



Plano de **ATUAÇÃO INTERNACIONAL** **2021**



Plano de **ATUAÇÃO INTERNACIONAL** 2021

PLANO DE ATUAÇÃO INTERNACIONAL – 2021

Coordenação Técnica

Marcela Braga Anselmi

Equipe Técnica

Astor de Lima Aversa Neto

Barbara Sbraletta Margadonna

Realização

Assessoria Internacional e de Meio Ambiente – ASINT

Apoio

Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Janeiro de 2021

SUMÁRIO

1. ATUAÇÃO INTERNACIONAL E PAI	7
2. CENÁRIO DA PANDEMIA DE COVID-19	11
3. AGENDA INTERNACIONAL DA ANAC	13
3.1. <i>Safety</i>	13
3.2. Produtos aeronáuticos	20
3.3. Regulação econômica	24
3.4. Facilitação	26
3.5. <i>Security</i>	27
3.6. Meio ambiente	30
3.7. Direito aeronáutico internacional	32
3.8. Capacitação e treinamento	33
3.9. Cooperação técnica internacional	36
4. DIRETRIZES DA ATUAÇÃO INTERNACIONAL DA ANAC	37
5. PRIORIZAÇÃO DOS FÓRUMS INTERNACIONAIS	41
6. GESTÃO DO CONHECIMENTO	45
6.1. Priorização da agenda internacional	46
6.2. Preparação dos representantes das missões	47
6.3. Relatório de Participação em Missão	47
6.4. Revista Conexão Internacional	48
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	49



1. ATUAÇÃO INTERNACIONAL E PAI

O elevado grau de padronização internacional de normas e procedimentos operacionais é fundamental para o desenvolvimento da aviação civil de forma segura e sustentável e para a ampliação do transporte aéreo em âmbito global. Os fóruns técnicos internacionais exercem papel central nos esforços de harmonização das regras e recomendações, uma vez que são eles os definidores dos parâmetros normativos que orientam o exercício regulador das autoridades de aviação civil. De modo a influenciar as definições desses parâmetros, defendendo os interesses nacionais, a atuação internacional da autoridade de aviação civil de um dado país precisa ser ativa e coerente.

No caso do Brasil, além das características inerentes ao setor de aviação civil, a dimensão e a complexidade do mercado de transporte aéreo brasileiro e a elevada competitividade da indústria aeronáutica nacional exigem do órgão regulador uma intensa agenda internacional. Esses fatores, aliados à reconhecida capacidade técnica da autoridade de aviação civil brasileira, geram demandas para que a ANAC atue em âmbito internacional – seja no provimento de assistência técnica a outros países, seja na contribuição em discussões regulatórias com organismos internacionais e autoridades de aviação civil estrangeiras.

A principal organização de aviação civil é a OACI (Organização da Aviação Civil Internacional), uma agência especializada das Nações Unidas, formada por 193 Estados Membros e, tendo como membros observadores, representantes de indústria e de profissionais da aviação. A OACI foi criada para gerenciar a administração e a governança da Convenção de Chicago, e é responsável pela promoção do desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil mundial, por meio do estabelecimento de Normas e Práticas Recomendadas SARPs (do inglês *Standards and Recommended Practices*), e políticas de apoio para segurança, eficiência e regularidade aéreas, bem como para sustentabilidade econômica e responsabilidade ambiental.

Na condição de membro fundador e integrante do Grupo I do Conselho da OACI, o Brasil situa-se entre os Estados mais importantes da aviação civil internacional. Nesse contexto, o país desempenha papel estratégico na definição das normas e recomendações que regem o sistema de aviação civil internacional, garantindo representação nos grupos técnicos e decisórios mais relevantes da OACI. Além disso, o nível de desenvolvimento do setor de aviação civil nacional coloca o Brasil em posição de referência para os Estados da América Latina e do Caribe, nos quais existe a expectativa de que o país assuma papel de liderança construtiva e cooperativa na região.

Tendo em vista a extensão e a complexidade da agenda internacional, desde 2017, a ANAC elabora anualmente seu Plano de Atuação Internacional (PAI), no qual são definidas as diretrizes para a participação de servidores da Agência nas missões internacionais de representação institucional¹, o elenco dos principais fóruns nos quais a ANAC atua, a metodologia de priorização das missões, a agenda prioritária de atuação internacional prevista para o ano e as iniciativas de gestão do conhecimento.

Os objetivos do PAI são conferir maior racionalidade, coerência e objetividade à inserção internacional da Agência, garantindo a adequada capacidade de coordenação interna para participação nos principais fóruns internacionais, ser uma ferramenta de previsão orçamentária da representação institucional internacional e possibilitar maior compreensão, clareza e transparência da atuação internacional da ANAC aos colaboradores e gestores, à sociedade e demais *stakeholders*.

O PAI é pautado e construído a partir da identidade estratégica da ANAC, tomando como fundamento a relevância da atuação internacional para o alcance dos objetivos estratégicos definidos no Planejamento Estratégico da ANAC (2020 – 2026).

1 - Inserem-se no escopo do PAI as missões em que os colaboradores da Agência se pronunciam na qualidade de representantes indicados pelo Estado brasileiro. Não é objetivo deste Plano incluir as atividades finalísticas relacionadas aos macroprocessos de certificação e fiscalização, tampouco as atividades de capacitação que não estão inseridas em acordos ou memorandos de cooperação técnica internacional. Tais atividades são disciplinadas em normativos específicos da ANAC.



Perspectiva da Sociedade - Plano Estratégico da ANAC (2020-2026)

Objetivo Estratégico 1	Contribuir para o desenvolvimento sustentável da aviação civil.
Objetivo Estratégico 2	Garantir a segurança da aviação civil.
Objetivo Estratégico 3	Promover um acesso amplo aos serviços aéreos.

A partir dos objetivos estratégicos de sociedade, reforça-se a relevância da atuação internacional da ANAC para manter o alto nível normativo harmonizado com as maiores autoridades internacionais e o conhecimento das melhores práticas da aviação civil mundial, principalmente no âmbito da segurança operacional. Além disso, é fundamental a promoção da interação com diversos atores externos para fomentar o desenvolvimento sustentável da aviação civil e o acesso amplo aos serviços aéreos.

Sob a perspectiva de processos internos, no Plano Estratégico 2020 – 2026, foram estabelecidos dois objetivos estratégicos que estão diretamente relacionados ao propósito do PAI. São eles:

Perspectiva de Processos Internos - Plano Estratégico da ANAC (2020-2026)

Objetivo Estratégico 8	Intensificar a atuação internacional para o alinhamento às normas e às melhores práticas do setor.
Objetivo Estratégico 11	Aprimorar a gestão da informação para a tomada de decisão.

O Objetivo Estratégico 8 aborda diretamente a atuação internacional da Agência e a necessidade de intensificá-la em busca do alinhamento às normas e às melhores práticas do setor. Sob a ótica desse objetivo, infere-se que o conceito de intensificação pressupõe uma representação ativa e de qualidade nas reuniões, nas quais o representante da ANAC tenha influência na construção de normas e recomendações internacionais, alinhado às diretrizes da Agência e aos interesses nacionais.

O PAI também atende ao Objetivo Estratégico 11 por meio da utilização de metodologia de priorização das missões, do levantamento da agenda internacional prioritária, do monitoramento da execução e da proteção, arquivamento e disseminação de informações mediante as iniciativas de gestão do conhecimento da atuação internacional.

Cada nova edição anual do PAI é uma evolução em relação à edição anterior. Esta quinta edição, referente ao ano de 2021, além de estabelecer a agenda prioritária de atuação internacional da ANAC, busca acompanhar a execução das missões em um cenário de pandemia no qual se estima que os fóruns internacionais serão realizados em formato não-presencial ou híbrido. Além disso, visa a aprimorar o processo de avaliação qualitativa da participação da Agência nesses fóruns e a aperfeiçoar o processo de comunicação e gestão do conhecimento entre os envolvidos na representação internacional, mediante reformulação de relatórios pós missão e de monitoramento, utilização de nova ferramenta de inserção e extração de dados das missões, organização de reuniões periódicas antes e após as missões e implementação de iniciativas de disseminação da informação entre os servidores da Agência.

Resumidamente, os objetivos específicos do Plano de Atuação Internacional - 2021 podem ser descritos conforme abaixo:

- (i) Estabelecer a agenda prioritária de atuação internacional para 2021;*
- (ii) Acompanhar a execução das missões em um cenário de pandemia de COVID-19, o qual estabelece formatos adaptativos de realização dos fóruns internacionais;*
- (iii) Aprimorar o processo de avaliação qualitativa da participação da Agência nesses fóruns;*
- (iv) Aperfeiçoar o processo de comunicação e gestão do conhecimento entre os envolvidos na representação internacional da ANAC.*



2. CENÁRIO DA PANDEMIA DE COVID-19

A pandemia de Covid-19 produziu repercussões não apenas de ordem biomédica e epidemiológica em escala global, mas também impactos sociais, econômicos, políticos e culturais sem precedentes na história recente.

Devido a diversas ações, como fechamento de fronteiras, imposição de quarentena aos viajantes e medidas de isolamento social para conter a rápida propagação do vírus, o transporte aéreo foi a segunda atividade econômica mais afetada pela Covid-19 no Brasil, conforme dados do Ministério da Economia². Em nível global, a pandemia desencadeou a pior crise econômica do setor aéreo internacional.

Desde março de 2020, a ANAC acompanha de perto as ações adotadas pelo Ministério da Saúde e pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), autoridades brasileiras que estão à frente no combate ao Novo Coronavírus.

A Agência possui um Plano de Gerenciamento de Crises (PGC), que busca, em momentos de excepcionalidade, garantir um nível satisfatório de segurança da aviação civil, bem como atuar para o retorno ao bom funcionamento dos serviços prestados no transporte aéreo, sem descuido da credibilidade da Agência perante seus *stakeholders*. O PGC elenca procedimentos e protocolos que devem ser adotados diante uma ameaça ou situação de crise, incluindo o acionamento do Comitê de Crise, que teve um papel crucial na condução e organização das ações adotadas de enfrentamento à crise atual.

2 - Fonte: site.gov.br/economia. A lista das atividades econômicas mais afetadas pela pandemia foi elaborada com base na variação do faturamento do setor, segundo dados da Receita Federal. Também foi considerada a relevância do setor na economia, tanto por valor agregado (VA), quanto por pessoal ocupado (PO). Além da margem de cada setor, de acordo com as Contas Nacionais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), buscou-se inserir as informações de maneira a levar em conta as particularidades de cada atividade econômica.

Dessa forma, desde o início da pandemia, a Agência, em coordenação com outros entes governamentais, como o Ministério da Infraestrutura, a Casa Civil e a Anvisa, implementaram várias ações para, no primeiro momento, dar continuidade ao funcionamento da malha aérea essencial e, posteriormente, impulsionar as atividades do setor conforme orientações sanitárias nacionais e internacionais.

A participação proativa da Agência nos fóruns internacionais neste momento é imprescindível para garantir a retomada segura do setor de aviação civil nacional, alinhando com outros países e com a OACI as necessárias práticas e recomendações a serem aplicadas por empresas aéreas, aeroportos, operadores aéreos, profissionais de aviação civil, transporte de cargas e passageiros.

As discussões internacionais são de suma importância para atingir uma abordagem global coordenada e alinhada, à medida que governos e indústria trabalham juntos para reconectar o mundo pós-pandemia.

Devido ao contexto de distanciamento social, o formato dos fóruns internacionais teve de ser alterado para reuniões por áudio ou videoconferência, utilizando-se de novas ferramentas digitais desenvolvidas e disponibilizadas em resposta ao atual momento.

No ano de 2020, 78% dos fóruns internacionais que não foram cancelados ou postergados para 2021, aconteceram na modalidade virtual. Uma quantidade significativa, (42%) do total de missões mapeadas como estratégicas para ANAC, foram canceladas ou postergadas para 2021.

Apesar da importância da participação presencial para muitos fóruns, como acordos de certificação de aeronaves e acordos de serviços aéreos, ainda não há previsão de retorno a esse formato devido ao cenário atual. Inúmeros fatores como nova onda de Coronavírus na Europa e probabilidade de extensão para outros países, disponibilidade de vacina para população em geral, abertura de fronteiras, fim da quarentena, entre outros, afastam ainda mais o horizonte para a possibilidade de ocorrência de novas reuniões presenciais.



Para tal, o PAI 2021 prevê adaptação do acompanhamento e ajuste nos relatórios de monitoramento dos fóruns para a modalidade não-presencial. Reuniões com maior periodicidade entre a Assessoria Internacional e de Meio Ambiente e os representantes da ANAC nesses fóruns serão necessárias, um novo modelo de Relatório de Participação em Missão será implementado e um novo formato de Relatório de Monitoramento será disponibilizado aos gestores da Agência.

3. AGENDA INTERNACIONAL DA ANAC

O presente capítulo detalha a interface existente entre as competências institucionais da ANAC e sua atuação internacional e elenca os principais fóruns internacionais para 2021. A agenda internacional da ANAC foi categorizada a partir de critérios temáticos, resultando na segmentação em nove macrotemas: *safety*; produtos aeronáuticos; regulação econômica; facilitação; *security*; meio ambiente; direito aeronáutico internacional; capacitação e treinamento; e cooperação técnica internacional. Em busca de maior acurácia no planejamento e posterior monitoramento da execução, o macrotema *safety* foi subdividido em OPS (Operações), PEL (Pessoal), AIR (Aeronavegabilidade) e AGA (Aeródromos).

A segmentação da agenda internacional em macrotemas é importante para a obtenção de maior entendimento sobre a alocação de recursos e esforços da Agência em sua atuação internacional.

3.1. Safety

A categoria *Safety* ou Segurança Operacional abarca múltiplas atividades, como a regulação e a fiscalização dos seguintes assuntos: licença de pessoal; transporte de artigos perigosos; organizações de manutenção; medicina aeronáutica; centros de instrução e formação de pessoal; operação de aeronaves remotamente tripuladas; sistemas de gerenciamento de segurança operacional (*Safety Management System* – SMS); risco aviário e da fauna; projetos, operações e segurança de pista de aeródromos; resposta a emergência e combate a incêndio; planos de gerenciamento de crise; entre outros.

Devida à extensa abrangência do macrotema *safety*, optou-se, para melhor visualização e análise da atuação da ANAC, por sub classificar os fóruns internacionais relacionados à segurança operacional em:

- Treinamento e Licenciamento de Pessoal (PEL);
- Operações de aeronave, incluindo artigos perigosos (OPS);
- Aeronavegabilidade Continuada (AIR); e
- Aeródromos e auxílios de solo (AGA).

A atuação internacional na área de *safety* possui importância central para a ANAC e trata, primordialmente, da normatização técnica sobre gestão da segurança operacional. A presença da Agência em fóruns internacionais permite que a autoridade de aviação civil brasileira se mantenha atualizada em relação às melhores práticas internacionais, além de garantir sua participação no processo de desenvolvimento e aprovação dos padrões internacionais do setor. A atuação internacional em *safety* permite, ainda, que a Agência se familiarize com métodos e procedimentos de análise de dados sobre segurança operacional, dotando-a da capacidade técnica e dos recursos necessários para desenvolver diagnósticos mais precisos sobre os níveis de segurança verificados na aviação civil brasileira.

A agenda internacional de *safety* encontra-se difundida, principalmente, em seis áreas dentro da Agência, a saber: Assessoria de Segurança Operacional (ASSOP), Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR), Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL), Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) e Superintendência de Ação Fiscal (SFI).

Em função do envolvimento de diversas unidades organizacionais, alguns fóruns internacionais são transversais e contam com a participação de servidores de diferentes áreas, como são os casos dos painéis da OACI que tratam de gerenciamento da segurança operacional (*Safety Management Panel – SMP*), aeronavegabilidade inicial e continuada (*Airworthiness Panel – AIRP*) e aeronaves remotamente pilotadas (*Remotely Piloted Aircraft Panel – RPASP*), dos grupos multilaterais SM-



ICG (*Safety Management Intenational Collaboration Group*) e JARUS (*Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems*), bem como do grupo regional SRVSOP (Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional).

A agenda multilateral da ANAC na OACI em temas de *safety* é constituída pelos painéis e grupos de trabalho que tratam da segurança operacional dos aeroportos, aeródromos e heliportos – *Airport Design and Operations Panel* (ADOP) –, segurança das operações de voo – *Flight Operations Panel* (FLOPSP) –, segurança do transporte aéreo de artigos perigosos – *Dangerous Goods Panel* (DGP) –, gerenciamento da segurança operacional – *Safety Management Panel* (SMP) –, segurança operacional em aeronavegabilidade inicial e continuada (*Airworthiness Panel* – AIRP), além da segurança e certificação das operações de aeronaves remotamente pilotadas – *Remotely Piloted Aircraft System Panel* (RPASP).

No âmbito regional, a ANAC tem participação ativa no Grupo Regional de Segurança Operacional – Pan-America (*Regional Aviation Safety Group – Pan America* – RASG-PA), que tem como foco a análise de dados e indicadores sobre segurança operacional, bem como a produção de recomendações para a mitigação de eventuais riscos. Também fazem parte da agenda regional os painéis técnicos do Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP), os quais têm como objetivo harmonizar normas e requisitos regionais em temas relacionados a operações, licenciamento de pessoal aeronáutico, aeródromos e aeronavegabilidade.

A atuação internacional da ANAC também inclui o Programa da OACI de Auditoria Universal da Vigilância da Segurança Operacional (*Universal Safety Oversight Audit Program* – USOAP). O USOAP avalia a capacidade de um Estado de realizar a supervisão da segurança operacional de seu sistema de aviação civil. Para tanto, considera-se a aplicação efetiva de oito Elementos Críticos e o nível de implementação dos Padrões e Práticas Recomendadas (*Standards and Recommended Practices* – SARPs) associados à segurança operacional.

AANAC também faz parte do grupo das 4 grandes autoridades certificadoras do mundo, mantendo estreitas relações bilaterais e multilaterais de cooperação e reconhecimento de certificados e procedimentos técnicos com a autoridade de aviação civil dos Estados Unidos (*Federal Aviation Administration - FAA*), a Agência Europeia de Aviação Civil (*European Aviation Safety Agency – EASA*) e a autoridade canadense (*Transport Canada Civil Aviation – TCCA*).

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

Bilateral	Safety	UDVD ³
Treinamento do Procedimento de Implementação de Manutenção (MIP) e do Guia do Acordo de Manutenção (MAG) com a FAA	AIR	SPO
Comitê Conjunto (<i>Joint Committee</i>) constituído sob o acordo firmado entre Brasil/União Europeia	AIR	SAR, SPO
Acordo de Intercâmbio de Aeronaves - Peru	AIR	SPO
Reunião Técnica sobre processo de investigação de ilícitos e planejamento e condução de fiscalização - FAA SEIT ⁴	OPS	SFI
Multilateral	UDVD	
Conferência de Alto-Nível sobre Segurança Operacional (HLSC 2021) - OACI	AGA, AIR, OPS, PEL	ASSOP, SAR, SIA, SPL, SPO, DIRETORIA
Painel de Operações de Voo (FLTOSP) - OACI	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre autorização, aprovação e aceitação	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre operações PBN	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre tiltrotor/sustentação por potência	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre informação eletrônica em formato digital	OPS	SPO

3 - Unidade Diretamente Vinculada à Diretoria (UDVD) da ANAC: ASINT (Assessoria Internacional e de Meio Ambiente), ASSOP (Assessoria de Segurança Operacional), SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade), SAS (Superintendência de Acordos de Serviços Aéreos), Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), Superintendência de Ação Fiscal (SFI), Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL), Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), entre outras

4 - *Special Emphasis Investigation Team*



• Grupo de trabalho sobre human in the system	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre programa de análise de dados de voo	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre implementação de sistemas de segurança em solo	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre operações em todas as condições meteorológicas	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre helicópteros	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre resgate e sistema de combate a incêndios	OPS	SPO
Painel de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMP) - OACI	OPS	ASSOP, SPO
• Grupo de trabalho sobre SSP ⁵	OPS	ASSOP, SPO
• Grupo de trabalho sobre SMS ⁶	OPS	ASSOP, SPO
• Grupo de trabalho sobre inteligência (coleta, análise e proteção de informações e dados relacionados à segurança operacional)	OPS	ASSOP, SPO
• Grupo de trabalho sobre gerenciamento de performance	OPS	ASSOP, SPO
• Grupo de trabalho sobre gerenciamento de risco	OPS	ASSOP, SPO
Painel de Artigos Perigosos (DGP) - OACI	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre harmonização da ONU	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre dispositivos de armazenamento de energia	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre esclarecimento de responsabilidades do Estado no Anexo 18	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre relatórios e investigação	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre treinamento	OPS	SPO
Painel de Projeto e Operações de Aeroportos (ADOP) - OACI	AGA	SIA
• Grupo de trabalho sobre projeto de aeroportos	AGA	SIA
• Grupo de trabalho sobre auxílios visuais	AGA	SIA
• Grupo de trabalho sobre projeto de heliportos	AGA	SIA
• Grupo de trabalho sobre operações em aeródromos	AGA	SIA
• Grupo de trabalho sobre resgate e combate a incêndio	AGA	SIA
• Grupo de especialistas em pavimentos de aeródromos	AGA	SIA

5 - State Safety Programme também conhecido como Programa de Segurança Operacional (PSO)

6 - Safety Management System também conhecido como Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)

• Grupo de trabalho sobre código de referência em aeródromos	AGA	SIA
• Força tarefa sobre superfície de limitação de obstáculos	AGA	SIA
Painel de Aeronavegabilidade (AIRP) - OACI	AIR	SAR, SPO
• Grupo de trabalho sobre aeronavegabilidade continuada	AIR	SPO
• Grupo de trabalho sobre aeronavegabilidade inicial	AIR	SAR
• Grupo de trabalho sobre produtos)		
Painel de Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPASP) - OACI	AIR, OPS, PEL	SAR, SPL, SPO
• Grupo de trabalho sobre aeronavegabilidade	AIR	SAR
• Grupo de trabalho sobre comunicação (C2 Link)		
• Grupo de trabalho sobre detectar e evitar (DAA)		
• Grupo de trabalho sobre licenças	PEL	SPL
• Grupo de trabalho sobre operações	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre gerenciamento de tráfego aéreo		
• Grupo de trabalho sobre fatores humanos (HITS)	PEL	SPL
• Grupo de trabalho sobre Manual RPAS	AIR, OPS	SAR, SPO
• Força tarefa SM-JTF (RPASP/SMP)	OPS	SPO
Painel de Licença e Treinamento de Pessoal (PTLP) - OACI	PEL	SPL
Simpósio Arranjo Colaborativo para a Prevenção e Gestão de Eventos de Saúde Pública na Aviação Civil (CAPSCA) – OACI / WHO	PEL	SPL
Grupo de Trabalho sobre Plano Global de Segurança Operacional da Aviação (GASP) - OACI	OPS	SPO
Grupo de Segurança Operacional de Cabine (ISCG) - OACI	OPS	SPO
Transferência de Aeronaves entre Estados Signatários da Convenção de Chicago - OACI	AIR	SPO
Modernização Certificados de Aeronavegabilidade Especiais (Projeto MOSAIC?) - FAA	AIR	SAR
Conselho Internacional de Diretrizes para os Comitês de Análise de Tarefas de Manutenção de Aeronaves – IMRBPB	AIR	SAR
Conselho Internacional de Prática de Avaliação Operacional - IOEPB	AIR	SAR
Grupo de Gerenciamento de Manutenção - MMT	AIR	SPO
Subcomitê das Nações Unidas sobre Transporte de Artigos Perigosos – UN-TDG / ONU	OPS	SPO

7 - Modernization of Special Airworthiness Certificates



Grupo de Autoridades para a elaboração de normas sobre sistemas não tripulados – JARUS	AIR, OPS, PEL	SAR, SPL, SPO
• Grupo de trabalho sobre licença de pessoal e treinamento	PEL	SPL
• Grupo de trabalho sobre operações OPS	OPS	SPO
• Grupo de trabalho sobre aeronavegabilidade	AIR	SAR
• Grupo de trabalho sobre detectar e evitar		
• Grupo de trabalho sobre comando, controle e comunicações		
• Grupo de trabalho sobre gerenciamento da segurança e do risco	OPS	SPO
Grupo de Colaboração Internacional sobre Gerenciamento da Segurança Operacional – SM-ICG	AGA, AIR, OPS	ASSOP, SPO, SIA, SAR
Conferência Internacional de Segurança Operacional da Aviação - FAA / EASA	AIR	SAR, SPO
Seminário Anual de Aeronavegabilidade da Aviação Civil - FAA	AIR, OPS	SAR, SFI, SPO
Grupo de Coordenação e Padronização de Inspeções de Rampa (RICS) – EASA SAFA⁸	OPS	SPO
Fórum de Reguladores e Indústria e Reunião de Diretores - EASA SAFA	OPS	SPO
Estratégias de vigilância, monitoramento e investigação - ISS World	OPS	SFI
Simpósio de Implementação do Novo Formato de Relatório Global (GRF) para condição de superfície de pista	AGA	SIA
Reunião Diretrizes de Projeto de Teste - ICAEA⁹	PEL	SPL
Conferência Anual de Segurança Operacional - IASS¹⁰	OPS	ASSOP
Simpósio Anual de Manutenção - ARSA¹¹	AIR	SPO
Conferência Pan-Americana de Segurança Operacional da Aviação – ALTA¹²/ IATA¹³	OPS	ASSOP, DIRETORIA

8- Safety Assessment of Foreign Aircraft

9 - International Civil Aviation English Association

10 - Annual International Air Safety Summit

11 - Annual Repair Symposium

12 - Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo

13 - International Air Transport Association

Grupo Regional Pan-Americano de Segurança Operacional – RASG-PA	OPS	ASSOP
Sistema Regional de Vigilância da Segurança Operacional – SRVSOP	AGA, AIR, OPS, PEL	ASINT, SAR, SIA, SPL, SPO
• <i>Reunião de Coordenação com os Pontos Focais RCPF</i>	OPS	ASINT
• <i>Painel de especialistas em operações e artigos perigosos – RPEO</i>	OPS	SPO
• <i>Painel de especialistas em licenças e medicina aeronáutica – RPEL</i>	PEL	SPO
• <i>Painel de especialistas em aeródromos – RPEAGA</i>	AGA	SIA
• <i>Painel de especialistas em aeronavegabilidade – RPEA</i>	AIR	SAR, SPO
• <i>Retroalimentação da indústria e painel de especialistas AIR – RRIPEA</i>	AIR	SAR, SPO
Reunião Regional de Coordenadores Nacionais de Observação Contínua (NCCM) - OACI SAM	OPS	ASSOP
Reunião de Implementação de Programa Nacional de Segurança Operacional - OACI SAM	OPS	ASSOP
Reunião de Diretores de Navegação Aérea e Segurança Operacional - OACI SAM	OPS	DIRETORIA
Grupo de implementação da Região Sul-americana (SAM-IG) - OACI SAM	OPS	SPO

3.2. Produtos aeronáuticos

A categoria *Produtos Aeronáuticos* abarca as atividades de certificação de produtos aeronáuticos e aprimoramento da capacidade técnica da ANAC para conhecimento de novos projetos e tecnologias de aeronaves e componentes aeronáuticos e seus processos de produção. A rigor, tais atividades poderiam ser enquadradas na categoria *Safety*, uma vez que, em última instância, a função primordial da atividade de certificação é garantir que o produto aeronáutico atenda padrões mínimos de segurança antes de sua entrada no mercado. Entretanto, considerando a multiplicidade de eventos internacionais que tratam da temática certificação de produtos aeronáuticos, julgou-se conveniente, para efeitos expositivos, segregá-lo do restante da agenda de *safety*.

As atividades de certificação de produtos aeronáuticos são de fundamental importância para a indústria aeronáutica brasileira. A competitividade internacional dos produtos aeronáuticos fabricados no Brasil depende



diretamente da credibilidade da certificação expedida pela autoridade de aviação civil nacional. Como os requisitos de certificação são harmonizados em fóruns internacionais, a participação ativa da Agência nos grupos e painéis que tratam do assunto é essencial.

Além de garantir que a autoridade brasileira esteja atualizada quanto aos requisitos de certificação utilizados em outros países, a atuação internacional permite, ainda, que a Agência influencie a produção das normas internacionais, buscando a harmonização da regulamentação nacional com aquela aplicada por outras autoridades de aviação civil. Outrossim, a atuação internacional na área de certificação de produtos aeronáuticos viabiliza o reconhecimento de certificados emitidos por outras autoridades de aviação civil, facilitando o processo de certificação e reduzindo os custos de transação para os operadores aéreos.

A unidade diretamente vinculada à Diretoria responsável pela atuação internacional na área de certificação de produtos é a Gerência de Certificação de Projeto de Produto Aeronáutico (GCPP) da Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR).

Os fóruns bilaterais e multilaterais de certificação de produtos tratam, basicamente, da harmonização de requisitos e procedimentos que visam a facilitar a atividade de certificação aeronáutica em cada Estado.

De grande relevância na agenda internacional de produtos aeronáuticos são as reuniões entre as quatro principais autoridades de aviação civil certificadoras de aeronaves – *Federal Aviation Administration* (FAA), dos Estados Unidos; *European Aviation Safety Agency* (EASA), da União Europeia; *Transport Canada Civil Aviation* (TCCA), do Canadá; além da própria ANAC. Dentre os grupos multilaterais que se inserem nessa categoria, um dos mais relevantes é o Grupo de Gerenciamento de Certificação (*Certification Management Team* – CMT).

Ainda no âmbito multilateral, a ANAC participa ativamente de diversos grupos técnicos que têm a participação da indústria, como é o caso do Comitê Assessor para Elaboração de Normas de Aviação – ARAC (*Aviation Rulemaking Advisory Committee*) coordenado pela FAA, do Comitê do

ASTM (*American Society for Testing and Materials*), do Grupo de Trabalho sobre Guia de Materiais Compostos – CMH-17 e da SAE *International*, entre outros.

Uma vez harmonizados os requisitos e procedimentos de certificação, torna-se mais fácil e simples o reconhecimento da certificação de aeronaves e de produtos aeronáuticos expedida por outros Estados. Nesse sentido, a ANAC possui uma intensa agenda bilateral com diversas autoridades de aviação civil para a conclusão de acordos de reconhecimento mútuo de certificação.

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

Bilateral	UDVD
Acordos técnicos bilaterais – China, México e Rússia	SAR
Reuniões com autoridades de aviação civil - FAA, EASA, TCCA	SAR
Reunião Desenvolvimento TIP - TCCA	SAR
Multilateral	UDVD
Grupo de Gerenciamento da Certificação – CMT	SAR
• Grupo de autoridades de certificação de produtos de Rotorcraft – CARP	SAR
• Grupo de autoridades de certificação de aeronaves de transporte – CATA	SAR
• Grupo de autoridades de certificação de produtos de propulsão – CAPP	SAR
• Grupo de autoridades de certificação de produtos da aviação geral – CAGP	SAR
• Grupo de autoridades de certificação de acordos bilaterais – CABA	SAR
• Grupo de autoridades sobre avaliação continuada da segurança operacional - COSET	SAR
• Grupo de trabalho para discussão de harmonização – Fatores humanos – CW1	SAR
• Grupo de trabalho para análise de CPR – Regra de produto alterado	SAR
• Grupo de trabalho para manutenção da confiança	SAR
Grupo de Autoridades de Certificação de Software – CAST	SAR
Comitê Assessor Elaboração de Normas de Aviação – ARAC FAA	SAR
• Grupo de trabalho para harmonização de teste de vôo (FTHWG)	SAR
• Grupo de trabalho para evacuação de emergência	SAR
• Grupo de trabalho para barreira secundária de plataforma de vôo (flightdeck)	SAR



• Grupo de trabalho para cristais de gelo	SAR
• Grupo de trabalho de sistemas de proteção contra incêndio	SAR
ASTM	SAR
• Comitê F-44 sobre aeronaves da aviação geral	SAR
• Comitê F-37 sobre aeronaves esportivas leves	SAR
• Comitê F-38 sobre sistemas de aeronaves remotamente pilotadas	SAR
Grupo de Trabalho sobre Guia de Materiais Compostos – CMH-17	SAR
• SAE International	SAR
• Comitê de sistemas de trem de pouso aeroespacial – SAE A-5	SAR
• Comitê de sistemas de atuação, controle e potência de fluidos aeroespacial – SAE A-6	SAR
• Comitê sobre testes de proteção contra incêndio e inflamabilidade – SAE A-22	SAR
• Comitê sobre proteção de aeronave contra efeitos adversos do relâmpago – SAE AE-2	SAR
• Comitê aeroespacial sobre sistemas de combustível e lubrificação – SAE AE-5	SAR
• Comitê sobre armazenamento e carga de energia – SAE AE-7D	SAR
• Comitê sobre garantia de aeronavegabilidade de sistemas eletrônicos aéreos – SAE ARP 7495	
• Comitê sobre propulsão elétrica e híbrida – SAE E-40	SAR
• Comitê de desempenho de acondicionamento de bateria de lítio – SAE G-27	SAR
• Comitê de acoplamentos, acessórios, mangueiras, conjuntos de tubos aeroespaciais – SAE G-3	
• Comitê de inteligência artificial – SAE G-34	
• Comitê de equipamentos de segurança e sistemas de sobrevivência – SAE S-9A	SAR
• Comitê de avaliação de segurança operacional e desenvolvimento de sistemas e aeronaves – SAE S-18	SAR
• Comitê sobre AISC-SHM	SAR
• Comitê sobre sistema de assentos de aeronaves – SAE SEAT	SAR
Reuniões técnicas sobre tecnologias específicas (VTOL (Vertical Take-Off and Landing), propulsão elétrica, bateria, segurança cibernética, inteligência artificial)	SAR
CRC Aviation Committee Meeting	SAR
Conselho Consultivo Projeto SENS4ICE Horizon	SAR
Conferência da Sociedade Internacional para Motores Aspiração a Ar - ISABE	SAR

3.3. Regulação econômica

A agenda internacional em assuntos de exploração de serviços aéreos aborda, essencialmente, a regulação econômica do transporte aéreo, incluindo os temas de proteção e defesa do consumidor, controle e propriedade de empresas aéreas e liberalização do transporte aéreo internacional, e o mecanismo financeiro de aeroportos.

As áreas da Agência envolvidas são a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS), a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA), a Superintendência de Ação Fiscal (SFI), a Assessoria Internacional e de Meio Ambiente (ASINT) e a Diretoria.

Os principais fóruns multilaterais sobre transporte aéreo são realizados pela OACI. No Painel de Regulação do Transporte Aéreo (*Air Transport Regulation Panel – ATRP*) são discutidos temas como desenvolvimento de acordo de controle e propriedade de empresas aéreas e benefícios e desafios na liberalização do transporte aéreo internacional. A agenda multilateral inclui, ainda, a participação no Painel de Análise e Dados da Aviação (*Aviation Data and Analysis Panel – ADAP*) da OACI, fórum no qual se discute a análise econômica e estatística de dados e informações sobre tráfego aéreo e previsões, buscando subsidiar os processos de formulação de políticas públicas.

A agenda bilateral de regulação econômica do transporte aéreo refere-se, primariamente, à negociação dos acordos de serviços aéreos com outras autoridades de aviação civil. Tais acordos têm como principal função permitir ou ampliar as operações de transporte aéreo entre o Brasil e outros países.

No que se refere à regulação econômica de aeroportos, a agenda internacional da ANAC concentra-se em dois fóruns da OACI, ambos de natureza multilateral, a saber, o Painel de Economia de Aeroportos e o Painel de Economia de Serviços de Navegação Aérea (*Airport Economics Panel and Air Navigation Services Economics Panel AEP-ANSEP*). Os assuntos tratados são relacionados, especialmente, com a gestão econômica da infraestrutura aeroportuária, considerando questões



como governança, propriedade, operação, taxaço, controle e gestão de aeroportos. Também estão no escopo desses fóruns temas concernentes à modernização do sistema de transporte aéreo e ao financiamento das funções de vigilância.

Assuntos sobre economia e concessão de aeroportos também são tratados em conferências do GAD (*Global Airport Development*) e fóruns organizados pelo ACI (*Airports Council International*), que são ricas fontes de melhores práticas para elaboração e gestão de contratos de concessão.

Ainda no macrotema regulação econômica, encontram-se os fóruns com participação dos dirigentes das autoridades de aviação civil promovidos pelo escritório regional da OACI em Lima, pela Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) ou pela Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas (CAACL).

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

Bilateral	UDVD
Acordos de Serviços Aéreos	SAS
Evento de Negociação de Serviços Aéreos (ICAN) - OACI	SAS
Multilateral	UDVD
Painel de Regulação Econômica do Transporte Aéreo (ATRP) - OACI	SAS
Painel de Análise de Dados da Aviação (ADAP) - OACI	SAS
• <i>Grupo de trabalho multidisciplinar sobre previsões de tráfego de longo prazo</i>	SAS
• <i>Grupo Consultivo de especialistas da Conta Satélite de Aviação</i>	SAS
Reunião do Acordo de Fortaleza	SAS
Painel de Economia de Aeroportos (AEP) - OACI	SRA
• <i>Grupo de trabalho sobre revisão do DOC 9161 (Manual de Economia em Serviços de Navegação Aérea)</i>	
• <i>Grupo de trabalho sobre material de orientação em Business Case, Análise de custo-benefício, Análise de impacto econômico e Análise de custo-efetividade</i>	
• <i>Grupo de trabalho sobre orientação em custos de recuperação de funções de vigilância incluindo taxas de licença</i>	

• Grupo de trabalho sobre avaliação de mecanismo potencial para recuperação de custos de prestação de serviços meteorológicos (MET)	
• Grupo de trabalho sobre aspectos econômicos de atividades relacionadas à cobrança para operações de aeronaves não tripuladas (UAS)	
Conferência Global de Desenvolvimento de Aeroportos – GAD	SRA, DIRETORIA
Conferência das Américas sobre Desenvolvimento e Finanças de Aeroportos - GAD	SRA, DIRETORIA
Conferência sobre Economia de Aeroportos e Finanças - ACI	SRA
Assembleia Anual Latino-Americana – ACI	SRA
Reunião das Autoridades de Aviação Civil da Região Sul-Americana – OACI Lima	ASINT, DIRETORIA
Comitê Executivo - CLAC	ASINT, DIRETORIA
Grupo de Especialistas em Assuntos Políticos, Econômicos e Jurídicos de Transporte Aéreo (GEPEJTA) - CLAC	ASINT
Grupo de Gestão (GRUGES) - CLAC	ASINT
Reunião Ordinária de Diretores Gerais e Presidentes - CAACL	ASINT, DIRETORIA

3.4. Facilitação

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

A atuação internacional da ANAC concentra-se nos fóruns multilaterais da OACI e da CLAC, não havendo, ainda, iniciativas bilaterais na matéria. São dois os fóruns multilaterais dos quais a ANAC participa: o Painel de Facilitação da OACI (*Facilitation Panel – FALP*), ligado ao Comitê de Transporte Aéreo da Organização, e o Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/ FAL, que trata de temas de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e facilitação.



De acordo com a estrutura organizacional consignada no Regimento Interno da Agência, compete à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) participar dos fóruns internacionais que tratam de facilitação, havendo, ainda, a possibilidade de envolvimento de outras áreas, em especial, a Superintendência de Ação Fiscal (SFI). Há de se destacar, no entanto, a existência de interface significativa com as competências de outros órgãos do Governo brasileiro, como a Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, a Receita Federal, a Polícia Federal, a Anvisa, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, entre outros.

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

Multilateral	UDVD
Painel de Facilitação – (FALP) - OACI	SIA
Grupo Regional AVSEC/FAL – CLAC / OACI	SIA
• Grupo de trabalho sobre consciência de risco e resposta	SIA
• Grupo de trabalho sobre desenvolvimento de cultura da segurança e capacidade humana	SIA
• Grupo de trabalho sobre recursos técnicos e inovação	SIA
• Grupo de trabalho sobre vigilância e garantia da qualidade	SIA
• Grupo de trabalho sobre cooperação e apoio	SIA
• Grupo de trabalho sobre facilitação	SIA

3.5. Security

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

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

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

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

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

O acompanhamento da agenda de *security* por parte da Agência é de suma importância para garantir que os processos e as normas nacionais cumpram os padrões e práticas recomendadas pela OACI na matéria, o que é auditado periodicamente pelos auditores do Programa USAP-CMA (*Universal Security Audit Program Continuous Monitoring Approach*).



Os resultados dessas auditorias são importantes não apenas porque afetam a confiabilidade internacional do sistema de aviação civil brasileiro, mas também porque servem de parâmetro para que a Agência possa avaliar a efetividade de seus processos, normas e do sistema de vigilância da segurança da aviação contra atos de interferência ilícita.

Na agenda bilateral, o relacionamento da ANAC com a agência dos Estados Unidos responsável pelas questões de *security* – *Transportation Security Administration* (TSA) – é intenso e inclui missões e iniciativas de cooperação para harmonização de procedimentos de inspeção de segurança de passageiros e de carga, além de treinamento e inspeções conjuntas dos aeroportos nacionais. No âmbito da cooperação com a TSA, foi estabelecido o Grupo de Coordenação de Segurança da Aviação (*Aviation Security Coordination Group* – ASCG), o qual tem como objetivo promover o compartilhamento de informações com base na cooperação técnica entre ANAC e TSA.

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

Bilateral	UDVD
Grupo de Coordenação de Segurança da Aviação – ASCG	SIA
Multilateral	UDVD
Painel de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – AVSECP / OACI	SIA, SPL
• Grupo de trabalho sobre Anexo 17	SIA
• Grupo de trabalho sobre material de orientação	SIA
• Grupo de trabalho sobre ameaça e risco	SIA
• Grupo de trabalho sobre inovação em segurança da aviação	SIA
• Grupo de trabalho sobre treinamento	SIA
• Grupo de trabalho sobre segurança da carga aérea	SIA
• Grupo de trabalho sobre estudo da evolução do USAP	SIA
Grupo de Estudo do Secretariado em Segurança Cibernética - SSGC / OACI	SAR, SIA
• Grupos especializados de trabalho em aeronavegabilidade	SAR
• Grupos especializados de trabalho em aeródromos	SIA
Grupo Regional AVSEC/FAL – CLAC / OACI	SIA

• Grupo de trabalho sobre consciência de risco e resposta	SIA
• Grupo de trabalho sobre desenvolvimento de cultura da segurança e capacidade humana	SIA
• Grupo de trabalho sobre recursos técnicos e inovação	SIA
• Grupo de trabalho sobre vigilância e garantia da qualidade	SIA
• Grupo de trabalho sobre cooperação e apoio	SIA
• Grupo de trabalho sobre facilitação	SIA
Simpósio Global de Segurança da Aviação Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) - OACI	SIA
Força Tarefa Plano Global Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - GAsEP / OACI	SIA
Simpósio Global de Aeroportos e Passageiros (GAPS) - IATA	SIA

3.6. Meio ambiente

A agenda internacional de meio ambiente relacionada à aviação civil inclui três áreas de atuação: ruído, qualidade do ar local e mudança climática. A agenda está concentrada principalmente no Comitê de Proteção Ambiental da Aviação da OACI (*Committee on Aviation Environmental Protection* – CAEP) e nos seus respectivos grupos de trabalho. A competência regimental para representação internacional em temas de meio ambiente está atribuída à Assessoria Internacional e de Meio Ambiente (ASINT). Além da ASINT, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), a Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) e a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) possuem participação fundamental nos grupos técnicos do CAEP.

As temáticas de ruído e qualidade do ar local são as mais tradicionais nas discussões internacionais sobre o impacto ambiental da aviação. Tais questões estão centradas na análise de medidas operacionais, tecnológicas, estratégicas e de projeto de aeronaves voltadas à redução do incômodo provocado pelo ruído das aeronaves e à redução das emissões de poluentes. O foco dos grupos de trabalho do CAEP que tratam das tecnologias possíveis de serem implantadas nos projetos dos produtos aeronáuticos é estabelecer requisitos de certificação para tais



produtos – aeronaves e motores – que atendam aos objetivos ambientais e reduzam as externalidades ambientais relativas às operações aéreas, principalmente nas áreas situadas nos entornos dos aeroportos.

Para atuar no tema de mudança climática, que ganhou destaque na agenda de meio ambiente em anos recentes, a OACI estabeleceu uma cesta de medidas para a redução das emissões de gases do efeito estufa. Essa cesta incluiu: (1) a criação de uma nova *Standard and Recommended Practice* (SARP) destinada à certificação de aviões quanto às suas emissões de CO₂, incorporada ao Volume III do Anexo 16 da Convenção de Chicago; (2) a elaboração de critérios de sustentabilidade para combustíveis sustentáveis de aviação; (3) a disseminação de melhores práticas operacionais e o incentivo à criação de planos de ação para a redução das emissões de CO₂; e (4) a criação de medidas baseadas em mercado com vistas à limitação das emissões de CO₂ da aviação civil internacional aos níveis de 2020, incorporada ao Volume IV do Anexo 16, conhecidas como CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction System for International Aviation*). Ainda nesse tema, foram iniciados os trabalhos de exploração da viabilidade de uma meta aspiracional de longo prazo para a redução das emissões de CO₂ da aviação civil internacional, sendo seu escopo as medidas que possam ser adotadas dentro do próprio setor aéreo (tecnologias, operações e combustíveis), e cujo objetivo é a apresentação de opções e respectivas análises para a 41ª Assembleia da OACI, a ser realizada em 2022.

Essas atividades são acompanhadas pela ANAC com vistas ao auxílio na elaboração das normas e recomendações internacionais, com o objetivo especial de garantir que o posicionamento da Agência e as características próprias do Brasil sejam considerados quando da elaboração ou da revisão dessas SARPs. Essa atividade é especialmente importante pelo fato de serem os Volumes de I a IV do Anexo 16 as bases dos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil 34, 36, 38 e da Resolução 496 de 2018 da ANAC.

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

Multilateral	UDVD
Comitê de Proteção Ambiental - CAEP / OACI	ASINT
• <i>Steering Group</i>	ASINT
• <i>Grupo de trabalho WG1 – Ruído na fonte</i>	SAR
• <i>Grupo de trabalho WG2 - Aeroportos e Operações</i>	SIA
• <i>Grupo de trabalho WG3 - Emissões na fonte</i>	ASINT, SAR
• <i>Grupo de trabalho WG4 – CORSIA</i>	ASINT, SAS
• <i>Grupo de Modelagem e Banco de Dados e Grupo de Apoio à Previsão e Análise Econômica - MDG/FESG</i>	ASINT, SAS
• <i>Grupo-tarefa de combustíveis – FTG</i>	ASINT
• <i>Grupo-tarefa para meta aspiracional de longo prazo - LTAG-TG</i>	ASINT, SAR

3.7. Direito aeronáutico internacional

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

Atualmente, há dois fóruns multilaterais da OACI que tratam sobre Direito Aeronáutico Internacional, quais sejam, o Comitê Legal (*Legal Committee*) e a Comissão de Especialistas de Autoridades Supervisoras do Registro Aeronáutico (*Commission of Experts of the Supervisory Authority of the International Registry - CESAIR*), constituída por Estados signatários da Convenção da Cidade do Cabo. Em ambos os fóruns, o Brasil tem participação de destaque.

No âmbito do Comitê Legal, a agenda de trabalho é composta por diversos temas. Em especial, destacam-se o grupo de trabalho que trata sobre a revisão das regras para solução de controvérsias e o grupo de trabalho



criado para discutir a implementação efetiva do Artigo 12 da Convenção de Chicago. A participação da Agência é importante para influenciar o processo de elaboração de convenções e de tratados internacionais de interesse direto do país, os quais, uma vez ratificados, serão incorporados ao marco regulatório brasileiro.

Quadro 7 – Referência às unidades organizacionais e relação exaustiva dos itens da agenda internacional de direito aeronáutico internacional.

Multilateral	UDVD
Comissão de Especialistas de Autoridades Supervisoras do Registro Aeronáutico – CESAIR / OACI	SAR
Comitê Legal - OACI	ASINT / GT – Direito Internacional
• <i>Grupo de Trabalho - Artigo 12 da Convenção de Chicago (Regras do Ar) – Article 12 (Rules of the Air)</i>	ASINT / GT – Direito Internacional
• <i>Grupo de trabalho sobre revisão das regras para solução de controvérsias</i>	ASINT / GT – Direito Internacional
• <i>Reunião dos Estados Partes (Convenção de Montreal 1999) sobre revisão de determinação dos limites de responsabilidade</i>	ASINT / GT – Direito Internacional

3.8. Capacitação e treinamento

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

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

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

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

O Programa *TRAINAIR PLUS* da OACI constitui-se como uma rede corporativa de centros de treinamento e parceiros da indústria que desenvolvem, conjuntamente, programas de treinamento de excelência harmonizados com as normas, práticas recomendadas e documentos de orientação produzidos pela OACI. Cumpre com o objetivo de estabelecer, manter e monitorar altos padrões de treinamento e desenvolvimento de competências dos profissionais que trabalham na aviação civil, com base na metodologia ISD – *Instructional Systems Design*.

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

Devido à reestruturações metodológicas do Programa, a ANAC passou por novo processo de reconhecimento até ser elevada à categoria de membro-pleno do Programa *TRAINAIR PLUS* em 2015. Em fevereiro de 2020, O Centro de Treinamento da ANAC foi auditado pela OACI e atingiu 95% de conformidade. Ao longo do ano, chegou a 100% e atingiu os demais requisitos para ser elevado, em 2021, ao nível máximo de Centro Regional de Excelência (*TRAINAIR PLUS Regional Training Centre of Excellence (RTCE Membership)*), nível máximo do Programa.



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

No âmbito bilateral, a agenda internacional da ANAC na área de capacitação e treinamento está concentrada no estabelecimento de parcerias com outras autoridades de aviação civil. Iniciativa relevante foi a celebração de Memorando de Entendimento com a autoridade de aviação civil da França – *Direction Générale de l'Aviation Civile* (DGAC) – em 2013 e sua posterior renovação em dezembro de 2017. Além das ações de cooperação técnica previstas, esse Memorando também permite viabilizar a participação de servidores da Agência em programas de capacitação (i.e. programas de mestrado profissionalizantes e cursos de curta duração) oferecidos pela *École Nationale de l'Aviation Civile* (ENAC).

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

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

3.9. Cooperação técnica internacional

As missões de representação institucional de cooperação técnica internacional estão voltadas a iniciativas bilaterais e multilaterais que visam promover o intercâmbio de informações, práticas regulatórias, melhores experiências e práticas do setor com outras autoridades de aviação civil e entidades internacionais. Pela sua natureza, essa agenda é transversal entre as Superintendências da Agência e inclui as oito categorias: *safety*; produtos aeronáuticos; regulação econômica; facilitação; *security*; meio ambiente; direito aeronáutico internacional; capacitação e treinamento.

A agenda de cooperação técnica engloba iniciativas de aproximação bilateral com órgãos governamentais e autoridades de aviação civil de referência internacional com o objetivo de promover a integração e a harmonização dos processos regulatórios. São os casos dos órgãos de aviação civil dos Estados Unidos, notadamente a Administração de Aviação Federal – *Federal Aviation Administration* (FAA) e a Administração de Segurança do Transporte – *Transportation Security Administration* (TSA), além da Autoridade de Aviação Civil da França – *Direction Generale de l'Aviation Civile* (DGAC) e da Agência Europeia de Segurança Operacional da Aviação – *European Aviation Safety Agency* (EASA).

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

Cabe ainda ressaltar que a agenda de cooperação também inclui iniciativas multilaterais no âmbito da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) e do Sistema Regional de Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP). Nesses casos, a ANAC busca promover melhores práticas,



compartilhar experiências e oferecer treinamento e capacitação, bem como prover assistência técnica aos países latino-americanos que auxiliem no aprimoramento dos níveis de segurança e promova o desenvolvimento sustentável da aviação civil da região.

4. DIRETRIZES DA ATUAÇÃO INTERNACIONAL DA ANAC

O objetivo do presente capítulo é apresentar as diretrizes que deverão nortear a atuação internacional da ANAC ao longo do ano de 2021. Alinhadas com o Plano Estratégico da Agência para o período 2020 - 2026, tais diretrizes contribuem para o esforço institucional de definição da estratégia de atuação nos diferentes fóruns dos quais participa.

Apoiar e promover a adoção de instrumentos regulatórios internacionais baseados nos princípios da regulação responsiva e na análise baseada em risco, buscando-se alinhar, sempre que possível, os padrões e práticas recomendadas (*Standards and Recommended Practices – SARPs*) às melhores práticas regulatórias.

A aviação civil é constituída intrinsecamente pelos princípios da cultura justa, em que os principais atores compartilham informações e buscam alternativas conjuntas de construção de capacidade e cumprimento dos requisitos, como forma de aumentar os níveis de segurança das operações e a confiabilidade do sistema. Para o fortalecimento da cultura justa, é necessário prover um arcabouço regulatório moderno, baseado em instrumentos regulatórios que permitam ao regulador desenvolver um ambiente de cooperação com o regulado. A atuação internacional, como parte importante da estratégia regulatória da ANAC, deve incentivar a adoção de instrumentos da regulação responsiva em âmbito internacional, buscando alinhar os requisitos e as recomendações definidos pela OACI às melhores práticas regulatórias, incluindo, em particular, análise baseada em perfil de risco e abordagem voltada ao desempenho.

Priorizar o cumprimento dos requisitos e procedimentos de programas internacionais de auditoria, notadamente, USOAP e USAP, preservando, assim, os níveis de confiança internacional na aviação civil brasileira.

A elevada confiança internacional no sistema de aviação civil brasileiro depende, entre outros fatores, de um desempenho excelente nos programas internacionais de auditoria coordenados pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Com o objetivo de atender à visão consignada em sua identidade estratégica, qual seja, a de ser referência na promoção da segurança e no desenvolvimento da aviação civil, a autoridade brasileira precisa priorizar o cumprimento dos requisitos previstos em tais programas de auditoria.

Internalizar, sempre que possível, os padrões e práticas recomendadas (SARPs) prescritos pela OACI, garantindo que as notificações de diferença se mantenham sempre atualizadas junto ao Secretariado da entidade.

A internalização dos padrões e práticas recomendadas previstas nos Anexos à Convenção de Chicago contribui para o alinhamento do marco regulatório brasileiro com os parâmetros normativos internacionais.

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

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

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

As ações de cooperação técnica internacional devem ser desenvolvidas com vistas ao fortalecimento da capacidade institucional da Agência, seja



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

Coordenar os posicionamentos expressos pela ANAC em fóruns internacionais com os demais órgãos do Governo brasileiro, em particular, o Comando da Aeronáutica, o Ministério das Relações Exteriores (MRE) e o Ministério da Infraestrutura.

Conforme previsto na lei de criação da ANAC, o exercício das atribuições da ANAC na esfera internacional dar-se-á em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores¹⁴. Para além disso, existe uma série de assuntos inseridos no âmbito das competências institucionais da Agência que possuem interface com as atribuições de outros órgãos do Governo brasileiro. Dentre tais assuntos, pode-se citar os temas de meio ambiente, operações, facilitação, além de outros. Em função dessa interface, faz-se necessária a existência de coordenação com os demais órgãos do Governo brasileiro nos assuntos internacionais.

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

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

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

Garantir a continuidade da representação internacional da ANAC com o objetivo de promover uma atuação ativa e propositiva nos fóruns internacionais de relevância estratégica.

A descontinuidade da representação da ANAC em fóruns internacionais impede o acompanhamento sistemático dos assuntos, representando um desafio para a melhoria da qualidade de sua atuação internacional. A continuidade dessa representação depende de decisões dos gestores da Agência, os quais devem assegurar recursos humanos e orçamentários suficientes para viabilizar a representação nas missões de maior relevância estratégica.

Prover o apoio técnico necessário aos participantes de missões internacionais, de modo a qualificar a representação institucional da ANAC nos fóruns em que atua.

A qualidade da representação internacional da ANAC passa, necessariamente, pelo trabalho de preparação para as missões internacionais. Em inúmeros casos, os assuntos tratados nos fóruns internacionais envolvem mais de uma unidade diretamente vinculada à Diretoria da Agência, motivo pelo qual deve ser assegurado aos representantes designados o apoio técnico necessário para garantir a qualidade da atividade



5. PRIORIZAÇÃO DOS FÓRUNS INTERNACIONAIS

Com objetivo de estabelecer a agenda prioritária de atuação internacional para 2021, foi aplicada a metodologia única de priorização, baseada na *análise multicritérios*¹⁵ e no método *Value-Based Thinking*¹⁶, criada no PAI 2018 e aprimorada no PAI 2019.

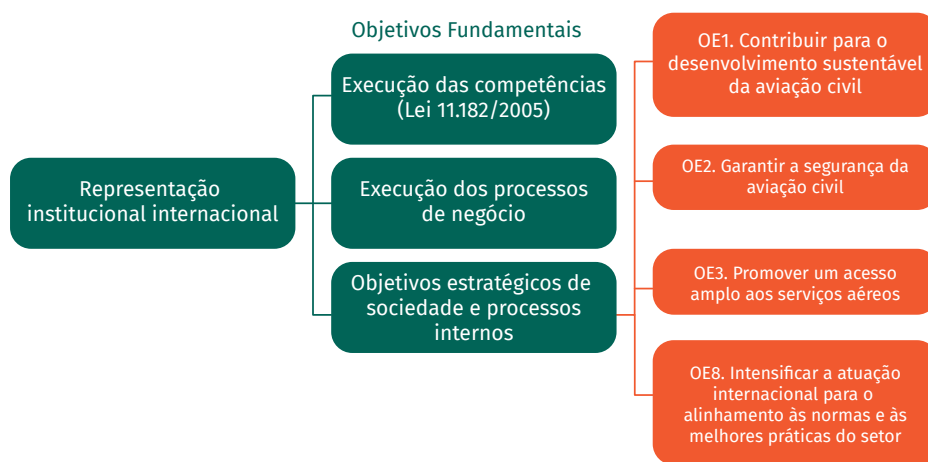
Essa metodologia única, que engloba todos os itens da agenda internacional, garante a identificação das missões estratégicas que agregam maior valor para consecução das competências institucionais e dos objetivos estratégicos da ANAC, além de ser uma ferramenta de transparência e clareza para tomada de decisão dos gestores na alocação de recursos, principalmente frente a um cenário de escassez orçamentária. O resultado da aplicação desse instrumento é a geração de um ranking de priorização das missões de representação institucional de caráter internacional.

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

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

Ressalta-se que as missões de representação institucional sob o escopo do PAI devem, necessariamente, contribuir para a execução das competências legais da Agência, conforme estabelecido pela Lei no 11.182/2005, e de seus processos de negócio, bem como para a consecução da visão e dos objetivos estratégicos consolidados no Plano Estratégico 2020-2026.

Fluxograma I – Cadeia de valor das missões de representação institucional



Por conseguinte, as missões de representação institucional teriam três objetivos específicos:

- *Melhorar a qualidade regulatória;*
- *Ampliar a oferta de transporte aéreo e melhorar o ambiente de negócios do setor; e*
- *Fortalecer a Agência como referência internacional.*

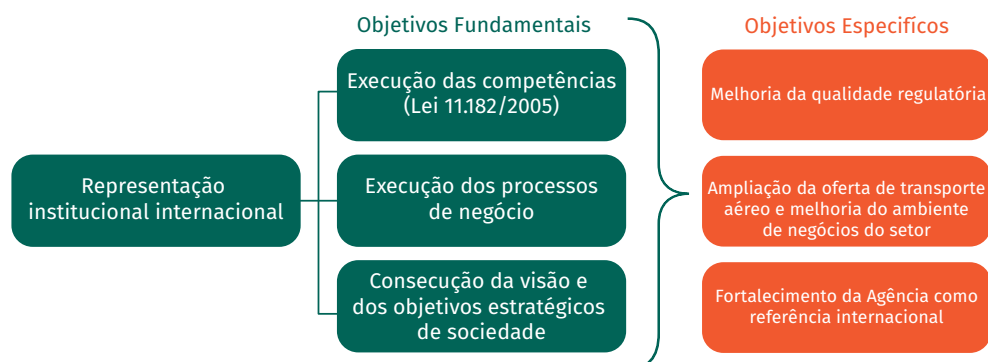
Para a consecução do objetivo Melhoria da qualidade regulatória, as missões de representação institucional devem ter potencial de impacto na execução, melhoria ou conclusão dos processos de negócio da Agência e ter potencial de impacto em temas da agenda regulatória atual ou futura, documento no qual são formalmente definidas as prioridades regulatórias da ANAC para o período de dois anos.



Para a promoção do objetivo específico Ampliação da oferta de transporte aéreo e melhoria do ambiente de negócios do setor, a participação da ANAC nas missões de representação institucional visa garantir impacto positivo ou minimizar efeitos negativos para o mercado de transporte aéreo, a infraestrutura aeroportuária e a indústria aeronáutica brasileira.

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

Fluxograma II – Objetivos das missões de representação institucional



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

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

Cada missão de representação institucional prevista no Anexo I deste Plano foi avaliada com base nesses cinco critérios, gerando uma lista de priorização da agenda internacional da Agência para 2021. Essa lista de missões foi priorizada de acordo com os critérios e considerando aspectos qualitativos, como, por exemplo, as diretrizes da política externa brasileira, as diretrizes regulatórias e as diretrizes deste Plano, que servem como instrumento de orientação à tomada de decisão dos gestores da ANAC.



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

6. GESTÃO DO CONHECIMENTO

Conforme especificado no capítulo introdutório deste Plano, um dos objetivos do PAI 2021 é aperfeiçoar o processo de comunicação e gestão do conhecimento entre os envolvidos na representação internacional da ANAC.

A comunicação é uma ferramenta que promove sinergia entre os colaboradores e entre a organização e interfaces externas, e sua eficácia é buscada para o atingimento dos objetivos almejados com efetividade. A mensagem deve ser transmitida com clareza, utilizando-se de tipos de canais de comunicação adequados e tecnologias eficientes. Essa comunicação auxilia significativamente o bom andamento dos processos, a execução das atividades com qualidade e o alcance das metas estipuladas.

A gestão do conhecimento assume o conhecimento como fator de produção que gera valor dentro da instituição. Ou seja, a gestão visa capturar, criar, preservar e compartilhar, de algum modo, o conhecimento que está restrito em algumas pessoas ou áreas tornando-o disponível e acessível a todos ao longo do tempo, com o intuito de aumentar a eficiência e a qualidade dos processos.

No caso específico da ANAC, a comunicação eficaz entre servidores e gestores, e entre Agência e outras entidades, e a cultura da gestão do conhecimento são fundamentais para que a atividade regulatória esteja alinhada à realidade setorial, que está em constante transformação.

É importante que o marco regulatório seja permanentemente atualizado frente aos desafios vigentes, e que os servidores estejam preparados para acompanhar as constantes inovações relacionadas à aviação civil.

Iniciativas voltadas à fluência da comunicação entre os representantes dos fóruns internacionais, Assessoria Internacional e de Meio Ambiente, chefes das unidades organizacionais, corpo diretivo da ANAC e Delegação Permanente do Brasil junto à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) são cruciais para aprimorar a qualidade da representação da Agência em fóruns internacionais sobre aviação civil.

A melhoria da comunicação entre os envolvidos e a implementação de atividades de gestão do conhecimento da atuação internacional da Agência objetivam a obtenção dos seguintes benefícios:

- (i) Impulsionar a capacidade de influência da Agência nos diferentes grupos técnicos internacionais, em particular, os grupos que atuam na definição de parâmetros normativos (*standard-setting groups*);
- (ii) Mitigar o risco de perda repentina do conhecimento necessário para uma atuação qualificada nos fóruns internacionais; e
- (iii) Aumentar o contato da ANAC com as melhores práticas internacionais em regulação de aviação civil.

Para o atingimento desses objetivos, as seguintes iniciativas serão mantidas ou implementadas por meio do PAI 2021.

6.1. Priorização da agenda internacional

O primeiro passo para obtenção de conhecimento estratégico e de qualidade, com acesso a informações relevantes e participação em discussões significativas sobre aviação civil internacional, passa pela avaliação da importância relativa dos eventos internacionais para a autoridade reguladora brasileira. Para tal, aplica-se metodologia para priorização de missões internacionais detalhada no capítulo 5.



6.2. Preparação dos representantes das missões

A escolha do representante para participar de reuniões, painéis, fóruns técnicos e grupos de trabalho influencia diretamente na criação, no desenvolvimento e na posterior disseminação do conhecimento internamente. Importante que o servidor designado para participar de missão internacional tenha domínio técnico do tema, fluência oral e escrita em pelo menos um dos idiomas oficiais do evento, capacidade de comunicação e expressão oral e habilidade de negociação e articulação. Cabe aos gestores das unidades organizacionais a seleção dos participantes com base na experiência e nos conhecimentos necessários elencados anteriormente.

Além disso, a Assessoria Internacional e de Meio Ambiente, juntamente com os gestores das áreas finalísticas, deverá auxiliar o servidor com o objetivo de prepará-lo para a missão internacional. Informações sobre o contexto no qual se insere a organização internacional e o fórum que será objeto da missão, detalhamento sobre seu processo decisório e os procedimentos de trabalho, bem como o posicionamento da Agência sobre o assunto a ser discutido ou acordo a ser negociado são fundamentais para uma atuação de qualidade da ANAC. Busca-se instruir melhor o servidor para que ele exerça maior influência nos assuntos internacionais em favor dos interesses da ANAC e, de modo mais amplo, da sociedade brasileira.

Para tal, em 2021, serão realizadas reuniões anteriores e posteriores às missões, formação de grupos técnicos de discussões, caso necessário, e a criação de um programa básico de capacitação baseado nas competências transversais essenciais para a representação institucional internacional.

6.3. Relatório de Participação em Missão

Após o retorno à Agência do servidor representante na missão de representação institucional de caráter internacional, é de suma importância a produção de relatório qualitativo de participação, contendo descrição sucinta do evento, documentos analisados, histórico das discussões,

posicionamento brasileiro e dos principais participantes, decisões finais e ações internas recomendadas. A produção do relatório pós-evento é fundamental para formalizar a participação do servidor na missão, justificar a importância da presença da ANAC no evento, reter e preservar o conhecimento e a memória frutos da atuação internacional e realizar uma análise custo-benefício da participação da Agência.

Em 2021, será reformulado o Relatório de Participação em Missão e utilizada nova ferramenta digital para simplificação dos processos de inserção e extração de dados e informações das missões, facilitando também a realização de pesquisas sobre os temas discutidos.

6.4. Revista Conexão Internacional

A Revista Conexão Internacional viabiliza a troca de informações sobre atuação internacional da Agência e sobre aviação civil mundial, possibilitando o compartilhamento e a multiplicação de conhecimento dentro e fora da ANAC. Tem como principal seção uma coletânea de artigos elaborados pelos próprios colaboradores da Agência e conta com autores convidados externos à organização. Os textos são escritos em linguagem acessível, ainda que técnica, e abrangem matérias relacionadas ao campo de ação dos articulistas. A Revista possui tiragem semestral, formato *online* e é publicada com ISSN (*International Standard Serial Number*) próprio.



7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme destacado no capítulo introdutório, o presente Plano de Atuação Internacional possui quatro objetivos específicos, a saber: (i) estabelecer a agenda prioritária de atuação internacional para 2021; (ii) acompanhar a execução das missões em um cenário de pandemia de COVID-19, o qual estabelece formatos adaptativos de realização dos fóruns internacionais; (iii) aprimorar o processo de avaliação qualitativa da participação da Agência nesses fóruns; (iv) aperfeiçoar o processo de comunicação e gestão do conhecimento entre os envolvidos na representação internacional da ANAC.

Ao sistematizar a agenda por meio de metodologia de priorização já consagrada, o Plano serve como uma ferramenta de gestão capaz de subsidiar as decisões do corpo diretivo sobre alocação de recursos humanos e financeiros. Dentro do atual modelo de gestão da ANAC, o Plano tem o mérito de prover aos gestores informações acuradas sobre a atuação internacional da Agência, permitindo a identificação dos fóruns mais relevantes para o cumprimento de suas atribuições institucionais e a canalização dos esforços da organização para temas prioritários.

Adicionalmente, o Plano serve para dar visibilidade interna à agenda internacional, conscientizando o corpo técnico sobre o impacto e a relevância de uma atuação internacional coerente e qualificada. Enquanto fonte de informação abrangente e detalhada sobre a agenda internacional da ANAC, o Plano contribui sobremaneira para o aprimoramento da gestão do conhecimento e, conseqüentemente, para a melhoria da inteligência organizacional.

Conjugados, os benefícios do Plano de Atuação Internacional da ANAC contribuem para a consecução dos objetivos estabelecidos pela Agência em seu planejamento estratégico. Além de contribuir para aprofundar a integração do sistema de aviação civil brasileiro no cenário internacional, o Plano orienta a atuação da Agência para a ampliação do acesso a um transporte aéreo seguro e de qualidade e promoção de um ambiente de negócios do setor aéreo que permita o desenvolvimento do mercado e da indústria.



Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C
Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200 - Brasília/DF - Brasil
Fale com a ANAC: 163

www.anac.gov.br