seus funcionários para desempenhar a função de Secretário. Com essa mudança, um novo Estatuto foi aprovado, em 2009, para adequar a estrutura da Comissão à nova realidade. O documento ora aprovado cumpre o objetivo de preencher a lacuna deixada pelo novo Estatuto quanto aos procedimentos de eleição,

funções, direitos e responsabilidades do cargo de Secretário da CLAC. Com a aprovação desse documento, eleições abertas deverão ser convocadas ainda neste biênio.

Com a aprovação desse novo modelo de governança, a CLAC fortalece-se para enfrentar os novos desafios do sistema de aviação civil internacional, servindo como instrumento mais eficiente de integração entre os Estados membros e contribuindo para o desenvolvimento do transporte aéreo da região. ♥



INTERNACIONALIZAÇÃO É OPORTUNIDADE INÉDITA PARA SERVIDORES DA ANAC

Por Daniel Longo

*Chefe da Assessoria Internacional (ASINT)
e Especialista em Regulação*

Em 06 de setembro de 2016, a ANAC publicou a Instrução Normativa nº 106, que prevê a possibilidade de cessão de servidores da Agência para atuar junto a organismos internacionais dos quais o Brasil faz parte. A norma foi concebida, em particular, tendo em vista a possibilidade de cessão de servidores da ANAC para atuar junto à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e à Comissão Latinoamericana de Aviação Civil (CLAC). No entanto, o normativo também poderá ser utilizado para viabilizar a cessão a outras organizações internacionais, a depender da conveniência para a Agência.

No âmbito da OACI, a cessão provisória de técnicos dos Estados membros para trabalhar junto ao Secretariado é bastante comum. Essa modalidade de cessão é conhecida na Organização como *secondment* e beneficia, mutuamente, os Estados membros e a entidade. Para os Estados, uma política duradoura de manutenção de *secondées* junto ao Secretariado pode resultar no aprimoramento da capacidade de influência do Estado no processo de elaboração das normas e documentos de orientação produzidos pela OACI. Para a Organização, os benefícios são imediatos, uma vez que ela se beneficia do acesso a força de trabalho altamente qualificada sem qualquer ônus financeiro.

O técnico cedido à OACI não é considerado um representante oficial do país de origem, sendo equiparado a um funcionário efetivo da Organização. O vínculo empregatício com o país cedente não se extingue durante a prestação de serviços à OACI, permanecendo o Estado encarregado de arcar com a remuneração do servidor cedido, inclusive com os custos de transporte e obtenção de visto. Em caso de cessão de um servidor da ANAC, por exemplo, o pagamento de sua remuneração continuará a ser realizado pela Agência, nos termos previstos na IN nº 106/2016.

A formalização do *secondment of personnel* ocorre por meio da assinatura de um Memorando de Cooperação (*Memorandum of Cooperation* – MoC) entre a OACI e o Estado cedente. De caráter não vinculante, o MoC formaliza a cessão e estabelece o plano de trabalho a ser executado pelo servidor durante o período em que estiver vinculado tecnicamente à Organização. Além disso, o MoC estipula o prazo e as condições para prorrogação ou antecipação de seu encerramento.

Apesar de o Brasil ser membro do Grupo I do Conselho e de exercer papel ativo nos Comitês e painéis dos quais participa, a ANAC nunca cedeu pessoal técnico especializado para trabalhar junto ao Secretariado da OACI. Países como Estados Unidos, França e China, por exemplo, igualmente membros do Grupo I, cederam, diversas vezes, servidores para atuar junto ao Secretariado da OACI. Alguns deles, inclusive, as-

sumindo cargos importantes na estrutura da Organização. A cessão de pessoal da Agência, portanto, representará uma oportunidade inédita de aprimoramento de seu corpo técnico, além de contribuir para a melhoria da percepção internacional sobre o trabalho desenvolvido pela autoridade de aviação civil brasileira.

A seleção dos servidores que atuarão como *secondée* seguirá os procedimentos estabelecidos na IN nº 106/2016. Caberá à Assessoria Internacional submeter à Diretoria propostas de oportunidades de cessão, as quais deverão ser coordenadas previamente com as Superintendências. Caso aprovadas, será constituído um Comitê de Seleção e o processo de escolha terá início. Os servidores cedidos deverão ser do Quadro Permanente da ANAC e possuir, no mínimo, três anos de exercício na Agência. O perfil indicado para o programa de *secondment* da OACI variará conforme a disponibilidade das oportunidades junto à Organização. Não obstante, analisando-se o histórico de oportunidades oferecidas, nota-se que a exigência técnica é consideravelmente alta independentemente da área solicitada (i.e. *PEL, SMS, security* etc).

A aprovação da IN nº 106/2016 demonstra o comprometimento da Diretoria em avançar na internacionalização do corpo técnico da Agência, algo fundamental para que a Agência possa alcançar sua visão estratégica: **“Ser uma autoridade de referência internacional na promoção da segurança e do desenvolvimento da aviação civil.”** 📍



Plano de **ATUAÇÃO INTERNACIONAL** **2017**

Por Daniel Ramos Longo e Marcela Anselmi

Especialista em Regulação (ASINT) e Analista Administrativo (ASINT)

Uma ferramenta de gestão inovadora no âmbito da Administração Pública Federal

No dia 13 de dezembro de 2016, a Diretoria Colegiada aprovou o Plano de Atuação Internacional (PAI) da ANAC para o ano de 2017. Previsto na Instrução Normativa nº 89/2015, e parte dos produtos previstos no Projeto Prioritário de Planejamento e Racionalização da Atuação da ANAC junto a Organismos Internacionais de Aviação Civil, que foi patrocinado pelo Diretor Juliano Noman, o Plano consiste em um primeiro e inovador exercício institucional de sistematização da atuação internacional da Agência.

Alinhado com o Planejamento Estratégico da ANAC, o documento propõe-se a cumprir três objetivos principais:

Apresentar um levantamento completo de toda a agenda internacional da ANAC, oferecendo uma fonte de consulta ampla e detalhada para o público externo e interno;

Estabelecer critérios de priorização para a agenda internacional da ANAC, instituindo parâmetros para a definição de prioridades; e

Apresentar uma estimativa dos recursos humanos e financeiros despendidos pela Agência para viabilizar sua atuação internacional, estabelecendo as bases para uma futura análise custo-benefício da atuação internacional da ANAC.

No âmbito dos macroprocessos da Agência, o PAI se limita a abarcar as missões internacionais de representação institucional, não contemplando em seu escopo as missões internacionais destinadas às atividades de certificação ou fiscalização. Tampouco integra o escopo do Plano as missões para participação de eventos de capacitação no exterior.

Para efeitos didáticos, o documento está organizado em oito eixos temáticos: *safety*, produtos aeronáuticos, regulação econômica, facilitação, *security*, meio ambiente, direito aeronáutico, capacitação e treinamento. Para cada um desses macrotemas, são apresentados os itens que compõem a agenda e são listados, de maneira exaustiva, os fóruns multilaterais e iniciativas bilaterais dos quais a Agência participa.

De modo a orientar a atuação internacional para o ano de 2017, foram estabelecidas diretrizes gerais e critérios de priorização dos itens que compõem a agenda. A ideia é que essas diretrizes sirvam de parâmetro para informar as decisões dos gestores quanto à alocação dos recursos humanos e orçamentários da Agência. Mais do que isso, essas diretrizes cumpram o objetivo de prover maior coordenação e coerência à atuação internacional nos diferentes fóruns multilaterais e iniciativas bilaterais.

Um elemento fundamental do Plano se refere à previsão de uma estratégia para a gestão eficiente do conhecimento da atu-

ação internacional da Agência. Ainda que não tenha a ambição de ser exaustivo, o PAI prevê algumas ferramentas e procedimentos destinados à consolidação e sistematização das informações dos fóruns que compõem a agenda internacional da Agência. Além do documento em si, que serve como fonte de consulta bastante rica, também estão previstas outras formas de difusão de conhecimento, como a criação de um repositório de informações, a criação de fóruns de discussão internos e comunidades práticas, além de iniciativas de comunicação interna e externa – sendo esta revista, a Conexão Internacional, um exemplo. Espera-se que o documento seja constantemente complementado e atualizado para que as informações sobre os fóruns multilaterais e iniciativas bilaterais estejam acessíveis não apenas aos servidores, mas também para o público externo, atendendo assim os princípios da transparência e da publicidade.

Há de se ressaltar que o PAI não é um documento acabado e, por isso, procedimentos de revisão e monitoramento periódicos estão previstos. Como a agenda internacional é bastante dinâmica e, não raro, reuniões extraordinárias são agendadas de maneira tempestiva, a Assessoria Internacional consultará, de maneira sistemática, as demais unidades organizacionais da Agência com vistas à coleta de informações voltadas à atualização do Plano. Além disso, espera-se que, nas



próximas revisões do PAI, melhorias sejam implementadas no tocante, principalmente, à criação de indicadores e de uma metodologia única para a priorização dos fóruns e à avaliação qualitativa das agendas de trabalho de cada fórum. Por fim, relatórios trimestrais sobre o nível de execução do Plano também serão elaborados para controle e monitoramento da efetividade do Plano, os quais serão submetidos à apreciação dos fóruns de gestão da Agência (i.e. Reunião de Gestão, Grupo de Desenvolvimento Técnico etc).

Pela própria característica da aviação civil – inerentemente integrada e padronizada –, a agenda internacional da ANAC é extensa e abarca uma diversidade de grupos multilaterais e iniciativas bilaterais. Como parte dos esforços do Programa de Fortalecimento Institucional da ANAC, o Plano de Atuação Internacional oferece uma ferramenta de gestão para a alocação eficiente dos recursos humanos e financeiros direcionados às missões de representação institucional da Agência. O PAI visa a conscientizar os colaboradores da Agência sobre o impacto e a relevância de uma atuação internacional coerente e qualificada, reforçando o papel dinamizador que a atuação internacional da Agência possui para o cumprimento de suas atribuições institucionais. Espera-se que o PAI contribua não apenas para o atingimento dos objetivos de sociedade estabelecidos pela Agência em seu Plano Estratégico, mas principalmente para o cumprimento de sua visão. 📍



Foto: ASCOM/ANAC e Pixabay

PLANO DE COMUNICAÇÃO DA ASINT

Por Astor de Lima Aversa Neto
Analista Administrativo (ASINT)

O Plano de Comunicação da Assessoria Internacional da ANAC foi desenvolvido concomitantemente ao Plano de Atuação Internacional. Ambos são resultados do projeto prioritário Planejamento e Racionalização da Atuação da ANAC em Organismos Internacionais de Aviação Civil, sob o patrocínio do Diretor Juliano Alcântara Noman.

Dentre todas as ideias constantes deste Plano de Comunicação, a que se percebe de maior poder transformador é a relacionada à ação de compartilhar. É enorme a possibilidade de multiplicação de conhecimento simplesmente a partir do planejamento e da viabilização de troca de informações.

As duas principais fontes geradoras de informação para os produtos deste Plano de Comunicação derivam do Plano de Atuação Internacional e da troca de informações com os pontos focais das unidades organizacionais da ANAC para assuntos afetos à atuação internacional.

O Plano de Atuação Internacional tem como um de seus produtos o mapeamento dos fóruns internacionais de aviação civil dos quais a ANAC participa. Assim, esse estudo gera uma ampla gama de informações



acerca da atuação internacional da Agência. Isso possibilita criar, com previsibilidade, um cronograma de eventos a partir do qual se produzirá e divulgará conteúdo.

A participação dos referidos pontos focais é de extrema importância para o êxito do projeto. A ASINT estará em constante contato com eles a fim de trocar informações que poderão gerar conteúdo para os diversos produtos deste Plano de Comunicação.

Uma das múltiplas possibilidades de criação de conteúdo deste projeto pode ser desencadeada a partir da participação de um representante da ANAC em um fórum relacionado ao tema internacional. Além da oportunidade de divulgação desse evento na intranet, no portal da Agência e em outros canais de comunicação previstos neste plano, este projeto também pretende agregar conhecimento ao permitir que tal fato gere outros desdobramentos.

Por exemplo, caso seja pertinente, a ASINT convidará o colaborador a escrever um artigo sobre o assunto para esta revista “Conexão Internacional”. Incentivará o participante a fazer uma palestra sobre o tema para posterior divulgação, inclusive com a perspectiva de abertura de perguntas ao público.

Também poderá solicitá-lo a produzir um relatório sobre a matéria, contendo sua descrição sucinta, os documentos analisados, o histórico das discussões, o posicionamento brasileiro, as decisões finais, as ações internas recomendadas e a previsão

de agenda futura, em atenção ao disposto na Instrução Normativa no 89/2015, que estabelece os procedimentos relacionados à atuação internacional da Agência.

Por fim, como uma maneira de colaborar com a gestão do conhecimento da Agência, a ASINT buscará parceria com a SGP para que seja viabilizado um curso de formação sobre a questão em tela, caso haja conveniência e oportunidade.

Os produtos gerados a partir da participação de um representante da ANAC em um fórum sobre tema internacional é apenas um exemplo das possibilidades de comunicação deste projeto.

De uma maneira geral, com base no Plano de Atuação como fonte planejada de informação e na constante comunicação com os pontos focais como fonte dinâmica de informação, foram idealizados canais, conteúdos, periodicidades, fontes e fluxos de processos. Problemas e soluções foram debatidos para estabelecer-se, junto ao público de interesse, conceitos, objetivos e, por fim, os produtos a serem entregues pela Assessoria Internacional, com importante apoio da ASCOM e da SGP.

Os assuntos de curto e médio prazo terão como canal as seções de divulgação de notícias da intranet e do portal da ANAC. Já os temas de longo prazo terão como canal esta revista, de periodicidade semestral, que abordará, com mais profundidade, questões relacionadas aos principais acontecimentos do período.

A revista tem como principal seção uma coletânea de artigos elaborados pelos próprios colaboradores da Agência. Pretende-se que os textos possuam uma linguagem acessível a todos, ainda que técnica, e abranjam temas relacionados ao campo de atuação dos articulistas. Pretende-se que a revista seja publicada nos meses de janeiro e agosto.

Como canal também de longo prazo, a ASINT fará uso de sua seção das “Páginas Setoriais” da intranet da Agência. Assim, conteúdos gerados para os diversos canais elencados neste projeto estarão disponíveis a todos, formando-se, assim, um repositório dos insumos gerados nos demais produtos deste Plano de Comunicação.

Embora cada canal tenha a sua peculiaridade, nada impede que o material produzido para um determinado canal seja aproveitado em outros, em formatos diferentes, trabalhados de acordo com as características de cada um. Pelo contrário, deve-se incentivar a versatilidade do material produzido, de modo que uma informação divulgada por um canal de curto prazo, possa também ser trabalhada para ser disseminada nos canais de médio e de longo prazo e vice-versa.

Cria-se, portanto, um sistema que tem como desencadeador inicial o Plano de Atuação Internacional e a constante comunicação com os pontos focais referidos, que orientarão a formulação do conteúdo a ser distribuído nos canais apropriados. Busca-se, a partir de então, não somente estimular a produção e a divulgação de conteúdo pertinente à atuação internacional das diversas

áreas da ANAC, mas também a aproximação, o intercâmbio e o debate entre os integrantes da Agência por meio dos produtos advindos deste projeto.

Dessa forma, pretende-se criar uma rede de compartilhamento de informações e de conhecimento com efeito multiplicador, pois informações e conhecimento serão demandados de todas as áreas da ANAC e isso possibilitará que essas unidades organizacionais se comuniquem e atuem agregando valor umas às outras. ♥





Agenda internacional

Primeiro semestre de 2017

Seguindo a divisão de macrotemas adotada no Plano de Atuação Internacional da ANAC, apresentam-se os principais eventos internacionais para o primeiro semestre de 2017:

Janeiro

- **Painel de Gerenciamento da Segurança Operacional da OACI (SMP)**
30/01 a 03/02/2017 - Santo Domingo, República Dominicana
- **Grupo de Trabalho S-18 SAE**
16/01 a 20/01/2017 - Charleston, Estados Unidos
- **Grupo de Trabalho ASC SAE**
24/01 a 26/01/2017 - San Diego, Estados Unidos
- **Grupo de Trabalho AE-2 SAE**
25/01 a 27/01/2017 - Santa Barbara, Estados Unidos
- **Grupo Permanente de Gestão Estratégica da CLAC**
31/01 a 01/02/2017 - Lima, Peru

Fevereiro

- **Simpósio Legal da IATA**
21/02 a 23/02/2017 - Washington, Estados Unidos
- **Força-Tarefa sobre MBM (GMTF) do CAEP da OACI**
06/02 a 10/02/2017 - Montreal, Canadá
- **Grupo de Trabalho sobre Emissões (WG3) do CAEP da OACI**
20/02 a 24/02/2017 - Phoenix, Estados Unidos

- **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**

de eventos

Março

Painel de Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas da OACI (RPASP)

13/03 a 17/03/2017 - Montreal, Canadá

Simpósio Anual de Manutenção da ARSA

15/03 a 17/03/2017 - Washington, Estados Unidos

Grupo de Autoridades de Certificação para Produtos Rotorcraft (CARP) - CMT

06/03 a 10/03/2017 - Dallas, Estados Unidos

Grupo de Trabalho E-36 - SAE

07/03 a 09/03/2017 - Jacksonville, Estados Unidos

Grupo de Trabalho sobre Harmonização de Teste de Fogo (FTHWG) - ARAC

13/03 a 17/03/2017 - Toulouse, França

CMH-17

20/03 a 24/03/2017 - Salt Lake, Estados Unidos

Passenger Terminal Expo 2017

14/03 a 16/03/2017 - Amsterdam, Países Baixos

ACI Annual Airport Economics & Finance Conference and Exhibition

20/03 a 22/03/2017 - Londres, Reino Unido

Painel de Análise de Dados da Aviação da OACI(ADAP)

28/03 a 30/03/2017 - Montreal, Canadá

Grupo de Trabalho sobre Ruído (WG1) do CAEP da OACI

20/03 a 24/03/2017 - Savana, Estados Unidos

Comitê Executivo da CLAC

31/03/2017 - Rio de Janeiro, Brasil



Abril

Reunião do Grupo de Trabalho sobre Notificação e Treinamento do Painel de Artigos Perigosos da OACI (WGNT/DGP)

19/04 a 21/04/2017 - Montreal, Canadá

Reunião do Grupo de Trabalho 1 do Painel de Gerenciamento da Segurança Operacional (WG1/SMP)

24/04 a 26/04/2017 - Johannesburg, África do Sul

Grupo de Trabalho Geral do Painel de Artigos Perigosos (WGW/DGP)

24/04 a 28/04/2017 - Montreal, Canadá

Conselho de Revisão de Políticas de Manutenção Internacional (IMRBPB)

24/04 a 28/04/2017 - Colônia, Alemanha

Grupo de Trabalho F-44 - ASTM

03/04 a 05/04/2017 - Friedrichshafen, Alemanha

Grupo de Trabalho A-6 - SAE

10/04 a 13/04/2017 - Providence, Estados Unidos

Grupo de Trabalho S-18 - SAE

20/04 a 24/04/2017 - Barcelona, Espanha

Grupo de Trabalho A-10 - SAE

25/04 a 27/04/2017 - Vancouver, Canadá

ICAO Global Aviation Training and TRAINAIR PLUS Symposium

Abril/2017 - Adis-Abeba, Etiópia

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

- **Painel de Aeródromos do Sistema Regional de Vigilância da Segurança Operacional (RPEAGA-SRVSOP)**
15/05 a 19/05/2017 - Lima, Peru
- **Aviation Data Exchange (AVDEX)**
08/05 a 12/05/2017 - Oklahoma, Estados Unidos
- **Grupo de Implementação SAM OACI (SAM-IG)**
22/05 a 25/05/2017 - Lima, Peru
- **Grupo de Colaboração Internacional para o Gerenciamento da Segurança Operacional (SM-ICG)**
30/05 a 02/06/2017 - Londres, Reino Unido
- **Grupo de Trabalho AC-9C - SAE**
01/05 a 05/05/2017 - Albuquerque, Estados Unidos
- **Grupo de Trabalho A-5 - SAE**
02/05 a 04/05/2017 - Alexandria, Estados Unidos
- **Grupo de Trabalho AE-2 - SAE**
08/05 a 11/05/2017 - Charleston, Estados Unidos
- **Grupo de Trabalho ASC - SAE**
16/05 a 18/05/2017 - Hamburgo, Alemanha
- **Grupo de Trabalho G-11 (SHM) - SAE**
Maio/2017 - Toulouse, França
- **Painel de Segurança da Aviação contra Atos de Interferência Ilícita da OACI (AVSECP)**
30/05 a 02/06/2017 - Montreal, Canadá
- **Global Airport Leaders Forum**
16/05 a 17/05/2017 - Dubai, Emirados Árabes
- **Painel de Economia de Aeroportos da OACI (AEP)**
23/05 a 25/05/2017 - Montreal, Canadá
- **Grupo de Trabalho sobre Emissões (WG3) do CAEP da OACI**
22/05 a 26/05/2017 - Tóquio, Japão
- **GEPEJTA da CLAC**
09/05 a 11/05/2017 - Tikal, Guatemala



Junho

Painel de Gerenciamento da Segurança Operacional da OACI (SMP)

05/06 a 09/06/2017 - Montreal, Canadá

Painel de Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas da OACI (RPASP)

19/06 a 23/06/2017 - Montreal, Canadá

Grupo de Gerenciamento de Manutenção (MMT)

Junho/2017 - Brasília, Brasil

Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL

05/06 a 10/06/2017 - Lima, Peru

Conferência de Slots da IATA

13/06 a 16/06/2017 - Kuala Lumpur, Malásia

Painel de Regulação Econômica do Transporte Aéreo da OACI (ATRP)

27/06 a 29/06/2017 - Montreal, Canadá

Grupo de Trabalho sobre Ruído (WG1) do CAEP da OACI

12/06 a 16/06/2017 - Bodo, Noruega



- 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**

