

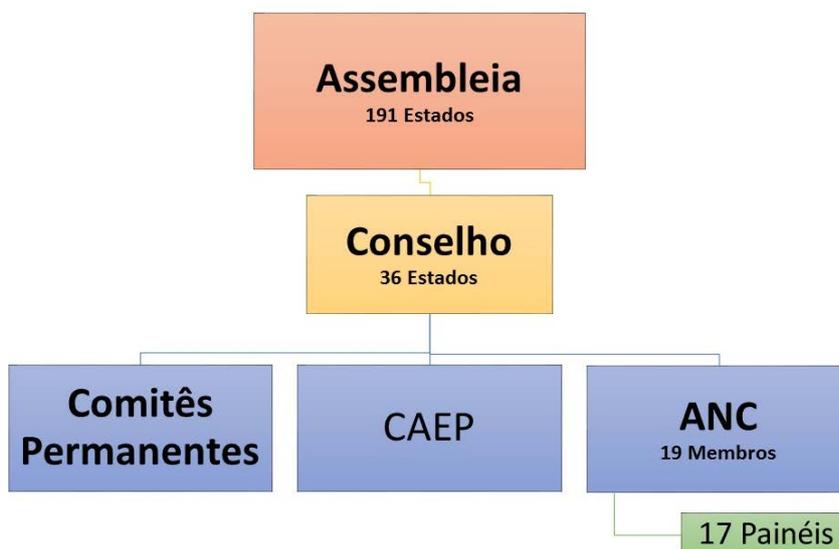
## ANEXO II - ORGANISMOS INTERNACIONAIS DE AVIAÇÃO CIVIL

### II.A. ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI):

Criada em 07 de dezembro de 1944, por meio da assinatura da Convenção de Chicago, a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) é uma agência especializada das Nações Unidas, que tem como objetivo precípuo definir os parâmetros mínimos aceitáveis de segurança para a aviação civil internacional. Constituída por 191 Estados Signatários da Convenção, e com sede em Montreal, Canadá, a entidade dispõe de corpo técnico específico e instâncias consultivas nas quais atuam as autoridades de aviação civil de seus Estados membros e diversos órgãos interessados, como associações de classe e organizações não governamentais.

A OACI aprova normas e práticas recomendadas na aviação civil internacional (*Standards and Recommended Practices – SARPS*), as quais balizam o marco regulatório setorial dos Estados membros e a atuação de suas respectivas autoridades de aviação civil. Há atualmente mais de 10 mil SARPs distribuídos nos 19 Anexos da Convenção de Chicago. Por meio dessas normativas e de políticas complementares, auditorias e esforços estratégicos de desenvolvimento, a rede global de transporte aéreo consegue operar cerca de 100 mil voos por dia, de maneira segura e eficiente.

Figura 1 - Estrutura da OACI



#### 1.1. ASSEMBLEIA

Composta pelos representantes de todos os 191 Estados Contratantes, a Assembleia é a entidade soberana da OACI, que tem como funções principais eleger os Estados Membros que constituirão o Conselho, examinar e tomar as ações apropriadas de acordo com os relatórios do Conselho, revisar o trabalho da Organização durante o triênio

anterior, assim como aprovar o orçamento e o plano de trabalho para o triênio seguinte. De maneira geral, cabe à Assembleia a revisão estratégica do trabalho técnico, administrativo, econômico, legal e de cooperação técnica da Organização. Tem poder para aprovar as emendas à Convenção de Chicago, submetidas à ratificação pelos Estados Membros.

A Assembleia reúne-se ao menos uma vez a cada três anos e pode ser convocada, em caráter extraordinário e quando necessário, pelo Conselho ou mediante solicitação de um quinto do total de Estados Membros. Cada Estado tem direito igualitário de voto nos assuntos da Assembleia, e as decisões nas sessões são tomadas por maioria, exceto quando for provida instrução distinta na Convenção. Em princípio, a duração da Assembleia se limita a 10 ou 11 dias úteis, a menos que circunstâncias extraordinárias requeiram extensão.

A documentação de trabalho da Assembleia é disponibilizada em formato digital de maneira contínua, antes e durante a realização das sessões, no site da Assembleia nos seis idiomas oficiais da Organização.<sup>1</sup> Os documentos para avaliação e considerações são os Documentos de Trabalho (*Working Papers* - WP), organizados conforme numeração sequencial, item da agenda no qual será avaliado, e responsável pela publicação. Adicionalmente, são classificados conforme aos Comitês e às Comissões da Assembleia.

Para otimizar o trabalho durante o período de reuniões, a Assembleia constitui um Comitê Executivo e outras Comissões temáticas (Técnica, Econômica, Jurídica e Administrativa) para os quais o Plenário da Assembleia delega a consideração de itens de agenda e seus respectivos Documentos de Trabalho. Cada um dos Comitês e Comissões apresenta um relatório de suas deliberações para aprovação do Plenário, que tomará as decisões finais sobre os assuntos.

As decisões da Assembleia são consolidadas em Resoluções a serem adotadas pelas demais entidades da OACI, inicialmente elencadas por meio de *Action Sheets* e posteriormente consolidadas em documento específico. Ainda que não possuam valor jurídico vinculante, as Resoluções das Assembleias da OACI possuem substancial relevância para a atuação das autoridades de aviação civil dos Estados membros, uma vez que elas sumarizam as diretrizes e orientações da entidade para os temas de sua competência.

### **1.1.1. Objetivos da Assembleia:**

Conforme a Convenção de Chicago (DOC 7300), Parte II – Capítulo VIII – Art. 49, constituem-se como objetivos da Assembleia:

- . Eleger a cada reunião o Presidente do Conselho e outros funcionários;
- . Eleger os Estados Contratantes a serem representados no Conselho;
- . Examinar os relatórios do Conselho, decidir em qualquer matéria por ele solicitada e tomar as ações apropriadas;

---

<sup>1</sup> A OACI adota os seis idiomas oficiais do sistema das Nações Unidas, a saber, inglês, espanhol, francês, russo, mandarim e árabe. As sessões da Assembleia, Conselho e seus Comitês, Comissão de Navegação Aérea e reuniões de painéis são normalmente conduzidas nesses seis idiomas. Todos os demais grupos e forças e trabalho e, por questões de restrições orçamentárias, reuniões de alguns painéis ocorrem apenas em inglês.

- . Determinar o regimento e estabelecer comissões subsidiárias conforme julgado necessário ou desejável;
- . Votar o orçamento anual e determinar os arranjos financeiros da Organização;
- . Rever os gastos e aprovar as contas da Organização;
- . Demandar, a critério, o Conselho, Comissões ou quaisquer outras entidades sobre quaisquer assuntos de sua competência;
- . Delegar ao Conselho os poderes e autoridade necessários ou desejáveis para o desenvolvimento das responsabilidades da OACI, revogando-os ou modificando-os a qualquer tempo;
- . Considerar propostas para alteração ou emenda das provisões da Convenção e, se aprovadas, recomendá-las aos Estados Signatários;
- . Lidar com quaisquer assuntos da esfera de atuação da OACI mesmo que não especificamente designada pelo Conselho.

**Documento de referência:**

- . Regras de Procedimento da Assembleia da OACI – DOC 7600 (*Standing Rules of Procedure of the Assembly of the International Civil Aviation Organization*).

**1.2. CONSELHO DA OACI**

O Conselho é o órgão executivo da OACI cujos 36 membros residentes são eleitos pela Assembleia para mandato de três anos, de acordo com três critérios: 1) Estados importantes para o transporte aéreo internacional; 2) Estados que realizam as maiores contribuições para a provisão de instalações para a navegação aérea; e 3) Estados cuja designação garante representatividade geográfica mundial.

Atualmente, formam parte do Conselho da OACI, conforme determinado na 39ª Sessão Ordinária da Assembleia, os seguintes Estados:

Tabela 1 – Lista de Países que compõem o Conselho no triênio 2017-2019

<b>Grupo I – 11 Estados Maior importância no transporte aéreo</b>	<b>Grupo II – 12 Estados Grande contribuição para a provisão de serviços e instalações de navegação aérea</b>	<b>Grupo III – 13 Estados Representação geográfica</b>
Alemanha	África do Sul	Argélia
Austrália	Arábia Saudita	Cabo verde
Brasil	Argentina	Congo
Canadá	Cingapura	Coreia do Sul
China	Colômbia	Cuba
França	Egito	Emirados Árabes Unidos
Itália	Espanha	Equador
Japão	Índia	Quênia
Rússia	Irlanda	Malásia
Reino Unido	México	Panamá
Estados Unidos	Nigéria	Tanzânia
	Suécia	Turquia
		Uruguai

O Conselho é o principal responsável pela execução do plano de trabalho trienal aprovado pela Assembleia. Cabe-lhe, ainda, a adoção das SARP, de acordo com recomendações da Comissão de Navegação Aérea – *Air Navigation Commission* (ANC) para as emendas aos Anexos à Convenção de Chicago. Supervisiona o trabalho do Secretariado e, ocasionalmente, age como árbitro entre os Estados Membros em matéria de aviação e na implementação de provisões da Convenção. Pode, ainda, investigar quaisquer situações que envolvam obstáculos ao desenvolvimento da navegação aérea e, em geral, deve tomar as medidas necessárias para manter a segurança e a regularidade do transporte aéreo internacional. Por fim, compete ao Conselho a aprovação da documentação da OACI que será submetida à consideração da Assembleia.

Reúne-se, ao menos, três vezes ao ano, normalmente nos meses de março, junho e outubro/novembro, e cada sessão dura, em média, três semanas, com exceção daquela que antecede à Assembleia, a qual dura cinco semanas. As decisões do Conselho requerem aprovação da maioria dos membros. Qualquer Estado pode participar, sem direito a voto, nas considerações do Conselho e de seus Comitês e Comissões, em qualquer questão que afete seus interesses.

O Conselho deve eleger seu Presidente por período de três anos, podendo ser reconduzido uma única vez. O Presidente que não tem direito a voto e, caso seja de Estado que compõe o Conselho, este deve substituí-lo por outro representante.

As funções do Presidente são:

- . Convocar as reuniões do Conselho, dos Comitês e da ANC;
- . Servir de representante do Conselho; e
- . Conduzir as funções designadas pelo Conselho, em seu nome.

O Conselho é assessorado, tanto em questões técnicas de aviação civil quanto em assuntos internos da OACI, pela ANC e por Comitês, os quais se constituem como instâncias de discussão preliminares às sessões do Conselho. Normalmente, as sessões dos Comitês permanentes duram três semanas e seis semanas antes das sessões do Conselho e, nessas reuniões, com um grupo menor de Estados, revisam-se e analisam-se os resultados dos trabalhos dos painéis e do Secretariado.

Atualmente, o Conselho é assessorado em temas técnicos da aviação civil pela ANC, em questões de *safety*, certificação e navegação aérea, pelo Comitê de Transporte Aéreo (ATC), em assuntos de regulação econômica e facilitação, pelo Comitê de Interferência Ilícita (UIC), no que se refere à AVSEC, Comitê de Proteção Ambiental da Aviação (CAEP), para assuntos de ruído, emissões e medidas de mitigação, e pelo Comitê Jurídico (LC). Em temas internos à organização ou relacionadas à cooperação e assistência técnica, o Conselho é assessorado pelos Comitês de Recursos Humanos (HRC), Finanças (FIC), de Cooperação Técnica (TCC), de Suporte Conjunto (JSC) e de Relações com o país anfitrião (RHCC).

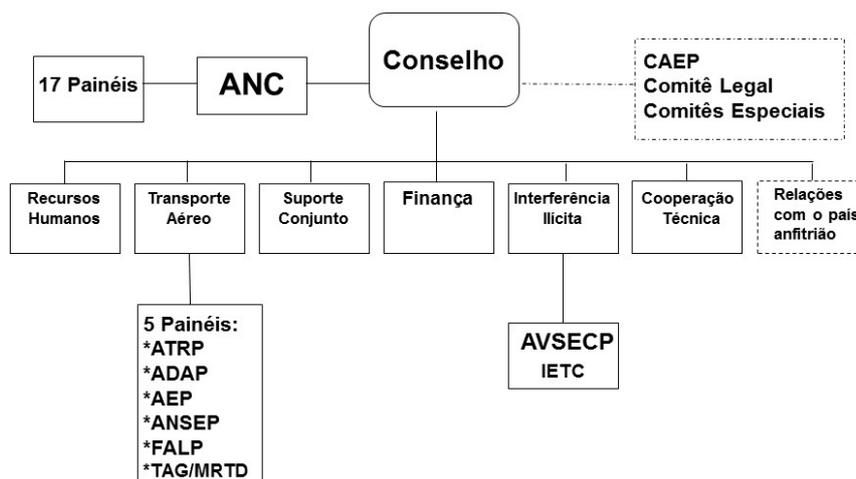
No caso do ATC e do UIC, os membros são assessorados por painéis técnicos os quais são constituídos por especialistas indicados por Estados que não necessariamente têm assento no Conselho. Cada Estado pode indicar um especialista para atuar na condição de membro, com direito a voto. Cada membro pode ser assessorado por especialistas, que podem ser tanto provenientes do governo ou da indústria, e sua função é prover conhecimento técnico ao membro do painel. Além disso, tanto os Estados quanto as organizações não-governamentais, desde que convidadas pelo Conselho, podem

designar representantes para acompanhar e participar das discussões, inclusive apresentando documentos informativos (*Informational Papers*), sem terem, contudo, direito a voto.

Cada reunião de painel conta com um presidente, escolhido entre seus membros, e que é responsável por conduzir as discussões durante as reuniões, concedendo a palavra e organizando o tempo, além de circular os documentos de trabalho a todos os participantes. O presidente é assessorado por funcionários do Secretariado da OACI.

Para facilitar o trabalho dos painéis e conduzir atividades específicas, podem ser constituídos Grupos de Trabalho, que normalmente têm participação mais reduzida e são limitados na sua duração. Cada membro do Painel pode decidir se quer participar desses grupos e pode, inclusive, indicar outro membro para os grupos de trabalho. Para cada grupo, é definido um relator (*Rapporteur*), o qual tem a função de organizar os trabalhos e circular os documentos produzidos.

Figura 2 – Estrutura do Conselho



### Documentos de referências:

- . Regimento do Conselho – DOC 7559 (*Rules os Procedures*);
- . Regimento para o estabelecimento de Comitê do Conselho – DOC 8146;
- . Diretrizes para os Painéis do Comitê de Transporte Aéreo – DOC 9482.

### 1.2.1. COMITÊ DE TRANSPORTE AÉREO

O Comitê de Transporte Aéreo (*Air Transport Committee, ATC*) é o único Comitê nominalmente citado na Convenção de Chicago, razão pela qual todos os 36 membros do Conselho são também membros do ATC. Quando convidadas pelo Conselho, organizações não governamentais, como IATA e IFALPA, podem participar como observadores das discussões e, nesta condição, não têm direito a voto.

Estão incluídas na pauta de discussões do ATC questões referentes à facilitação, desenvolvimento econômico do transporte aéreo e regulação econômica de aeroportos. Consequentemente, somente um Anexo está sob responsabilidade do ATC – Anexo 09 sobre facilitação. Todos os outros documentos produzidos são materiais de orientação (*Guidance Material*) e se constituem, portanto, como DOCs.

Tabela 2 – Painéis e Grupos do Comitê de Transporte Aéreo (ATC)

<b>Economia dos ANSPs</b>	<b>ANSEP</b>
<b>Regulação do Transporte Aéreo</b>	<b>ATRP</b>
<b>Estatística</b>	<b>ADAP</b>
<b>Economia dos Aeroportos</b>	<b>AEP</b>
<b>Facilitação</b>	<b>FALP</b>
<b>Grupo Assessor Técnico sobre Documentos de Viagens Legíveis por Máquinas</b>	<b>TAG/MRTD</b>

A seguir, se apresenta um resumo dos painéis ligados diretamente ao ATC.

#### **1.2.1.1. Painel de Regulação do Transporte Aéreo – ATRP**

O Painel de Regulação do Transporte Aéreo – *Air Transport Regulation Panel* (ATRP) tem como objetivo principal assessorar o ATC em questões relacionadas à regulação do transporte aéreo internacional e ao desenvolvimento de materiais de apoio em temas relacionados com políticas de liberalização e acesso a mercados, competição e proteção do consumidor. Até o momento, dois documentos foram desenvolvidos sobre o assunto e constituem-se como referência para o Painel: *ICAO's Policies on Taxation in the Field of International Air Transport* (DOC 8632) e *Manual on the Regulation of International Air Transport* (DOC 9626).

Para o atingimento de seus objetivos, o Painel deve:

- i. Desenvolver visão de longo prazo para a liberalização do transporte aéreo internacional;
- ii. Examinar e desenvolver acordo internacional de liberalização de acesso a mercados;
- iii. Elaborar compêndio de políticas e práticas atuais de competição nacional e/ou regional;
- iv. Desenvolver um acordo internacional a ser utilizado pelos Estados sobre a liberalização do controle e propriedade de empresas aéreas;

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

O Painel é constituído por 28 membros indicados pelos Estados<sup>2</sup> e 03 organizações observadoras.<sup>3</sup> O Brasil participa ativamente do ATRP e está representado pela ANAC e SAC/MT. O membro (*member*) brasileiro é indicado pela ANAC e é o superintendente de acompanhamento de serviços aéreos, Ricardo Catanant, assessorado (na condição de *advisor*) pelo gerente-técnico de assessoramento da SAS, Rodrigo Alencar, e pelo representante da SAC/MT.

Atualmente, são dois os grupos de trabalho estabelecidos pelo Painel, ambos com participação da ANAC. O primeiro é o Grupo de Trabalho sobre o desenvolvimento de acordos internacionais de liberalização de acesso a mercado e controle e propriedade de empresas aéreas, o qual tem como objetivos:

a) Examinar e elaborar proposta de acordo internacional de ampla cobertura para que os Estados liberalizem o acesso aos mercados; e

b) Elaborar proposta de acordo internacional independente para a liberalização da propriedade e controle de empresas aéreas, incluindo a preparação de um projeto de texto apropriado para o acordo, com um enfoque específico, de substituição da “cláusula de

---

<sup>2</sup> Argentina, Austrália, Brasil, Canadá, Chile, China, Egito, França, Alemanha, Índia, Jamaica, Japão, Quênia, Países Baixos, Nigéria, Polônia, Rússia, Arábia Saudita, Senegal, África do Sul, Espanha, Suíça, Tunísia, Emirados Árabes, Reino Unido, Estados Unidos e Venezuela.

<sup>3</sup> União Europeia, *Airport Council International* (ACI) e *Civil Air Navigation Services Organization* (CANSO).

nacionalidade” para a designação das linhas aéreas nos acordos de serviços aéreos existentes por um critério alternativo ou de eliminação da cláusula.

O segundo grupo de trabalho trata de questões relacionadas à competição no transporte aéreo internacional e tem como objetivos:

a) Rever o compêndio de políticas e práticas nacionais e regionais vigentes para o transporte aéreo internacional e assessorar a Secretaria sobre os aspectos que serão úteis elaborar mais a fundo;

b) Sugerir à Secretaria mecanismos para encorajar os Estados a explorarem a adoção de políticas e práticas de competição justa e facilitar a troca de informações sobre tais políticas e práticas;

c) Assessorar a Secretaria sobre as atualizações recomendadas para as políticas e orientações da OACI na matéria;

d) Assessorar a Secretaria sobre a estrutura proposta para atualizar os critérios e textos de orientação sobre assuntos de competição.

### **1.2.1.2. Painel de Análise e Dados das Aviação AVIATION DATA AND ANALYSIS PANEL – ADAP**

O Painel de Análise de Dados da Aviação – *Aviation Data and Analyses Panel* (ADAP) é responsável primordialmente por organizar e analisar as informações e os dados estatísticos de transporte aéreo internacional, assessorando, sempre que necessário, outros painéis que necessitem desses dados para suas análises específicas.

De modo resumidos, as funções da ADAP incluem:

- i. Revisar o Programa Estatístico da OACI e propor mudanças com vistas a atender mais efetivamente às necessidades da Organização, dos Estados-membros e de outros usuários;
- ii. Estabelecer as métricas necessárias ao monitoramento do desempenho da Organização em relação ao cumprimento dos Objetivos Estratégicos;
- iii. Aprimorar a uniformidade do formato e do conteúdo das estatísticas e análises da OACI, bem como a tempestividade e a integridade dos dados fornecidos pelos Estados Membros;
- iv. Desenvolver o processo pelo qual se possibilite a harmonização dos dados da aviação provenientes de outras fontes além da OACI, incluindo meios de garantir a cooperação com outras organizações internacionais ativas na coleta e na distribuição de dados da aviação;
- v. Criar, hospedar e gerenciar uma plataforma em que a comunidade da aviação possa compartilhar e promover os dados e as ferramentas eletrônicas;
- vi. Desenvolver e manter um conjunto único de projeção de longo prazo sobre o tráfego com base no qual projeções detalhadas e customizadas possam ser produzidas com o propósito, entre outros, de planejamento de sistemas de navegação aérea e de análise ambiental;
- vii. Garantir que os Grupos de Planejamento e Implementação (PIRGs), por meio de seus respectivos Grupos de Projeção de Tráfego (TFGs), possam

- prover informações relacionadas com as necessidades regionais de projeção;
- viii. Desenvolver metodologias de avaliação e análise do impacto econômico de novas medidas para atender as necessidades da Organização, dos grupos de planejamento da navegação aérea regional, dos órgãos de planejamento ambiental e de outras atividades da organização;
  - ix. Apoiar outras atividades estabelecidas pelo Comitê de Transporte Aéreo.

O ADAP é constituído por 34 membros indicados por Estados<sup>4</sup> e 06 entidades observadoras.<sup>5</sup> A ANAC participa ativamente deste painel e indicou como membro o Gerente de Acompanhamento de Mercado, Cristian Vieira dos Reis, assessorado (na figura de *advisors*) pelo Gerente-Técnico de Análise Estatística, Vitor Caixeta dos Santos, e pelo Gerente-Técnico de Análise Econômico, Luiz André Abreu Cruvinel Gordo, todos da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS).

Dois são os grupos de trabalho do Painel, nenhum dos quais com participação da ANAC. O primeiro é o Grupo de Previsão de Tráfego – *Traffic Forecasting Group* (TFG), o qual tem como objetivo atender a demanda por projeções de tráfego aéreo em rotas de longa distância e subsidiar o planejamento econômico, especialmente em relação às medidas para a redução do congestionamento de tráfego aéreo e dos aeroportos. Constitui um suporte técnico direto que apoia o planejamento dos sistemas de navegação aérea.

O segundo grupo de trabalho do ADAP é o Grupo de Trabalho Multidisciplinar sobre Previsão de Tráfego de Longo-Prazo – *Multi-Disciplinary Working Group on Long-Term Traffic Forecasts* (MDWG-LTF), o qual tem como objetivo desenvolver um conjunto único de projeção de longo prazo sobre tráfego aéreo que possa ser detalhado e customizado para diversos propósitos, dentre eles o planejamento do sistema de navegação aérea e a análise ambiental.

### **1.2.1.3. Painel de Economia de Serviço de Navegação Aérea – ANSEP**

O Painel de Economia de Serviços de Navegação Aérea – *Air Navigation Services Economics Panel* (ANSEP) tem como foco de discussão o DOC 9082 – Políticas da OACI sobre Cobranças para serviços de navegação aérea e aeroportos.

Dentro os objetivos do Painel, se destacam:

i. Modernização do sistema de transporte aéreo:

a) determinar se e como as orientações da OACI devem ser emendadas para incorporar os resultados do Grupo de Trabalho Multidisciplinar sobre desafios econômicos em conexão com a implementação das atualizações do bloco

---

<sup>4</sup> Bahamas, Brasil, Canadá, China, Costa Rica, Egito, Etiópia, França, Geórgia, Índia, Itália, Jamaica, Jordânia, Quênia, Mali, Madagascar, Nigéria, Polônia, Moldávia, Rússia, Ruanda, Arábia Saudita, Serra Leoa, África do Sul, Suécia, Tunísia, Turquia, Uganda, Ucrânia, Emirados Árabes, Reino Unido, Estados Unidos, Tanzânia e Venezuela.

<sup>5</sup> *Association of European Airlines* (AEA), *Airport Council International* (ACI), *International Air Transport Association* (IATA), Eurocontrol, *International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations* (ICCAIA), *United Nations World Tourism Organization* (UNWTO).

de sistema da aviação (MDWG-ASBU); e

b) continuar o aperfeiçoamento da política de orientação provisória da OACI sobre a alocação de custos adicionais de serviços mais avançados de sistema de satélite de navegação aérea (*Air Navigation Satellite System – GNSS*).

ii. Financiamento das funções de vigilância:

a) continuar a desenvolver materiais de orientação sobre financiamento sustentável de funções de vigilância da segurança operacional e da segurança da aviação contra atos de interferência ilícita, em nível de Estados enquanto monitorar a situação para o financiamento da vigilância econômica, garantindo que os usuários não estão sendo cobrados várias vezes para tais funções; e

b) explorar possibilidades futuras para o estabelecimento de novos mecanismos que garantam o financiamento sustentável das funções de vigilância em níveis regionais e de Estados, incluindo taxas de usuários que estão em linha com as políticas “*ICAO’s Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services (Doc 9082)*”, levando em consideração as várias situações encontradas pelos diferentes Estados.

Por não tratar de assuntos de competência direta da autoridade de aviação civil, a ANAC não participa deste fórum.

#### **1.2.1.4. Painel de Economia de Aeroportos – AEP**

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

- . Determinar se e como as orientações da OACI devem ser emendadas para incorporar os resultados do Grupo de Trabalho Multidisciplinar sobre desafios econômicos em conexão com a implementação das atualizações do bloco de sistema da aviação (MDWG-ASBU).
- . Garantir que as políticas da OACI em taxas de usuários e material de orientação relacionado com governança, propriedade, controle e gestão de aeroportos permaneçam relevantes, atuais e adequados para situação de mudança;
- . Monitorar continuamente mudanças em comercialização e privatização de aeroportos, coletar informações de Estados em nível de implementação de políticas sobre taxas de aeroportos, e atualizar e publicar essas informações na forma de um Suplemento ao DOC 9082; e
- . Desenvolver matérias de orientação sobre a gestão e operação de aeroportos que não são economicamente viáveis, mas que são necessários como partes de uma rede integrada de aeroportos, principalmente no que se refere à segurança operacional, segurança da aviação contra atos de interferência ilícita e razões socioeconômicas.

O AEP é formado por 23 representantes de Estados membros,<sup>6</sup> inclusive o Brasil, dois representantes de Estados observadores (Indonésia e Portugal) e 08 representantes de organizações observadoras.<sup>7</sup> A ANAC participa ativamente deste painel e indicou como membro o Gerente de Regulação Econômica, Rafael Scherre, assessorado (na figura de *advisor*), pela Especialista em Regulação de Aviação Civil, Viviane Moser, todos da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA). Também participa representantes da Secretaria de Aviação Civil do Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil.

Para o desempenho de suas funções, o AEP conta com dois grupos de trabalho. O primeiro, do qual a ANAC participa, é o Grupo de Trabalho sobre revisão do DOC 9562 – Manual de Economia de Aeroportos. O segundo grupo é o Grupo de Trabalho de desenvolvimento de material de orientação sobre viabilidade econômica de aeroportos de baixa densidade, do qual a SAC/MT participa.

#### **1.2.1.5. Painel de Facilitação – FALP**

O Painel de Facilitação – *Facilitation Panel* (FALP) tem como escopo de discussão o Anexo 9 da Convenção de Chicago. Para isso, deverá:

- i. Considerar contribuições aos encontros da área de facilitação, contatos de facilitação, e Secretariado para formular recomendações para novas e emendas aos SARPs ou material de referência, considerando recentes desenvolvimentos em tecnologia aplicada, desafios contemporâneos, e futuras necessidades para a melhoria da eficiência e efetividade de inspeção de fronteira e outros processos de controle em aeroportos;
- ii. Contribuir com informações que poderão ser usadas pelo Secretariado em ferramentas de desenvolvimento de gestão (ex. um manual) e outros materiais de referência para assessorar Estados com a implementação do Anexo 9;
- iii. Desenvolver propostas para consideração nas sessões da Divisão FAL; e
- iv. Desenvolver outras tarefas como as atribuídas pelo Comitê de Transporte Aéreo.

---

<sup>6</sup> Alemanha, Arábia Saudita, Argentina, Austrália, Brasil, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Egito, Espanha, Estados Unidos, França, Índia, Irlanda, Japão, México, Países Baixos, Nigéria, Rússia, Senegal, Tunísia, Reino Unido.

<sup>7</sup> *Airport Council International (ACI), Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), International Air Transport Association (IATA), International Business Aviation Council (IBAC), International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA), EUROCONTROL, Comissão Europeia e Organização Meteorológica Mundial.*

O FALP é formado por 21 membros indicados pelos Estados,<sup>8</sup> inclusive o Brasil, 18 Estados observadores<sup>9</sup> e 12 organizações não governamentais também observadoras.<sup>10</sup> Devido a mudanças no regimento interno da ANAC, atualmente o membro do FALP indicado é o Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas, Tarik Pereira de Souza, assessorado pelo Gerente de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita, Leonardo Boszczowski, ambos da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA).

Para o desenvolvimento de suas funções, o FALP dispõe de três grupos de trabalho. O primeiro é o Grupo de Trabalho sobre Material de Orientação (WGGM), o qual tem por objetivos:

- (a) Desenvolver um modelo de Programa Nacional de Facilitação para posterior inclusão no Manual de Facilitação (DOC 9957);
- (b) Realizar uma profunda revisão do Manual de Facilitação (DOC 9957); e
- (c) Realizar uma profunda revisão da Sinalização Internacional para Orientação do Público em Terminais Aeroportuários e Marítimos (DOC 9636).

O segundo grupo de trabalho trata da melhoria do compartilhamento de informações sobre requisitos de dados de passageiros (*Working Group on improving information sharing on passenger data requirements*), o qual tem como objetivos:

- (a) Desenvolver a proposta de melhorar a troca de informações de dados requisitados sobre passageiros, na forma de uma base de dados ou mecanismo similar de troca de informações;
- (b) Desenvolver, para consideração do Painel de Facilitação, opções recomendadas para criar uma base de dados ou sistema similar com o fim de melhorar a troca de informações de requerimentos de dados de passageiros; e
- (c) Desenvolver uma análise do custo esperado para estabelecer e manter o banco de dados e o impacto esperado de recursos financeiros e de mão de obra.

Por fim, o terceiro grupo de trabalho é um grupo misto, com participação da IATA, chamado de *IATA/Control Authorities Working Group* (IATA/CAWG).

---

<sup>8</sup> Argentina, Austrália, Bélgica, Brasil, China, República Checa, Egito, França, Japão, Quênia, Nigéria, Portugal, Rússia, Arábia Saudita, Singapura, África do Sul, Suíça, Emirados Árabes, Reino Unido, Estados Unidos e Uruguai.

<sup>9</sup> Canadá, Colômbia, Índia, Indonésia, Itália, Líbia, México, Mianmar, Nepal, Países Baixos, Nova Zelândia, Nicarágua, Noruega, Omã, Espanha, Suécia, Turquia e Venezuela.

<sup>10</sup> *Airports Council International (ACI), European Civil Aviation Conference (ECAC), European Union (EU), Global Express Association (GEA), International Air Transport Association (IATA), International Business Aviation Council (IBAC), International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA), International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA), International Criminal Police Organization (INTERPOL), Office of the United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR), United Nations World Tourism Organization (UNWTO) e World Customs Organization (WCO).*

### **1.2.1.6. Grupo Assessor Técnico sobre Documentos de Viagens Legíveis por Máquinas - TAG/MRTD**

O Grupo Assessor Técnico sobre Documentos de Viagens Legíveis por Máquinas – *Technical Advisory Group On Machine Readable Travel Documents* (TAG/MRTD) é um grupo de assessoramento no que se refere à elaboração de especificações de documentos de viagem de leitura por máquina. O Grupo está atualmente constituído por 17 especialistas indicados pelos Estados membros<sup>11</sup> da OACI. Os especialistas devem ter conhecimento sobre questões ligadas a controle de viagem, que incluem autoridade de passaporte, autoridade de imigração, autoridade alfandegária e autoridade de polícia federal. Organizações não-governamentais<sup>12</sup> são convidadas a participar na condição de observadores das reuniões.

O TAG/MRTD reúne-se a cada 12 ou 18 meses, na sede da OACI, em Montreal, para revisar os trabalhos dos grupos específicos, discutir propostas dos Estados membros e decidir sobre emendas ao Documento *Machine Readable Travel Documents* (DOC 9303). Em que pese este grupo não ser formalmente um painel, ele se reporta diretamente ao Comitê de Transporte Aéreo.

Por não tratar de assuntos de competência direta da autoridade de aviação civil, a ANAC não participa deste fórum.

### **1.2.2. COMITÊ DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA**

O Comitê de Interferência Ilícita (*Unlawful Interference Committee – UIC*) cumpre dois objetivos principais. Primeiramente, cabe a este Comitê convocar o Painel de Segurança da Aviação e supervisionar o seu trabalho, aprovando sua agenda. Além disso, também é função do UIC supervisionar os resultados da Auditoria USAP, especialmente no que se refere ao monitoramento das *Significant Security Concerns* dos Estados.

Embora não seja membro do UIC, o Brasil participa na condição de observador das discussões, tendo em vista a pertinência do tema e impacto dos resultados para a ANAC, principalmente no que se refere ao processo normativo de emenda ao Anexo 17 e DOC relacionados, bem como dos resultados da auditoria USAP. Qualquer discordância em relação a uma decisão ou conclusão que não pode ser dirimida no AVSECP deverá ser registrada na sessão do UIC.

#### **1.2.2.1. PAINEL DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA – AVSECP**

O Painel de Segurança da Aviação contra Atos de Interferência Ilícita – *Security Panel* (AVSECP) trata especificamente de assuntos relacionados às ameaças emergentes contra a segurança da aviação civil, e tem como objetivo propor emendas ao Anexo 17 e seguintes documentos: *Aviation Security Manual* (DOC 8973), *Human Factors in Civil*

---

<sup>11</sup> Alemanha, Austrália, Canadá, Chile, Estados Unidos, França, Índia, Japão, Nigéria, Nova Zelândia, Países Baixos, Portugal, Suécia, Suíça, Reino Unido, República Tcheca, Rússia.

<sup>12</sup> São membros observadores do TAG/MRTD: *Airport Council International* (ACI), *International Air Transport Association* (IATA), *International Criminal Police Organization* (INTERPOL) e *International for Standardization* (ISO).

*Aviation Security Operations* (DOC 9808) e *Aviation Security Oversight Manual* (10047). Também estão a cargo do Painel o programa de auditoria USAP e as atividades do programa de suporte e desenvolvimento da OACI.

De modo resumido, são funções do AVSECP:

- i. Realizar as tarefas específicas indicadas pelo Conselho, com o objetivo de elaborar SARPS e procedimentos com o propósito de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, considerando, devidamente, ao mesmo tempo, as repercussões econômicas, operacionais e de outros impactos dos SARPS;
- ii. Determinar e examinar as ameaças novas e emergentes para a aviação civil e elaborar e recomendar contramedidas apropriadas ao Conselho, por meio do Comitê sobre Interferência Ilícita (UIC);
- iii. Examinar e levar em conta as ameaças e contramedidas passadas e atuais; assessorando o Conselho, por intermédio do UIC, a respeito da aplicação dos SARPS e dos procedimentos;
- iv. Assessorar o Conselho, por intermédio do UIC, sobre elaboração e revisão de políticas, incluídas as orientações estratégica, prioridades e planejamento de atividades e outras questões de segurança da aviação, conforme requerido;
- v. Assistir a Secretaria na elaboração e revisão de procedimentos, textos de orientação e requisitos técnicos relacionados com a segurança da aviação, assim como nas auditorias da segurança da aviação da OACI, conforme requerido; e
- vi. Trabalhar em estreita colaboração com a Comissão Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE), o Grupo *ad hoc* de especialistas em detecção de explosivos (AH-DE) e outros órgãos técnicos.

O Painel é formado por 27 membros indicados por Estados<sup>13</sup> e 14 organizações observadoras.<sup>14</sup> A ANAC está indicou como membro o Gerente de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita, Leonardo Boszczowski, o qual é assessorado (na condição de *advisor*) pelo Gerente Técnico de Controle de Qualidade AVSEC, Luiz Gustavo Cavallari, e pelo Especialista da mesma Gerência, Marcos Vinicius Castellani, todos da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA).

Os principais tópicos discutidos pelo painel nos últimos anos incluem:

- . **Segurança da Carga Aérea:** a emergente ameaça de utilização da carga aérea como instrumento para causar um atentado contra a aviação tem sido recorrente nas

---

<sup>13</sup> Argentina, Austrália, Bélgica, Brasil, Canadá, China, Egito, França, Alemanha, Índia, Itália, Japão, México, Nova Zelândia, Nigéria, Rússia, Arábia Saudita, Senegal, Singapura, África do Sul, Espanha, Suíça, Reino Unido, Estados Unidos, Grécia, Índia e Jordânia.

<sup>14</sup> *Airports Council International (ACI)*, *African Civil Aviation Commission (CAFAC)*, *Civil Air Navigation Services Organization (CANSO)*, *Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (CCASNA)*, *European Civil Aviation Conference (ECAC)*, *European Union (EU)*, *Global Express Association (GEA)*, *International Air Transport Association (IATA)*, *International Business Aviation Council (IBAC)*, *International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA)*, *International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA)*, *International Air Cargo Association (IACA)*, *Universal Postal Union (UPU)* e *World Customs Organization (WCO)*.

últimas reuniões do Painel. O Anexo 17 foi alterado para que toda a carga que não seja proveniente de uma cadeia segura deva ser inspecionada antes de entrar embarcar em uma aeronave.

- Segurança do lado terra: os recentes ataques ao lado terra dos aeroportos tem elevado a preocupação do Painel em buscar soluções que sejam eficazes no combate à essa ameaça. Apesar da recomendação já existente no Anexo 17 quanto à necessidade de avaliação e de aplicação de medidas de segurança para proteção do lado terra, o Painel discute a necessidade de transformar a recomendação em Padrão. No entanto, apesar do entendimento que a recomendação era suficiente, o Conselho aprovou a revisão do Anexo 17 que contempla esse novo requisito. Há propostas de que o tema seja aprofundado no sentido de buscar as melhores práticas na proteção do lado terra dos aeroportos.
- Segurança cibernética para proteção da aviação civil: é um tema que tem sido cada vez mais discutido, mas que o Painel tem ciência de suas limitações para proposição de medidas a respeito, restringindo-se a solicitar à OACI que estimule os Estados a estabelecer mecanismos que assegurem uma proteção adequada aos sistemas críticos da aviação civil.
- Sistema de Aeronaves remotamente pilotadas – Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS): a disseminação do uso de aeronaves remotamente pilotadas tem trazido preocupação para o Painel de Segurança, que busca ainda definir o que seria o uso ilícito de RPAS no contexto de AVSEC. Há uma Força-Tarefa para tratar do assunto (*AVSEC Task Force on RPAS*) que discute essas questões com o RPASP, com a indústria e com a comunidade de navegação aérea.
- Programa USAP: nas reuniões do Painel sempre há uma atualização sobre o andamento do programa de auditoria. No entanto, nos últimos anos houve um esforço do Painel em propor o novo modelo do programa, baseado no USOAP-CMA, recém implementado. Há discussões sobre o grau de transparência que os resultados das auditorias USAP devem ter, bem como questionamentos a respeito da efetividade dos resultados da USAP.
- Ameaças não-metálicas e novas tecnologias: em razão das ameaças não metálicas serem utilizadas em ataques contra a aviação civil, o Painel tem se preocupado em propor soluções que tragam proteção a essas ameaças. O desenvolvimento e utilização de novas tecnologias são fundamentais para a detecção dessas ameaças. A questão de detecção e/ou restrição de líquidos e géis estão sempre em pauta nos painéis.
- Passageiros indisciplinados: tema recorrente nas reuniões do Painel em razão da preocupação das empresas aéreas em lidar com passageiros que não necessariamente estejam dispostos a cometer um ataque à aviação, mas que por questões de indisciplina comprometem a segurança do voo.

Para o desempenho de suas funções, o AVSECP se divide em sete grupos de trabalho para tratar de temas específicos, conforme tabela abaixo. O Brasil participa apenas do *Working Group on Innovation in Aviation Security (WGIAS)* e no *Secretariat Study Group on the Evolution of the USAP (SSG)*.

<b>Grupo de Trabalho</b>	<b>Objetivos</b>
<i>Working Group on Annex 17 (WGA17)</i>	Propor alterações ao Anexo 17 relativas à detecção de comportamento, segurança do

	lado terra, segurança cibernética e ataques de mísseis terra-ar (MANPAD).
<b><i>Working Group on Guidance Material (WGGM)</i></b>	Propor material de orientação sobre temas específicos de AVSEC. Atualmente, existe uma proposta para que o Grupo trabalhe em material de orientação sobre medidas de segurança para o lado-terra dos aeroportos e sobre detecção de comportamentos suspeitos.
<b><i>Working Group on Threat and Risk (WGTR)</i></b>	<p>Apresenta análise do documento <u><i>Global Risk Context Statement</i></u>, o qual avalia os riscos da aviação civil internacional para vários cenários propostos pelo Painel. Além de estabelecer as principais ameaças contra a aviação civil mundial e subsidiar o trabalho do Painel quanto à proposição de novas medidas de segurança, este documento pode ser utilizado como modelo para que os países construam seus próprios instrumentos de avaliação de risco internos, de forma a subsidiar o país a estabelecer suas prioridades em matéria de regulação.</p> <p>Os últimos cenários avaliados pelo WGTR foram relativos às ameaças cibernéticas, à segurança da porta da cabine de piloto, dispositivos explosivos transportados em carga, MANPAD e RPAS.</p>
<b><i>Working Group on Innovation in Aviation Security (WGIAS)</i></b>	<p>Avaliar o uso das melhores tecnologias que permitam a melhoria dos processos de inspeção de segurança, utilizando-se de conceitos de avaliação de risco e diferenciação de passageiros que possam comprometer a segurança da aviação civil. Melhores tecnologias para inspeção de segurança de cada tipo de carga aérea também é um ponto de discussão.</p> <p>Colaborar na atualização do site seguro da OACI AVSECPaedia, que compartilha informações sobre equipamentos de segurança.</p>
<b><i>Working Group on Training (WGT)</i></b>	Desenvolver metodologia para treinamento/capacitação na área de interpretação de imagens de raios-X, segurança cibernética e na proposta de revisão do capítulo 8 do DOC 8973, para que os resultados dos treinamentos sejam focados em competências, e não somente no conhecimento. O WGT deve ainda trabalhar na revisão do material de referência dos treinamentos da OACI em matéria de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (ASTP)

<i>Working Group on Air Cargo Security (WGACS)</i>	Desenvolver material de orientação e propor emendas ao Anexo 17 no que se refere à cadeia segurança da carga.
<i>Secretariat Study Group on the Evolution of the USAP (SSG)</i>	Propor modelos de transparência aos resultados da USAP, em especial quanto às preocupações críticas de segurança (SSeC).

### **1.2.3. COMITÊ DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DA AVIAÇÃO – CAEP**

O Comitê de Proteção Ambiental na Aviação (*Committee on Aviation Environmental Protection – CAEP*) foi criado, em 1983, com o objetivo de subsidiar tecnicamente o Conselho da OACI com estudos sobre os impactos do ruído e das emissões de gases provenientes das aeronaves. Atualmente, além de prestar importante assessoramento ao Conselho, o Comitê desenvolve estudos e avaliações técnicas, propõe novos padrões e normas, sugere políticas e publica amplo material de orientação aos Estados. Está a cargo do CAEP a revisão e atualização do Anexo 16, que trata sobre meio ambiente.

O CAEP também tem a responsabilidade de promover a aplicação integrada e eficiente das medidas relacionadas ao meio ambiente emanadas do Conselho da OACI, em especial no que diz respeito às áreas de ruído e emissões das aeronaves. Esse esforço inclui:

- i. Elaboração de estudos e análises de viabilidade econômico-ambientais das melhorias tecnológicas das aeronaves;
- ii. Com base em estudos e análises técnicas, sugestão de aplicação de padrões de ruído e emissão de gases pelas novas aeronaves, ou novos tipos, a serem produzidas;
- iii. Revisão e melhoria de procedimentos operacionais das aeronaves, em solo e em rota, com vistas a reduzir seu impacto sobre o ambiente;
- iv. Propositura de medidas para gestão mais eficiente do solo urbano em áreas do entorno dos aeroportos;
- v. Avaliação dos impactos da mudança do clima sobre a infraestrutura aeroportuária e vice-versa;
- vi. Avaliação econômico-ambiental das medidas de mercado adotadas para mitigar os efeitos adversos da aviação civil sobre o clima.

O CAEP constitui-se, desse modo, como um comitê técnico ligado diretamente ao Conselho da OACI. Diferentemente dos demais Comitês, o CAEP não tem um programa de reuniões sincronizado com o Conselho. Isso ocorre porque ele tem uma natureza não-permanente, se reunindo de acordo com seu programa de trabalho.

O CAEP é constituído atualmente por 23 membros,<sup>15</sup> indicados pelos Estados e aprovados pelo Conselho, e participam na condição de especialistas. Isso significa que, ainda que reflitam a posição de seus Estados, a opinião emitida pelos membros do CAEP

---

<sup>15</sup> O máximo de membros permitidos são vinte e cinco. São atuais membros do CAEP: Argentina, África do Sul, Austrália, Alemanha, Brasil, Canadá, China, Cingapura, Egito, Espanha, Estados Unidos, França, Holanda, Itália, Índia, Japão, Polônia, Reino Unido, Rússia, Suíça, Suécia, Tunísia, Ucrânia.

não vincula diretamente suas administrações internas. Por essa razão, os especialistas têm liberdade para expressar suas opiniões técnicas.

Também podem participar do CAEP especialistas na condição de observadores indicados por Estados, organizações não-governamentais, órgãos e agências das Nações Unidas, além de organizações regionais.<sup>16</sup> Os observadores podem participar das discussões e apresentar sua opinião para que sejam consideradas pelos membros do CAEP; no entanto, não têm direito a voto.

### **Estrutura e modo de funcionamento:**

As reuniões do CAEP ocorrem a cada três anos, sempre na sede da OACI, em Montreal. Normalmente, as reuniões são agendadas para o primeiro semestre do mesmo ano da Assembleia da OACI e antes da última sessão do Conselho, de modo que há tempo hábil para que os Estados analisem as propostas do CAEP nas instâncias decisórias da OACI.

O Conselho aprova a agenda das reuniões formais do Comitê, considerando a importância, a maturidade e a urgência de cada item. A agenda normalmente consiste em itens provenientes do programa de trabalho do Comitê.

Os membros do CAEP são assessorados pelo Secretariado, que também tem como função promover reuniões anuais de coordenação, conhecidas como reuniões do Grupo de Direção (*Steering Group Meetings*). Essas reuniões, das quais participam todos os membros e observadores, são conduzidas, quando necessário, para revisar o progresso dos trabalhos e coordenar as atividades dos grupos de trabalho e de apoio (*working groups* e *supporting groups*). Esses encontros ocorrem em diferentes cidades e são patrocinados por Estado ou observador que se ofereça para organizar o evento. O Brasil já foi sede de duas dessas reuniões, uma em São Paulo, em 2001, e outra em Salvador, em 2009.

As reuniões do CAEP são presididas por um presidente (*chairperson*) e por um vice-presidente. Para o processo de escolha do presidente das reuniões do Grupo de Direção, é realizada primeiramente uma sugestão de nomes por um grupo de Estados que tem participação mais ativa no Comitê. O nome do especialista consensualmente escolhido para exercer a presidência é posto à votação de todos os membros, primeiro por meio de mensagens eletrônicas e, posteriormente, na reunião informal que antecede a reunião oficial do *Steering Group*. O mesmo processo acontece para a reunião plenária do CAEP, com a diferença de que, neste caso, especialistas provenientes de Estados que têm indústria aeronáutica não podem ser indicados.

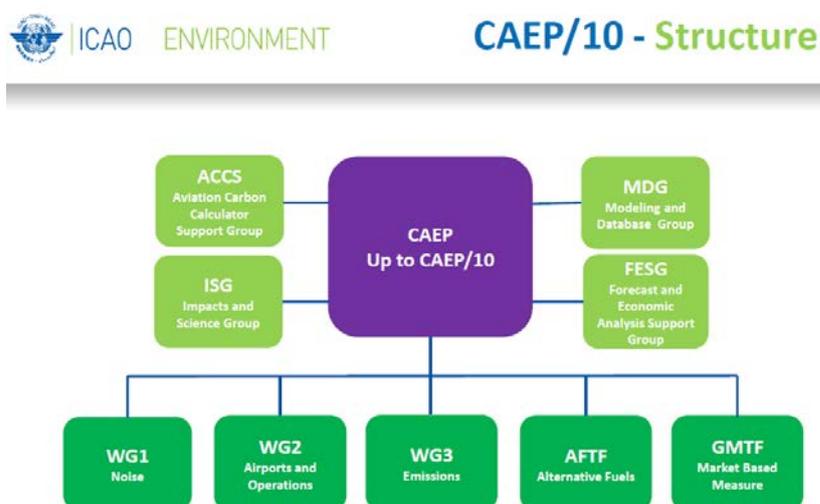
O CAEP pode, ainda, constituir grupos e sub-grupos de trabalho com objetivos específicos e bem definidos, e somente quando estritamente necessário ao desenvolvimento de suas atividades. Além disso, grupos especiais, forças-tarefa e pontos focais podem ser estabelecidos/indicados para a execução de tarefas específicas.

---

<sup>16</sup> O máximo de observadores são quinze. São Estados observadores Grécia, Indonésia, Nova Zelândia, Noruega, Turquia, Emirados Árabes e Peru. São organizações observadoras: *Arab Civil Aviation Commission* (ACAC), *Airports Council International* (ACI), *Civil Air Navigation Services Organization* (CANSO), *European Union* (EU), *International Air Transport Association* (IATA), *International Business Aviation Council* (IBAC), *International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations* (ICCAIA), *International Coalition for Sustainable Aviation* (ICSA), *International Federation of Air Line Pilots' Associations* (IFALPA), *United Nations Framework Convention on Climate Change* (UNFCCC).

Resumidamente, os grupos e sub-grupos atualmente constituídos são:

Figura 3 – Estrutura de grupos do CAEP



De modo resumido, cada um desses grupos de trabalho e sub-grupos apresentam os seguintes objetivos:

<b>Grupo de trabalho</b>	<b>Objetivos</b>	<b>Área responsável na ANAC</b>
<i>Working Group 1 – Temas Técnicos sobre Ruído das Aeronaves</i>	Manter atualizados os padrões para a certificação de aeronaves quanto ao ruído contidos no Anexo 16, Volume I, da Convenção de Aviação Civil Internacional, observando os paradigmas de eficiência técnica, econômica e ambiental. O grupo também avalia as tecnologias de abatimento de ruído atuais e futuras que podem afetar a resposta dos operadores à introdução dos novos padrões.	SAR
<i>Working Group 2 – Operações</i>	Avaliar as formas de ajuste dos procedimentos operacionais das aeronaves no pouso, decolagem ou em rota, de modo a minimizar os efeitos das emissões de gases e do ruído sobre as comunidades nas áreas de entorno dos aeroportos.	SAI/DECEA
<i>Working Group 3 – Temas Técnicos sobre Emissões das</i>	Subsidiar tecnicamente o processo de atualização dos requisitos para a certificação	SAR

<p><i>Aeronaves</i></p>	<p>de aeronaves quanto às emissões de gases que agravam o efeito estufa e comprometem a qualidade do ar em aeroportos. O Anexo 16, Volume II, da Convenção de Aviação Civil Internacional inclui material de orientação e procedimentos para a certificação de aeronaves quanto às emissões de hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio, monóxido de carbono, bem como de materiais particulados.</p>	
<p><i>Grupo de Modelagem e Bancos de Dados (Modelling and Database Group – MDG)</i></p>	<p>Desenvolver critérios para a avaliação de bancos de dados e de modelos que envolvam informações ambientais, econômicas e técnicas sobre a indústria do transporte aéreo. Também desenha e implementa bancos de dados e modelos.</p>	<p>ASINT</p>
<p><i>Grupo de Previsões e Análise Econômica (Forecast and Economic Analysis Support Group – FESG)</i></p>	<p>Elabora análises econômicas e previsões de tráfego aéreo internacional e frotas de aeronaves que são usadas pelos demais grupos do CAEP, especialmente nos estudos e avaliações dos impactos ambientais da aviação civil. Também elabora análises de custo-benefício sobre a implantação de novas tecnologias para a mitigação de ruído e emissões nas aeronaves, que subsidiam o trabalho dos WG1 e WG3.</p>	<p>ASINT</p>
<p><i>Calculadora de Carbono (Aviation Carbon Calculator Support – ACCS)</i></p>	<p>Elaborar uma metodologia para viagens de carga aérea e para aprimorar o modelo de passageiros já em uso.</p>	<p>ASINT</p>
<p><i>Grupo de Impacto da Ciência sobre o Setor de Aviação (Impact Science Group – ISG)</i></p>	<p>Produzir uma reflexão sobre as novas tecnologias e tendências em aviação. O trabalho do grupo foca-se na coordenação de atividades com instituições de pesquisa externas e outras agências internacionais.</p>	<p>Indicação de especialista da Universidade de .</p>
<p><i>Força-Tarefa de Combustíveis Alternativos (Alternative Fuels Task-Force – AFTF)</i></p>	<p>Avaliar possíveis formas de redução das emissões dos gases de efeito estufa com base no uso de combustíveis alternativos na aviação. Especificamente, o Grupo avalia o ciclo de vida das emissões provenientes dos combustíveis alternativos e estabelece projeções de produções possivelmente viáveis até 2050.</p> <p>Os resultados dos estudos do Grupo proveem uma visão global do potencial de contribuição dos combustíveis alternativos para a consecução da meta desejável de estabilizar as emissões dos gases do efeito estufa provenientes da aviação aos níveis de 2020. Além disso, como segundo resultado dos estudos, deve-se definir uma metodologia para a Análise do Ciclo de Vida</p>	<p>ASINT</p>

	(LCA, da sigla em inglês) das emissões dos combustíveis alternativos para auxiliar as avaliações de tendências ambientais da OACI.	
<b><i>Força-Tarefa Técnica de Medidas de Mercado (Global Market-based Measures Technical Task-Force – GMTF)</i></b>	Definir mecanismos de monitoramento, divulgação e verificação quanto à quantidade e à qualidade dos créditos de carbono a serem utilizados pelo setor no esquema global de medidas baseadas em mercado adotado pela OACI durante a 39ª Assembleia.	ASINT

#### **Documentos de Referência:**

- . Diretrizes para o CAEP – C-WP/13520 (*Directives for the Committee on Aviation Environmental Protection*).

#### **1.2.4. COMITÊ JURÍDICO**

O Comitê Jurídico é o órgão permanente da OACI que opera por orientação do Conselho. Suas atribuições incluem:

- . Estudar temas jurídicos por solicitação do Conselho;
- . Elaborar e revisar tratados internacionais em direito aeronáutico previamente à convocação de conferências diplomáticas;
- . Auxiliar na interpretação de documentos internacionais de direito aeronáutico sob consulta do Conselho;
- . Estudar problemas relacionados com direito aeronáutico privado que afete a aviação civil internacional.

O Comitê Jurídico também é um Comitê não permanente do Conselho, e reúne sob solicitação do Conselho ou anualmente, desde que haja agenda a ser conduzida. É composto por especialistas jurídicos indicados por todos os Estados membros da OACI para cada reunião. A fim de otimizar o trabalho do Comitê, podem-se estabelecer subcomitês formado por um grupo menor de Estados, para oferecer estudos preliminares aos temas que debatidos nas sessões do Comitê. Atualmente, o único comitê instituído é o Subcomitê sobre atos de ofensa e indisciplina de passageiros.

Quando o Comitê Jurídico elabora propostas de tratados e convenções internacionais ao Conselho, este deve convocar conferências diplomáticas internacionais sobre o assunto, na qual participam todos os Estados Signatários da Convenção de Chicago. Normalmente, esses documentos, para entrarem em vigor, precisam de um número mínimo de ratificações e são juridicamente vinculantes apenas àqueles Estados que depositam seu instrumento de ratificação no Secretariado da OACI.

A última grande conferência diplomática ocorreu em dezembro de 2013, quando foi aprovado o Protocolo de Montreal à Convenção de Tóquio de 1963, o qual trata de passageiros indisciplinados. O Brasil aprovou o Protocolo, mas ainda está pendente de depositar seu instrumento de ratificação.

### **Documento de Referência:**

- Regras de Procedimento para aprovação de versão de convenção. Comitê Jurídico - DOC 7669 (*Legal Committee - Procedure for approval of draft conventions*).

### **1.2.5. COMITÊ DE COOPERAÇÃO TÉCNICA**

O Comitê de Cooperação Técnica – *Technical Cooperation Committee* (TCC) supervisiona as atividades e o desempenho do Escritório de Cooperação Técnica da OACI – *Technical Cooperation Bureau* (TCB), não havendo nenhum painel técnico sobre o assunto. Cabe ao TCC propor as diretrizes de atuação do TCB e avaliar, juntamente com o Comitê de Finanças, os resultados do Fundo chamado *Administrative and Operational Services Cost* (AOSC). O Brasil é membro do TCC, participando de suas reuniões o Representante Permanente do Brasil junto à OACI.

### **1.2.6. COMITÊ DE RECURSOS HUMANOS**

O Comitê de Recursos Humanos – *Human Resources Committee* (HRC) é responsável por aprovar as regras gerais da OACI no que concerne a recursos humanos, supervisionando o seu cumprimento. Analisa, ainda, os processos seletivos para os cargos de direção da OACI, o que inclui os cargos de Secretário-Geral, diretores dos escritórios da OACI (nível D1) e diretores dos Escritórios Regionais (nível D2).

O Brasil não é membro do HRC, mas é fundamental que a ANAC esteja representante, ainda que na condição de membro observador, das discussões deste Comitê, tendo em vista a estratégia da Agência de ceder servidores à OACI, na modalidade de *Secondment*. É nas sessões do HRC que se discute o status da força de trabalho da OACI e que se apresentam as oportunidades e áreas para indicação de *Secondment* por parte dos Estados membros.

### **1.2.7. COMITÊ DE FINANÇAS**

O Comitê de Finanças (*Financial Committee* – FIC) é responsável por propor ao Conselho dos orçamentos trienais da OACI. Além disso, também é função do FIC garantir que os montantes autorizados pela Assembleia sejam adequadamente dispendidos, observados os métodos de eficiência na condução dos programas aprovados. O Brasil é membro do FIC, participando de suas reuniões o Representante Permanente junto ao Conselho.

### **1.2.8. COMITÊ DE RELAÇÕES COM O PAÍS ANFITRIÃO**

Esse Comitê é responsável por tratar questões de relacionamento entre a OACI e o Governo do Canadá, principalmente naquilo que toca às facilidades para a integração dos membros da comunidade diplomática vinculada à OACI (vistos para membros de delegações, acesso aos sistemas educacionais e de saúde, entre outros). O Brasil é membro do RHCC, participando de suas reuniões o Representante Permanente junto ao Conselho.

### **1.2.9. GRUPO DE TRABALHO SOBRE GOVERNANÇA E EFICIÊNCIA**

Embora não tenha *status* de Comitê, o Grupo de Trabalho sobre Governança e Eficiência – *Working Group on Governance and Efficiency* (WGGE) é um importante grupo de assessoramento do Conselho, responsável por discutir temas relacionados com a governança e a eficiência da Organização.

Trata, por exemplo, de indicadores de desempenho (*Key Performance Indicators*), mecanismos e procedimentos para convocação de reuniões de alto-nível, regras de procedimentos e programas de trabalho das reuniões de comitês e grupos, requisitos de serviços de tradução, revisão dos resultados das auditorias internas e externas das contas da OACI, avaliação dos índices de eficiência e eficácia, políticas de publicações, entre outros.

Reúne-se concomitantemente às reuniões dos Comitês ou durante as sessões do Conselho e está, atualmente, constituído por 10 Estados.<sup>17</sup>

### **1.3. COMISSÃO DE NAVEGAÇÃO AÉREA**

A Comissão de Navegação Aérea – *Air Navigation Commission* (ANC) avalia e recomenda ao Conselho a aprovação das *Standards and Recommended Practices* (SARPs) e *Procedures for Air Navigation Services* (PANS) relacionados a *safety*, em particular no que se refere a investigação de acidentes, aeródromos, rotas aéreas e auxílios de terra, mapas e cartas aeronáuticas, telecomunicações e auxílios de rádio aeronáuticos, aeronavegabilidade, meteorologia, práticas operacionais, licença de pessoal, registro e identificação de aeronave, regras do ar e controle do espaço aéreo, busca e resgate, gerenciamento da segurança operacional e sistemas de unidades dimensionais.

Composta por dezenove especialistas eleitos pelo Conselho<sup>18</sup> para um período de três anos, tendo como referência a experiência e qualificações na ciência e práticas aeronáuticas. Os membros da ANC atuam com base em sua capacidade técnica individual e não em nome dos Estados que os indicaram. Os Estados podem participar das reuniões da ANC na condição de observadores, sem, contudo, direito a voto. O presidente da ANC deve ser eleito pelo Conselho para um período de um ano.

São funções da ANC:

- . Analisar e recomendar ao Conselho a adoção de emendas aos Anexos da Convenção relacionados a *safety*, PANS e DOCs;
- . Estabelecer subcomissões técnicas nas quais os Estados podem estar representados;
- . Assessorar o Conselho na coleta e comunicação aos Estados de quaisquer informações consideradas necessárias e úteis para o desenvolvimento da navegação aérea;
- . Recomendar ao Conselho quais estudos especiais devem ser desenvolvidos pelo Secretariado e quais publicações relacionadas com a navegação aérea

---

<sup>17</sup> Arábia Saudita, Argentina, China, Cingapura, Estados Unidos, França, Índia, México, Nigéria, Rússia, Tanzânia.

<sup>18</sup> Atualmente, os seguintes Estados podem indicar representantes na ANC: Alemanha, Arábia Saudita, Argentina, Austrália, Brasil, Canadá, China, Cingapura, Coreia do Sul, Espanha, Estados Unidos, França, Gana, Japão, Níger, Reino Unido, Rússia, NORDICAL (mecanismo de rotação entre Dinamarca, Finlândia, Islândia, Noruega, Suécia) e Grupo ABIS (mecanismos de rotação entre Áustria, Bélgica, Irlanda, Luxemburgo, Países Baixos, Portugal e Suíça).

devem ser consideradas, incluindo recomendações quanto a linguagem a ser empregada;

- . Recomendar ao Conselho medidas para a promoção de colaboração internacional em pesquisa e desenvolvimento de técnicas de navegação aérea;
- . Assessorar o Conselho sobre problema de treinamento de pessoal que opera serviços de navegação aérea.

Durante a Assembleia três documentos de especial importância para a ANC são atualizados:

- . O planejamento global da OACI para segurança operacional e navegação aérea;
- . A formulação e implementação das SARPs, PANS e notificação de diferenças;
- . Balanço consolidado das políticas contínuas da OACI e práticas associadas da OACI relacionadas especificamente com navegação aérea.

### **Estrutura e modo de funcionamento:**

A ANC reúne-se 03 vezes ao ano, normalmente nos meses de fevereiro, junho, outubro, coincidentemente com as sessões do Conselho.

De acordo com o DOC 8229, a ANC pode estabelecer grupos de trabalho, os quais têm como objetivo estudar e fazer recomendações sobre questões técnicas, procedimentais e de políticas. O planejamento de curto e médio prazo para o funcionamento da ANC é estabelecido pelo Time de Planejamento (*Planning Team*), qual assessora ao Presidente da ANC sobre como melhorar a eficiência e a eficácia na condução dos assuntos da Comissão. Também cabe a este grupo realizar a coordenação entre os trabalhos da ANC e do Escritório de Navegação Aérea da OACI (*Air Navigation Bureau – ANB*). Existem três tipos de grupos de trabalho na ANC:

#### a) Grupos de trabalho plenos:

Neste caso, os membros são apontados para um período de um ano pelo Presidente da ANC. Têm o objetivo de apoiar o funcionamento administrativa e operacional da ANC. Atualmente, há três grupos de trabalho de participação plena:

- . *Working Group on Procedural Matters (WG/PM)* – tratar de atividades administrativas, organizacionais e procedimentos da ANC;
- . *Working Group on Strategic Review and Planning (WG/SRP)* – identificar novos programas de trabalho; revisar o programa de trabalho; revisar as informações contidas nos relatórios de grupos de especialistas e grupos regionais; elaborar o relatório anual consolidado para aprovação da ANC;
- . *Working Group on AN Work Programme Deliverables Production (WG/PDP)* – revisar, de modo preliminar, mudanças propostas aos Anexos e PANS. Além disso, é o grupo responsável por analisar os comentários dos Estados às propostas de emendas a Anexos e a materiais de orientação.

#### b) Grupos de trabalho da Comissão de participação limitada:

Os Grupos da Comissão (CGs) são grupos menores estabelecidos pelo Presidente da ANC, para tratar de temas específicos e complexos identificados no Programa de Trabalho da ANC. Cada CG tem uma média de quatro membros e um coordenador,

totalizando cinco membros. Os CGs, suas matérias de responsabilidade, coordenadores e membros são atualizados anualmente e publicados no site restrito da ANC.

- c) Grupos de trabalho *ad hoc* (grupos de curto prazo, com tarefa definida e duração redefinidas e de participação limitada)

Os grupos de Trabalho *ad-hoc* (*Ad-hoc working groups* – AHWGs) são estabelecidos por decisão da ANC quando necessários para server a um termo de referência específico relacionado a uma tarefa de uma política ou procedimento técnico específico. Normalmente têm participação restrita, podendo, se necessário, ter participação plena.

Além dos grupos internos, existem 17 painéis ligados diretamente à ANC, os quais são constituídos por especialistas técnicos nomeados pelos Estados. O propósito desses painéis é analisar possíveis soluções para problemas específicos ou o desenvolvimento de padrões para a evolução planejada da navegação aérea que não poderiam ser realizadas dentro da ANC somente ou no Secretariado. Os painéis da ANC têm em média de 15 a 20 membros indicados por qualquer Estado da OACI, não se restringindo àqueles representados na Comissão. O currículo do membro indicado deve ser enviado ao Presidente da ANC para análise e aprovação dos demais comissários. Igualmente como ocorre no caso dos painéis do Conselho, os membros são assessorados por *advisors*.

Os 17 painéis da ANC atualmente em funcionamento são:

<b>PAINEL</b>	<b>SIGLA</b>	<b>REPRESENTAÇÃO DO BRASIL</b>
<i>Aerodrome Design and Operations Panel</i>	ADOP	ANAC (SIA)
<i>Accident Investigation Panel</i>	AIGP	Brasil não participa.
<i>Airworthiness Panel</i>	AIRP	ANAC (SAR)
<i>Air Traffic Management Operations Panel</i>	ATMOPSP	DECEA
<i>Communications Panel</i>	CP	DECEA
<i>Dangerous Goods Panel</i>	DGP	ANAC (SPO)
<i>Flight Operations Panel</i>	FLTOPSP	ANAC (SPO)
<i>Frequency Spectrum Management Panel</i>	FSMP	DECEA
<i>Instrument Flight Procedures Panel</i>	IFPP	DECEA
<i>Information Management Panel</i>	IMP	DECEA
<i>Meteorology Panel</i>	METP	DECEA
<i>Navigation Systems Panel</i>	NSP	DECEA
<i>Remotely Piloted Aircraft Systems Panel</i>	RPASP	ANAC (SAR) e DECEA
<i>Separation and Airspace Safety Panel</i>	SASP	DECEA
<i>Safety Management Panel</i>	SMP	ANAC (SPO, SAR, SPI) e DECEA
<i>Surveillance Panel</i>	SP	DECEA

Além dos 17 painéis, a ANC também conta com o apoio de 18 grupos de especialistas (*experts groups*), que tratam de temas mais específicos da aviação civil. São eles:

01	<i>Aerodrome Met. Obs. and Forecasting Study Group (AMOFSG)</i>	10	<i>Medical Provisions Study Group (MPSG)</i>
02	<i>Airborne Surveillance Task Force (ASTAF)</i>	11	<i>Next Generation Aviation Professionals Task Force (NGAPTF)</i>
03	<i>Aircraft Type Designators Study Group (AIS-AIM SG)</i>	12	<i>Performance-based Navigation Study Group (PBNSG)</i>
04	<i>AIS to AIM Working Study Group AIS-AIM SG)</i>	13	<i>Regional Monitoring Agency Coordinating Group (RMACG)</i>
05	<i>CAST/ICAO Common Taxonomy Team (CICTT)</i>	14	<i>Safety Indicators Study Group (SISG)</i>
06	<i>Communication Failure Coordinating Group (CFCG)</i>	15	<i>Safety Information Exchange Study Group (SIXSG)</i>
07	<i>Fatigue Risk Management Systems Task Force (FRMSTF)</i>	16	<i>Safety Information Protection Task Force (SIPTF)</i>
08	<i>Human Performance Study Group (HPSG)</i>	17	<i>Safety Tools User Group (STUG)</i>
09	<i>Cabin Safety Group (ICSG)</i>	18	<i>Task Force on Risks to Civil Aviation Arising from Conflict Zones (TFRCZ)</i>

A seguir, se detalham os painéis da ANC.

### **1.3.1. Painel de Projeto e Operações de Aeródromos – ADOP**

O Painel de Projeto e Operações de Aeródromos – *Aerodrome Design and Operations Panel (ADOP)* foi criado em substituição ao antigo Painel de Aeródromos (AP), como decorrência da necessidade de uma abordagem integrada entre infraestrutura e operações aeroportuárias. Essa mudança se explica porque o desenvolvimento do setor ensejava não mais a construção de novos aeroportos, mas a compatibilização dos existentes com relação à possibilidade de operação de aeronaves mais exigentes, considerando-se, basicamente, as características geométricas das aeronaves. O desenvolvimento da tecnologia até então inexistente quando da definição dos requisitos de projeto de aeródromos deve ser levada em consideração nesta abordagem integrada.

Nesse sentido, o principal objetivo do ADOP é a reestruturação holística do Anexo 14 e materiais complementares (*Guidance Material*), de modo a facilitar o uso e internalização dos Estados considerando as operações aeroportuárias atuais. Adicionalmente, os trabalhos do ADOP também contemplam a coordenação das atividades elencadas em *Job Cards* definidos pela ANC acerca dos seguintes assuntos:

- . Avaliação e relatório das condições de superfície das pistas;

- . Sistemas de desaceleração de aeronaves;
- . Superfícies de limitação de obstáculos em aeródromos e heliportos ou helipontos;
- . Revisão do Código de Referência de Aeródromos (*design method and governing parameters*);
- . Provisões Internacionais sobre manuseio do solo em aeródromos;
- . Gerenciamento de pavimento de aeroporto (*Airfield Pavement Management*);
- . Planejamento de Resposta a Emergências em Aeródromo (incluindo RFF);
- . Projeto e operações de heliportos;
- . Auxílio visual para dia e noite e em todas as condições meteorológicas;
- . Gerenciamento de superfície incluindo prevenção de incursão em pista;
- . Pista padronizada;
- . Planejamento de aeroportos;
- . Redução de colisão com aves pela aplicação de novas tecnologias e metodologias;
- . Prevenção de danificação por objetos estranhos;
- . Melhoria da capacidade de aeroportos pela promoção de A-CDM;
- . Uso de Tecnologia LED nos instrumentos de auxílio visual;
- . Revisão de inconsistências na definição de abordagem precisa em pista CAT II provisões de aeródromos.

O ADOP é constituído por 17 membros indicados por Estados<sup>19</sup> e 07 entidades observadoras.<sup>20</sup> A ANAC participa ativamente deste painel e indicou como membro o Gerente-Técnico de Infraestrutura e Operações Aeroportuárias, Marcos Roberto Eurich, assessorado, na figura de *advisor*, pelo Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas, Tárík Pereira de Souza, todos da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA).

Para o desempenho de suas funções, o ADOP conta com cinco grupos de trabalho específicos, todos com participação da ANAC.

<b>Grupo de Trabalho</b>	<b>Objetivos</b>
<b><i>Airport Design Working Group (ADWG)</i></b>	Revisar os padrões existentes para projeto de Aeródromos estabelecidos no Anexo 14, Volume I – Aeródromos, e no DOC 9157 – Manual de Projeto de Aeródromos, visando à garantia da segurança operacional em aeródromos.
<b><i>PANS-Aerodromes Study Group (PASG)</i></b>	Realizar estudos específicos na área de gerenciamento operacional de aeródromos com o objetivo de desenvolver procedimentos operacionais que melhorem a segurança das operações e a eficiência dos aeródromos.

<sup>19</sup> Brasil, Austrália, Bélgica, Canadá, China, França, Alemanha, Itália, Japão, Holanda, Noruega, Cingapura, Espanha, Suécia, Emirados Árabes Unidos, Reino Unido, Estados Unidos.

<sup>20</sup> *Airport Council International (ACI), International Air Transport Association (IATA), European Aviation Safety Agency (EASA), EUROCONTROL, International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA), Interstate Aviation Committee (IAC), International Federation of Airline Pilots' Association (IFALPA).*

	Esses procedimentos deverão ser considerados pelas autoridades de aviação civil e operadores de aeródromo durante o processo de certificação do aeródromo e para o monitoramento contínuo da segurança operacional.
<b><i>Visual Aids Working Group – VAWG</i></b>	Revisar ou incluir SARPs ou orientações relacionadas com auxílios visuais de aeródromos, principalmente contidas no Anexo 14, Vol. 1 – Projeto de Aeródromo e DOC 9157 – Manual de Projeto de Aeródromo, Parte 4 – Auxílios Visuais, e Parte 5 – Sistemas Elétricos, visando o fluxo ordenado, eficiente e seguro de aeronaves, veículos e pessoas em aeródromos e seu entorno e também a inclusão de novas tecnologias economicamente e ambientalmente mais sustentáveis.
<b><i>Heliports Design Working Group – HDWG</i></b>	Revisar os padrões existentes para projeto, certificação e operação de heliportos e revisar revisão e inclusão de padrões de projeto e operação de heliportos, estabelecidos no Anexo 14, Volume II – Heliportos e no DOC 9261 – Manual de Heliportos, visando a garantia da segurança operacional em heliportos.
<b><i>Rescue and Fire Fighting Working Group – RFFWG</i></b>	Revisar, desenvolver e propor atualizações aos SARPs dispostos no Anexo 14, Volume I – Projeto e Operações de Aeródromos e Volume II – Heliportos e às orientações contidas no Manual de Serviços Aeroportuários (Doc. 9137-AN/898), Parte 1 Resgate e Combate ao Fogo, Parte 5 – Remoção de Aeronaves Inoperantes e Parte 7 – Plano de Emergência em Aeródromo.

**Documentos de referência:**

- . Anexos 6 (Operação de Aeronaves), 14 (Aeródromos), 15 (Serviços de Informação Aeronáutica) e 19 (Gerenciamento da Segurança Operacional).
- . Manual de Serviços de Aeroportos – DOC 9137 (*Airport Services Manual*);
- . Manual de Projeto de Aeródromos – DOC 9157 (*Aerodrome Design Manual*);
- . Manual de Certificação de Aeródromos – DOC 9774 (*Manual on Certification of Aerodromes*);
- . Manual de Heliportos – DOC 9261 (*Helicopter Manual*);
- . PANS-Aeródromos – DOC 9981;
- . Manual A-SMGCS – DOC 9830;
- . IATA IGOM;
- . GASP – Parte sobre segurança em pista;
- . ASBU BO-ACDM B1-ACDM.

### **1.3.2. Painel de Aeronavegabilidade – AIRP**

O Painel de Aeronavegabilidade – *Airworthiness Panel* (AIRP) tem como objetivo principal elaborar e manter atualizadas as SARPs e os materiais de orientação relacionados com:

- . Aeronavegabilidade continuada e provisões de certificação de aeronaves do Anexo 8 — Aeronavegabilidade de aeronave;
- . Manutenção de aeronaves relacionada com as provisões do Anexo 6 — Operações de Aeronave;
- . Nacionalidade e marcas de registro de aeronave – Anexo 7;
- . Aumento da harmonização regulatória de aeronavegabilidade relacionada com certificação e reconhecimento de aprovação.

O AIRP é constituído por 19 membros indicados por Estados<sup>21</sup> e 06 entidades observadoras.<sup>22</sup> A ANAC participa ativamente deste painel e indicou como membro o Gerente de Engenharia de Produto, Nelson Nagamine, assessorado (na figura de *advisor*), pelo Gerente Engenharia de Manutenção, Eduardo Américo Campos, todos da Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR).

Apesar de ser um dos principais temas tratados pela ANC, o Painel de Aeronavegabilidade ficou inativo entre 2007 e 2013. Desde então, destacam-se os seguintes temas de discussão:

- . Adoção do SMS para organizações projetistas e/ou fabricantes de hélices e motores de aeronaves;
- . Reconhecimento global de organizações de manutenção;
- . Suspensão, revogação e transferência de certificado de tipo;
- . Expansão dos SARPs relativos a projeto do Anexo 8 para abranger aviões leves, abaixo de 750 kg;
- . Diretrizes de Aeronavegabilidade com informações que possam levar a atos de interferência ilícita (*security*);
- . Registro de manutenção eletrônico (EMR);

Tendo em vista a complexidade dos assuntos discutidos no âmbito do AIRP, foram instituídos quatro grupos de trabalho, os quais têm como objetivo propor aos membros do Painel atualizações ou novas SARPs e materiais de orientação referentes a seus temas específico, conforme os *Job Cards* estabelecidos. A ANAC participa de apenas dois destes grupos de trabalho – WG1 e WG4.

---

<sup>21</sup> Brasil, Austrália, Alemanha, Arábia Saudita, Canadá, China, Egito, Finlândia, França, Índia, Itália, Japão, Coreia do Sul, Rússia, Cingapura, Emirados Árabes Unidos, Suíça, Reino Unido, Estados Unidos.

<sup>22</sup> *International Air Transport Association (IATA)*, *European Aviation Safety Agency (EASA)*, *International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA)*, *International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA)*, *International Business Aviation Council (IBAC)*, *International Federation of Airworthiness (IFA)*.

<b>Grupo de Trabalho</b>	<b>Job Cards</b>
<b>WG 1 – Manutenção</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. AIRP002: reconhecimento global de AMOs;</li> <li>. AIRP009: registro de manutenção eletrônico.</li> </ul>
<b>WG 2 – Aeronavegabilidade inicial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. AIRP003: suspensão e revogação de certificado de tipo;</li> <li>. AIRP006: diretrizes de aeronavegabilidade com informações sensíveis a <i>security</i>;</li> <li>. AIRP008: validade de certificado de aeronavegabilidade;</li> <li>. AIRP007 (item 1): transferência de certificado de tipo.</li> </ul>
<b>WG 3 – Miscelânea</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. AIRP 001: SMS para fabricantes de hélices e motores;</li> <li>. AIRP007 (outros itens): vários assuntos.</li> </ul>
<b>WG 4 – Aviões abaixo de 70Kg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. AIRP 005: Expansão do Anexo 8 para aviões abaixo de 750kg.</li> </ul>

**Documentos de referência:**

- . Anexos 6 (Operação de Aeronaves), 07 (Marcas de Registro e Nacionalidade de Aeronaves), 08 (Aeronavegabilidade de Aeronaves);
- . DOC 9760.

**1.3.3. Painel de Artigos Perigosos – DGP**

O Painel de Artigos Perigosos – *Dangerous Goods Panel* (DGP) tem como objetivo principal desenvolver e manter uma estratégia global para lidar com os riscos associados ao transporte aéreo de artigos perigosos, por meio da elaboração e manutenção de SARPs, Instruções Técnicas (DOC 9284), Guia de Resposta a Emergências (DOC 9481) e materiais de orientação relacionados com o transporte seguro de artigos perigosos por via aérea, incluindo:

- . Promoção da harmonização inter-organizacional e intermodal com vistas a facilitar o transporte seguro;
- . Identificação de lacunas nas regulações de segurança de artigos perigosos;
- . Identificação de riscos associados ao transporte aéreo de artigos perigosos;
- . Desenvolvimento de estratégias de mitigação baseadas no desempenho para lidar com o risco;
- . Desenvolvimento de diretrizes para o treinamento em artigos perigosos com o objetivo de obter conformidade plena com as regulações das entidades envolvidas; e
- . Desenvolvimento de diretrizes e estratégias para a notificação e investigação de ocorrências envolvendo o transporte de artigos perigosos.

O DGP é constituído por 13 membros indicados por Estados e organizações não governamentais<sup>23</sup> e 12 entidades observadoras.<sup>24</sup> A ANAC participa ativamente deste painel e indicou como membro o Gerente-Técnico de Artigos Perigosos, Bruno Carraca, assessorado (na figura de *advisor*) pelo Especialista em Regulação da Aviação Civil da mesma gerência, Herberth dos Reis, ambos da Superintendência de Padrões Operacionais (SPO).

O DGP trabalha de maneira coordenada com outros grupos de especialistas responsáveis por outros Anexos, incluindo o AVSECP, FLTOPSP, AIRP e o FALP. Reúne-se regularmente a cada dois anos, em anos ímpares. Entre o período de duas reuniões, acontecem grupos de trabalho gerais (*Working Group of the Whole - WGW*) e grupos de trabalho específicos (*Working Group on Training, Working Group on Lithium Batteries, Working Group on Reporting, International Multidisciplinary Lithium Battery Transport Coordination Meeting*).

<b>Grupo de Trabalho</b>	<b>Objetivo</b>
<b><i>Working Group on Reporting</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Desenvolver procedimentos para notificação mandatória e voluntária de ocorrências com artigos perigosos;</li> <li>. Desenvolver procedimentos para investigação de ocorrências com artigos perigosos;</li> <li>. Desenvolver alterações aos regulamentos vigentes (Anexo 18, DOC 9284, Suplemento) no que diz respeito a ocorrências e investigação de ocorrências com artigos perigosos;</li> <li>. Desenvolver um sistema global de notificação de ocorrências.</li> </ul>
<b><i>Working Group on Lithium Battery</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Apresentar propostas de alteração aos regulamentos vigentes de artigos perigosos, especificamente sobre o tema de baterias de lítio. A estrutura do grupo de trabalho é a mesma de um painel.</li> </ul>
<b><i>International multidisciplinary lithium battery transport conference meeting</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Levantar as principais questões relativas à segurança do transporte de baterias de lítio por via aérea;</li> <li>. Realizar e apresentar os resultados de testes sobre baterias de lítio em compartimentos de carga de aeronaves.</li> </ul>
<b><i>Working group on training</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Desenvolver uma estrutura de treinamento de transporte de artigos perigosos baseado em competências;</li> <li>. Desenvolver materiais de orientação para regulados e autoridades voltados à análise</li> </ul>

<sup>23</sup> Brasil, Alemanha, Austrália, Canadá, China, Coreia do Sul, Holanda, Nova Zelândia, Rússia, Japão, Emirados Árabes Unidos, Reino Unido, Estados Unidos, Espanha, França, Itália, *International Air Transport Association (IATA)*, *International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA)*, *International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA)*.

<sup>24</sup> Áustria, África do Sul, Dinamarca, Bahamas, Suíça, CEFIC, DGAC, EASA, GEA, IAEA, OTAN, NEMA, PRBA, UPU, WNTI, OMS.

	<p>e obtenção de aprovação sobre os treinamentos baseados em competência;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Substituir os modelos atuais de treinamento de artigos perigosos existentes nas normas vigentes pelo modelo baseado em competências;</li> <li>. Desenvolver padrões de treinamento por competências para operadores aéreos, expedidores de artigos perigosos (incluindo aqueles que atuam em seu nome), operadores postais designados e autoridades de aviação civil.</li> </ul>
--	---

Dentre os assuntos mais discutidos no DGP, o tema de transporte de baterias de lítio é aquele que se encontra mais em voga. Após anos de debates e testes realizados, em 2014 o transporte de baterias de lítio metálico isoladas (UN 3090) foi proibido em aeronaves de passageiros, tendo em vista seu alto grau de risco para a segurança e a ineficácia dos métodos de supressão de fogo presentes nas aeronaves atuais.

Em 2015, as baterias de íon lítio (UN 3480) também tiveram o mesmo resultado. Após longas discussões e divergências entre diferentes especialistas e diferentes painéis da OACI, a ANC e, finalmente, o Conselho da OACI decidiram por proibir esse artigo nas aeronaves de passageiros até que métodos seguros de contenção dos riscos sejam desenvolvidos, por meio de um grupo de trabalho que tem como objetivo desenvolver um padrão de embalagem apropriado para o transporte de baterias de íon lítio.

Sobre este ponto, destaque-se a atuação no movimento que culminou com a proibição de baterias de íon lítio em aeronaves de passageiros. Inicialmente, a proibição não havia sido acatada pelo DGP, por uma maioria simples de votos, devido à inexistência de consenso. Porém, em decorrência da atuação conjunta de diferentes setores da ANAC e após o Brasil solicitar ao Conselho da OACI a revisão da matéria, o que obteve o apoio de outros países como Estados Unidos e Rússia, o tema retornou à ANC, que determinou o banimento das baterias de íon lítio em aeronaves de passageiros em prol da segurança do transporte aéreo. Por fim, a decisão foi tomada em última instância pelo Conselho e um adendo ao DOC 9284 foi publicado com aplicabilidade a partir de 1º de abril de 2016.

**Documentos de referência:**

- . Anexo 18 (Artigos Perigosos);
- . DOC 9284 e 9284 *Supplement*;
- . DOC 9481.

**1.3.4. Painel de Operações de Voo – FLTOPSP**

O Painel de Operações de Voo – *Flight Operations Panel* (FLTOPSP) tem como escopo principal de atuação o Anexo 6 e o documento PANS-OPS da OACI. O principal objetivo do FLTOPSP consiste em desenvolver e manter as SARPS e os materiais de orientação atualizados, incluindo gravações de voo relacionadas a provisões de apoio a investigações de acidentes e incidentes para operações de transporte aéreo comercial; operações de aviação geral; e operações de helicópteros.

O FLTOPSP é composto por 17 representantes de Estados<sup>25</sup> e 08 representantes indicados por organizações observadoras.<sup>26</sup> O membro do Brasil neste fórum é indicado pela ANAC e é o Especialista em Regulação da Aviação Civil da Superintendência de Padrões Operacionais.

Para o desenvolvimento de suas atividades, o Painel é dividido em dez grupos de trabalho, a saber:

<b>Grupo de trabalho</b>	<b>Objetivos</b>
<b><i>Authorization, approval and acceptance subgroup</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Padronizar a utilização dos termos “autorização”, “aprovação” e “aceitação”.</li> <li>. Definir critérios, competências e respostas para cada um dos termos utilizados.</li> <li>. Harmonizar a utilização dos termos no Anexo 6 / DOC 8335.</li> </ul>
<b><i>PBN Operations Subgroup</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Implementação da navegação de área (RNAV) em rotas convencionais;</li> <li>. Criação de material de orientação para utilização da técnica de descida constante em procedimento de pouso - <i>Continuous Descent Final Approach Operations (CDFA)</i>;</li> <li>. Incorporação de PBN nas operações tradicionais, incluindo treinamento e licenças;</li> <li>. Necessidade de aprimorar a capacidade dos procedimentos de aproximação RNP APCH sem a necessidade de certificação RNP AR APCH.</li> </ul>
<b><i>Tiltrotor/Power Lift Subgroup</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Estabelecer orientações em formato de manual ou SARPs para a introdução de aeronaves de decolagem vertical.</li> </ul>
<b><i>Electronic Flight Bag Subgroup</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Atualizar o DOC 10020, <i>Manual of Electronic Flight Bags</i>.</li> </ul>
<b><i>Human in the System Subgroup</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Revisar e aprovar a distribuição de um manual confeccionado pela IATA que trata do monitoramento das atividades na cabine de comando – Material de Orientação para Melhoria do Monitoramento de Tripulação de Voo (<i>Guidance Material for Improving Flight Crew Monitoring</i>).</li> </ul>

<sup>25</sup> Alemanha, Argentina, Austrália, Brasil, Canadá, China, Cingapura, Egito, Emirados Árabes, Estados Unidos, França, Índia, Itália, Japão, Reino Unido, Rússia, Senegal, Suécia.

<sup>26</sup> *European Aviation Safety Agency (EASA), International Council of Aircraft Owner and Pilot Association (IAOPA), International Air Transport Association (IATA), International Business Association Council (IBAC), International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA), International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA), International Federation of Air Traffic Controllers (IFATCA), International Federation of Helicopter Associations (IFHA).*

<i>Flight Data Analysis Programme Subgroup</i>	. Apresentar revisão do DOC 10000, Manual sobre Programas de Análise de Dados de Voo.
<i>Runaway Safety Technology Implementation Subgroup</i>	. Discutir implementação de requisitos referentes a sistemas embarcados para evitar colisões no solo.
<i>All Weather Operations Subgroup</i>	. Desenvolver conceitos, orientações e SARPs referentes às operações que envolvem baixa visibilidade, sistemas de orientação de movimentos na superfície (SMGCS), obtenção de créditos, sistemas de visão melhorada ( <i>enhanced vision systems</i> ), procedimentos de aproximação, sinais visuais no solo, mínimos operacionais de aeródromo (PB AOM), entre outros.
<i>Helicopter Subgroup</i>	. Harmonizar e adaptar os SARPs do Anexo 6 – Parte III às particularidades das operações de helicóptero.
<i>Rescue and Fire Fighting Systems Subgroup</i>	. Avaliar a obrigatoriedade de serviço contra incêndio em operações não comerciais.

### **1.3.5. Painel de Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas – RPASP**

O Painel de Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas – *Remotely Piloted Aircraft Systems Panel* (RPASP) foi constituído para servir como ponto focal e coordenador de todo o trabalho da OACI relacionado com a RPAS, com o objetivo de garantir a interoperacionalidade e a harmonização global das regras, desenvolvimento, para isso, um conceito regulatório de RPAS.

Para cumprir seus objetivos, o RPASP deverá:

- . Revisar, propor emendas e coordenar o desenvolvimento das SARPs relacionadas a RPAS com outros grupos de especialistas da OACI;
- . Avaliar os impactos das provisões propostas sobre aviação conduzida existentes; e
- . Coordenar, quando necessário, o desenvolvimento de posição comum sobre requisitos de espectro de frequência e de largura de banda para o comando e controle de RPAS para as negociações entre a União Internacional de Conferência Mundial de Rádio.

O RPASP é constituído por 20 membros indicados por Estados<sup>27</sup> e 11 entidades observadoras.<sup>28</sup> O membro indicado pelo Brasil é representante do Comando da Aeronáutica, o qual é assessorado por um Especialista em Regulação da Aviação Civil indicado pela ANAC, Ailton de Oliveira Júnior, lotado na Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR).

A ANAC atua em somente um dos grupos de trabalho, o qual trata especificamente de questões de aeronavegabilidade relacionadas com os RPAS. Este grupo tem como objetivos:

- a) Definir classificação de RPA e RPS para o propósito de desenvolver os padrões de aeronavegabilidade aplicáveis;
- b) Desenvolver provisões para certificação de tipo;
- c) Desenvolver provisões para aeronavegabilidade continuada incluindo o enlace de comando e controle;
- d) Desenvolver um modelo de certificado de aeronavegabilidade para RPA; e
- e) Atualizar o material de orientação sobre o assunto.

O representante do Brasil neste grupo é indicado pela ANAC é o mesmo servidor que participa do Painel na condição de *advisor* do membro.

#### **Documentos de referência:**

- . Manual sobre RPAS - DOC 10019 (*Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems*).

#### **1.3.6. Painel de Gerenciamento da Segurança Operacional – SMP**

O Painel de Gerenciamento da Segurança Operacional – *Safety Management Panel* (SMP) foi estabelecido durante a 186ª Sessão da ANC, com o objetivo de desenvolver um novo Anexo dedicado às responsabilidades e processos de gerenciamento da Segurança Operacional da Aviação Civil, relacionados às responsabilidades dos Estados no contexto de seus Programas de Segurança Operacional da Aviação Civil (*State Safety Programs – SSP*).

O novo Anexo 19 foi aprovado em março de 2013, contemplando itens anteriormente estabelecidos nos Anexos 1, 6, 8, 11, 13 e 14. Durante o trabalho de consolidação do novo Anexo foram identificadas necessidades de melhoria e desenvolvimento de aspectos referentes aos Programas de Estado, Coleta e Compartilhamento de Dados e Sistemas de Gerenciamento Operacional (SGSO).

---

<sup>27</sup> Brasil, Austrália, Áustria, Canadá, China, Finlândia, França, Alemanha, Itália, Japão, Coreia do Sul, Holanda, República Tcheca, Rússia, Nova Zelândia, Cingapura, África do Sul, Suécia, Suíça, Dinamarca, Arábia Saudita, Turquia, Reino Unido, Estados Unidos.

<sup>28</sup> *International Air Transport Association (IATA), European Aviation Safety Agency (EASA), Eurocontrol, Eurocae, International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA), International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA), International Business Aviation Council (IBAC), International Federation of Air Traffic Controllers' Association (IFATCA), Royal Aeronautical Society, UVS International, International Federation of Ailine Pilots' Association (IFALPA), Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA).*

O SMP tem, portanto, como principal objetivo desenvolver e/ou manter as provisões de gerenciamento da segurança operacional da OACI para:

- . Auxiliar os Estados no gerenciamento sistemático dos riscos de segurança operacional da aviação; e
- . Dar suporte à continua evolução de uma estratégia proativa para melhorar o desempenho da segurança operacional.

O SMP é constituído por 17 membros indicados por Estados<sup>29</sup> e 08 entidades observadoras.<sup>30</sup> Tendo em vista a transversalidade deste painel, os representantes do Brasil são indicados tanto pelo Comando da Aeronáutica como pela ANAC. O membro é indicado pela ANAC e, atualmente é o Gerente de Normas Operacionais e Suporte, João Garcia, assessorado pelos Especialistas em Regulação da Aviação Civil da SPO, Mário Dias, da Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR), Rafael Ximenes Borges, e da Superintendência de Planejamento Institucional (SPI), Neverton Novaes.

Para o desenvolvimento de seu trabalho, o SMP conta com três grupos de trabalho, os quais estão voltados para cada um dos aspectos relacionados com o gerenciamento da segurança operacional, a saber provisões de SSP, SMS e proteção de dados e informações de segurança operacional. O Brasil participa apenas dos grupos de trabalho sobre SSP e SMS.

<b>Grupo de trabalho</b>	<b>Objetivos</b>
<i>Working Group on Development of amendments to SSP provisions</i>	Desenvolver alterações às disposições sobre Programas de Estado para a Segurança Operacional e atualizar as orientações para a implementação e manutenção de tais programas por meio do manual de gerenciamento da segurança operacional.
<i>Working Group on Development of amendments to SMS provisions</i>	Desenvolver alterações às disposições sobre os Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional.
<i>Working Group on Enhance provisions for the collection, analysis and protection of safety data and safety information</i>	Aprimorar as disposições sobre coleta, análise e proteção de dados de segurança operacional.

#### **Documentos de Referência:**

- . Anexo 19 (Gerenciamento da Segurança Operacional);
- . Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional – DOC 9859.

<sup>29</sup> Brasil, Argentina, Austrália, Camarões, Canadá, China, França, Alemanha, Japão, Nigéria, Rússia, Cingapura, Espanha, Suíça, Emirados Árabes Unidos, Reino Unido, Estados Unidos.

<sup>30</sup> *International Air Transport Association (IATA), União Europeia, International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA), International Business Aviation Council (IBAC), International Federation of Airline Pilots' Association (IFALPA), Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), Airport Council International (ACI), Agency for Aerial Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA).*

## OUTROS PAINÉIS DA ANC:

Além dos painéis descritos na seção acima, os quais tem participação direta da ANAC, os seguintes painéis também estão ligados à ANC e tem como membros representantes do Comando da Aeronáutica:

<b>Painel</b>	<b>Objetivos</b>
<i>Accident Investigation Panel</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Pesquisar e desenvolver provisões para investigação de acidentes e incidentes de modo a permitir que sejam conduzidas em tempo apropriado de acordo com o estabelecido no Anexo 13 e em apoio à implementação do GASP.</li> </ul>
<i>Air Traffic Management Operations Panel</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Desenvolver estratégia e soluções para o gerenciamento do tráfego aéreo (exemplo: <i>air traffic services</i> (ATS), <i>airspace management</i> (ASM), <i>air traffic flow management</i> (ATFM)), originados dos requisitos dos <i>Aviation System Block Upgrades</i> (ASBUs) e de outras fontes, para garantir um ambiente operacional de ATM global harmonizado.</li> <li>· Desenvolver e manter atualizados as SARP e PANS relacionados com serviços de tráfego aéreo, gerenciamento de tráfego aéreo baixo, procedimentos e fraseologia para controle de tráfego aéreo, gerenciamento aeroespacial e coordenação civil-militar.</li> </ul>
<i>ATM Requirements and Performance Panel</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Desenvolver requisitos de ATM, estratégias de transição e estrutura de desempenho, baseada em conceito operacional de ATM.</li> </ul>
<i>Communications Panel</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Desenvolver e atualizar as estratégias e planos para a harmonização de comunicações aeronáuticas conforme o GANP;</li> <li>· Consolidar e desenvolver requisitos operacionais para comunicações de dados e voz;</li> <li>· Monitorar o desenvolvimento e implementação de sistemas e instalações de comunicação ATM;</li> <li>· Desenvolver provisões e materiais de orientação sobre: aplicações de dados terra e ar para serviços de tráfego aéreo, estrutura baseada em desempenho para comunicação e vigilância, C2 para RPAS, ATC para RPAS, SATCOM, procedimentos para apoiar comunicações ATM de voz e dados, segurança cibernética para comunicações ATM.</li> </ul>
<i>Frequency Spectrum Management Panel</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Desenvolver e manter atualizadas as SARP e materiais de orientação para facilitar o gerenciamento de frequência dos sistemas de comunicações, navegação e vigilância;</li> <li>· Atualizar propostas da estratégia de espectro da OACI, mapeando futuros requisitos de espectro para apoiar sistemas de comunicação, navegação e vigilância;</li> <li>· Atualizar a Política da OACI sobre alocação de espectro de frequência aeronáutica;</li> <li>· Elaborar a posição da OACI para as Conferências de Telecomunicação Mundial da ITU;</li> <li>· Apoiar o Secretariado da OACI no desenvolvimento de material de estudos para o setor de radiocomunicação da ITU.</li> </ul>
<i>Instrument Flight Procedures Panel</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Lidar com questões relacionadas à segurança operacional de critérios, requisitos de <i>charting</i>, diretrizes para pessoal operacional, bem como garantia</li> </ul>

	<p>de qualidade de processos de procedimentos de projeto para garantir adequabilidade e qualidade das informações aeronáuticas para o estabelecimento de procedimentos de instrumentalização de voo padronizados mundialmente.</p>
<b><i>Information Management Panel</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Definir a estrutura de interoperabilidade global (<i>Global Interoperability Framework</i>);</li> <li>. Definir e elaborar conceitos, funções e processos de gerenciamento de ATM, para prover informação em tempo suficiente, certificada e de qualidade aos atores do sistema de navegação aérea, as quais são usadas para apoiar operações (Full FF-ICE, sistema de revisão de NOTAM, troca de informação digital MET);</li> <li>. Identificar requisitos de qualidade de serviços necessários para manter a segurança, a integridade, a confidencialidade e a disponibilidade dos sistemas ATM, e para mitigar riscos associados à disjunção intencional;</li> <li>. Identificar os requisitos de SARPs para informação de acordo com blocos de melhorias delimitados no GANP;</li> <li>. Desenvolver estratégias de transição necessárias para a implementação de um SWIM global e novos formatos de troca de informações, incluindo requisitos aeronáuticos futuros;</li> <li>. Planejar fluxos antecipados de informação e dados e com relação a futuros requisitos e capacidade de sistemas ATM</li> </ul>
<b><i>Meteorology Panel</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Definir e elaborar conceitos de serviços meteorológicos aeronáuticos consistentes com os requisitos operacionais, incluindo funções e processos necessários para prover serviços MET de qualidade e custo-eficientes;</li> <li>. Identificar capacidades tecnológicas e científicas necessárias para cumprir com os requisitos operacionais;</li> <li>. Desenvolver e manter atualizadas provisões da OACI relacionadas com MET para a navegação aérea;</li> <li>. Desenvolver ou manter guias de integração de MET aeronáutico para prover estratégias de transição para serviços de MET em consonância com o GANP;</li> <li>. Desenvolver propostas que promovam a interoperabilidade por meio de arranjos colaborativos dos sistemas e serviços de MET em âmbito, local, nacional, sub-regional, regional, multirregional e global.</li> </ul>
<b><i>Navigation Systems Panel</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Lidar com questões técnicas e operacionais relacionadas com sistemas de navegação por rádio para garantir sua compatibilidade com os requisitos de desempenho e função dos sistemas ATM.</li> </ul>
<b><i>Separation and Airspace Safety Panel</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Desenvolver mínimos de separação e nível requerido de desempenho dos procedimentos de comunicação, navegação e vigilância, considerando demanda futura e capacidade aeroespacial.</li> <li>. Desenvolver procedimentos e técnicas de ATM para a determinação de indicadores de segurança operacional de sistemas ATM, aceitáveis níveis de segurança operacional e métricas apropriadas à expressão deles.</li> </ul>
<b><i>Surveillance Panel</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Desenvolver e manter atualizadas as SARPs e materiais de orientação que tratam de aspectos processuais e</li> </ul>

	técnicos de sistemas de vigilância aeronáutica transportado e baseados em solo, ACAS, sistemas e instalações relacionados, capacidades de vigilância transportadas, aplicações de vigilância transportada avançada, redes de segurança operacional de solo, provisões de capacidade <i>detect and avoid</i> para RPAS.
--	--

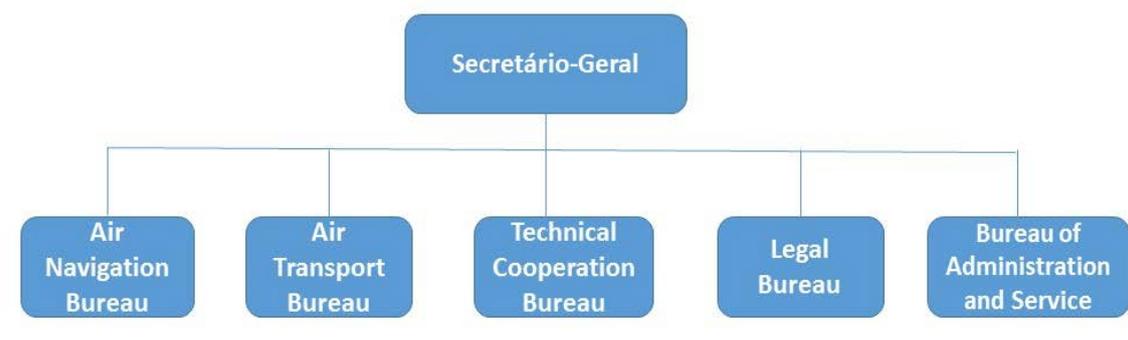
**Documentos de Referência:**

- Composição da Comissão de Navegação Aérea e participação em seus trabalhos – Resolução A38-13 (*Composition of the Air Navigation Commission and participation in its work*);
- Constituição e Termos de Referência da Comissão de Navegação Aérea – DOC 7162 (*Constitution and Terms of Reference of the Air Navigation Commission*);
- Regras de Procedimento da ANC – DOC 8229 (*Rules of Procedure for the Air Navigation Commission*);
- Diretrizes o Conselho sobre a condução das Reuniões da OACI – DOC 7986 (*Directives of the Council concerning the Conduct of ICAO Meetings*);
- Diretrizes para os tipos de reuniões segmentadas de navegação aérea e regras de procedimento para sua condução – DOC 8143 (*Directives to Divisional type Air Navigation Meetings and Rules of Procedure for their Conduct*);
- Diretrizes para reuniões regionais de navegação aérea e regras de procedimento para sua condução – DOC 8144(*Directives to Regional Air Navigation Meetings and Rules of Procedure for their Conduct*); e
- Diretrizes para os painéis da Comissão de Navegação Aérea – DOC 7984 (*Directives for Panels of the Air Navigation Commission*).

**1.4. SECRETARIADO**

O Secretariado constitui-se como um corpo técnico e administrativo permanente, que presta suporte ao Conselho, à ANC, aos Comitês, aos Painéis e demais fóruns de discussão. Tem como função principal executar o programa de trabalho da OACI, mantendo atualizada toda a documentação da Organização. Divide-se em cinco divisões principais, chamadas de *Bureaus*, cada uma chefiada por um diretor que se reposta diretamente ao Secretário-Geral (SG):

Figura 5 – Estrutura do Secretariado da OACI



O SG é o responsável pela direção do trabalho do Secretariado, provendo liderança a um corpo técnico internacional altamente qualificado e especializado, que não atua na condição de representante de nenhum Estado, mas de funcionários internacionais que seguem o Código de Conduta do Sistema das Nações Unidas.

O SG tem mandato de quatro anos, é escolhido por eleições entre os membros do Conselho. Normalmente, aplica-se um rodízio entre as regiões para que haja representação geográfica. A atual Secretária-Geral é proveniente da Ásia e cumpre seu mandato até 2019, quando novas eleições decidirão sobre sua recondução. O novo candidato deverá, possivelmente, ser indicado por algum país da região latino-americana.

Além dos *Bureaus*, o Secretariado da OACI também é constituído por sete Escritórios Regionais, os quais têm a função de desenvolver e implementar e iniciativas relacionadas à segurança operacional, navegação aérea, segurança da aviação civil, facilitação e cooperação técnica em âmbito regional, especialmente no que se refere aos planos globais da OACI – GASP e GANP, que serão discutidos em seções posteriores deste Anexo.

Figura 6 – Escritórios Regionais da OACI



Para a região da América do Sul, considerando-se, como tal, a região geográfica entre o Panamá e a Antártica, a OACI estabeleceu o Escritório Regional SAM, com sede em Lima. Já a região entre o Caribe, América Central (acima do Panamá) e América do Norte está sob a responsabilidade do Escritório Regional NACC, com sede na Cidade do México.

A função principal dos Escritórios OACI-Lima e OACI-NACC é garantir a implementação regional dos padrões e normas recomendadas contidas nos Anexos, materiais de orientação (DOCs) e PANS, além das medidas previstas nos planos globais da OACI relacionados com segurança operacional (*Global Aviation Safety Plan – GASP*) e navegação aérea (*Global Aviation Air Navigation Plan – GANP*) no continente americano. Para isso, os escritórios contam com o apoio de um corpo técnico

especializado em assuntos relacionados com segurança operacional, navegação aérea e segurança da aviação (AVSEC).

Para a implementação do GASP, foi estabelecido, em 2008, o Grupo Regional de Segurança Operacional da Aviação – Pan-América (*Regional Aviation Safety Group – Pan America – RASG-PA*), o qual tem como objetivo promover a harmonização e coordenação entre os esforços relacionadas à segurança operacional voltados à redução dos riscos e à implementação das iniciativas de segurança (*safety initiatives*) nas regiões SAM e NACC. O RASG-PA é formado por representantes dos Estados e da indústria, e assessorado pelos Secretariados dos Escritórios Regionais da OACI.

Para a implementação do GANP, foi estabelecido, por sua vez, o Grupo Regional de Planejamento e Execução CAR/SAM (GREPECAS). Também é constituído por representantes dos Estados e da indústria, sendo assessorado pelos Secretariados da OACI-Lima e da OACI-NACC. Tanto o RASG-PA quanto o GREPECAS serão explicados de maneira mais aprofundada em seções subsequentes.

Além de prover suporte técnico para a implementação dessas medidas, esses Escritórios são responsáveis por promover ações de cooperação técnica e cursos ou seminários de capacitação para os Estados das regiões. Cabe aos Escritórios regionais organizar, a cada dois anos, as reuniões de alto-nível entre as autoridades de aviação civil, para discutir temas de *safety*, principalmente.

O Escritório de Lima é também a sede e funciona como secretariado do Sistema Regional de Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP), o qual é se constitui como a Organização Regional de Vigilância da Segurança Operacional (*Regional Safety Oversight Organization – RSOO*), estabelecida para promover a harmonização e cooperação entre os Estados da Região SAM em atividades relacionadas com licença, certificação e vigilância de oficinas de manutenção e de certificação. Para isso, o SRVSOP, por meio de seus painéis, desenvolve e mantém os LARs (Regulamentos Latino-Americanos de Aviação Civil), conforme será analisado em seção posterior.

Mecanismo semelhante existe para a região do Caribe (CAR), mas não está sob a coordenação da OACI, e sim da *Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Area* (COCESNA). Atualmente, os diretores da OACI-Lima e do COCESNA tem envidado esforços para harmonizar os regulamentos entre ambas as regiões.

## **1.5. PROCESSO NORMATIVO DA OACI**

### **A Convenção de Chicago**

A Convenção de Chicago constitui-se como um tratado internacional juridicamente vinculante aos Estados que o ratificam. Além de estabelecer a OACI, a Convenção de Chicago também dispõe em seu texto algumas provisões importantes voltadas à harmonização regulatória das operações aéreas entre os Estados contratantes.

Essas normas mais gerais da Convenção são detalhadas ao longo de seus 19 Anexos, os quais estabelecem os chamados padrões e práticas recomendadas (*Standards and Recommended Practices – SARPS*), que abrangem todos os aspectos técnicos e operacionais da aviação, incluindo serviços e instalações necessários ao apoio das operações aéreas. Atualmente, existem mais de 12 mil SARPS publicadas.

A diferença entre padrão e práticas recomendada está na necessidade da demonstração pelos Estados do cumprimento dos requisitos. Os padrões são reconhecidos como necessários para a regularidade e eficiência da navegação aérea, para a segurança operacional e segurança da aviação, e, por isso, são auditados pela OACI, ao passo que as práticas recomendadas são desejáveis para cumprir esses mesmos objetivos, razão pela qual sua validação não está incluída em nenhum programa de auditoria. Em termos de linguagem, os padrões normalmente empregam o verbo *should* e as práticas recomendadas *shall*.

Caso as SARPS não sejam adotados nos regulamentos nacionais, os Estados devem necessariamente notificar à OACI as diferenças existentes entre o que está estabelecido nos Anexos e PANS e a legislação nacional. Devem, ainda, publicar essas diferenças no chamado *Aeronautical Information Publication (AIP)*, o qual tem como objetivo dar conhecimento a todos os atores acerca de quais são as diferenças nas operações aéreas e na navegação aérea que operam naquele país, em relação aos padrões e práticas estabelecidos pela OACI.

A estrutura e conteúdo dos AIP são padronizados pela OACI, mas a publicação está a cargo das autoridades de aviação de cada país. Normalmente, os AIP são formados por três artes: GEN (geral), ENR (em rota) e AD (aeródromos). São mantidos atualizados por meio de revisões periódicas de 28 ou 56 dias. Essas revisões periódicas são chamadas de AIRAC (*Aeronautical Information Regulation And Control*). No Brasil, a publicação do AIP está a cargo do Comando da Aeronáutica.

Os processos de auditoria da OACI para *safety* e *security* – USOAP e USAP, respectivamente, também são responsáveis por verificar se os Estados internalizam as SARPs em seus regulamentos internos de modo substantivo e notificam e publicam quaisquer diferenças existentes. Esse item é analisado em um dos oito elementos críticos das auditorias, o qual é chamado de LEG (legislação).

## Os Anexos

De acordo com as competências de cada área, os Anexos da OACI estão divididos da seguinte forma, sendo a ANAC responsável pela implementação dos Anexos abaixo descritos:

### Anexos e competências na OACI

ANAC (Conselho)	
09 – Facilitation	
16 – Environmental Protection	
17 – Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference	
ANAC (ANC)	DECEA e CENIPA (ANC)
01 – Personnel Licensing	02 – Rules of the Air
05 – Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations	03 – Meteorological Service for International Air Navigation
06 – Operation of Aircraft	04 – Aeronautical Charts
07 – Aircraft Nationality and Registration Marks	10 – Aeronautical Telecommunications
08 – Airworthiness of Aircraft	11 – Air Traffic Services
14 – Aerodromes	12 – Search and Rescue
18 – The Safe Transport of Dangerous Goods by Air	13 – Aircraft Accident and Incident Investigation
	15 – Aeronautical Information Services
ANAC / DECEA / CENIPA (ANC)	
19 – Safety Management	

## **Anexo I. PERSONNEL LICENSING**

O Anexo 1 define os padrões e práticas recomendadas para o licenciamento de tripulação (pilotos, mecânicos de voo e navegadores de voo), controladores de tráfego, operadores de estações aeronáuticas, técnicos de manutenção e despachantes de voo. O objetivo é preservar certa homogeneidade nos requisitos de licenciamento, definindo e garantindo o cumprimento de padrões internacionais.

## **Anexo II. RULES OF THE AIR**

As Regras do Ar foram instituídas pela ICAO com o objetivo de garantir operações de serviços aéreos seguras e eficientes. Elas consistem em três tipos: regras gerais, regras de voo visual e regras de voo instrumental. Elas se aplicam indistintamente ao espaço aéreo sobrejacente aos oceanos e aos territórios nacionais. Compete ao comandante da aeronave garantir o cumprimento das Regras do Ar.

Plano de voo é um documento que deve ser preenchido junto aos serviços de tráfego aéreo para todos os voos que cruzarão fronteiras internacionais. O plano de voo contém informações sobre a identidade da aeronave e seus equipamentos, o ponto e horário da partida, a rota e a altitude em que será realizado o voo, o destino previsto e o tempo estimado de chegada, e o aeroporto alternativo no caso de impossibilidade de pouso no aeroporto de destino. O plano de voo também deve especificar se o voo irá ocorrer pelas regras de voo visual ou instrumental.

Independentemente do que consta no plano de voo, os comandantes de aeronaves são inteiramente responsáveis por evitar colisões com outras aeronaves sempre que estiverem operando em condições visuais – princípio do veja-e-evite (*see-and-avoid*). No caso de voos operados conforme as regras de voo instrumental, as aeronaves serão mantidas separadas pelo controle de tráfego aéreo.

## **Anexo III. METEOROLOGICAL SERVICE FOR INTERNATIONAL AIR NAVIGATION**

O conhecimento das condições meteorológicas é essencial para garantir a segurança, a eficiência e a regularidade das operações aéreas. O objetivo do Anexo 3 é contribuir para a segurança, a eficiência e a regularidade das operações, por meio do provimento de toda informação meteorológica necessária aos operadores, tripulantes, unidades de serviço de tráfego aéreo, unidades de busca e resgate, operadores aeroportuários e outros entes que tenha interface com a atividade de aviação.

Relatórios e previsões dos aeroportos (*aerodromes reports and forecasts*): inclui dados sobre o vento de superfície, visibilidade, alcance da visão de pista, clima, nebulosidade, temperatura, pressão atmosférica. São publicados a cada ½ hora ou a cada hora.

- Previsões de pouso (*landing forecasts*): são elaborados por alguns aeroportos internacionais e apensos aos relatórios dos aeroportos. Possuem validade de duas horas. Contém informações sobre as condições da pista no que se refere a vento de superfície, visibilidade, clima e nebulosidade;
- *World Area Forecast System (WAFS)*: sistema instituído pela ICAO com o propósito de aos Estados e à comunidade de aviação civil internacional

informações padronizadas de alta qualidade sobre condições meteorológicas, em particular, no que concerne a temperatura, umidade.

Com o intuito de prover informações sobre eventuais nuvens de cinzas vulcânicas, a OACI instituiu, em parceria com outras organizações internacionais, um observatório internacional sobre vulcões (*international airways volcano watch – IAVW*). Os pilares desse observatório são nove centros de informações vulcânicas espalhados pelo globo que divulgam informações periódicas.

#### **Anexo IV. AERONAUTICAL CHARTS**

Para que as operações aéreas sejam seguras e eficientes, é indispensável que esteja disponível uma fonte autorizada de informações completas e atualizadas sobre navegação aérea. Cartas e mapas aeronáuticos são uma maneira coordenada e condensada de se prover essas informações.

O Anexo 4 define a obrigação dos Estados contratantes de elaborar e tornar disponível determinados tipos de cartas aeronáuticas. Ele disciplina a cobertura dessas cartas, seu formato, identificação e conteúdo (incluindo padronização da simbologia e cores). O objetivo é criar parâmetros que atendam a necessidade que a aviação possui de dispor de informações uniformizadas e consistentes.

#### **Anexo V. UNITS OF MEASUREMENT TO BE USED IN AIR AND GROUND OPERATIONS**

A questão das unidades de medida que são usadas na aviação remete aos temas discutidos durante a Convenção de Chicago (1944) e nos anos posteriores. Atualmente, o Anexo 5 abarca as unidades de medida utilizadas nas comunicações ar-terra e nas operações de ar e operações de terra. O Anexo 5 utiliza o Sistema Internacional de Medidas (*Système International d’Unités – SI*).

O Anexo 5 reconhece algumas exceções permanentes ao SI, dentre as quais as seguintes: litro, graus Celsius, grau de mensuração do ângulo da aeronave. Além disso, são reconhecidas exceções temporárias ao SI. São elas: milha náutica, nó e pé (quando usado para medir altitude).

#### **Anexo VI. OPERATION OF AIRCRAFT**

A essência do Anexo 6 é a assunção de que as operações de aeronaves no transporte aéreo internacional devem ser altamente padronizadas, com o fim de garantir os mais elevados níveis de segurança e eficiência.

O Anexo 6 é dividido em 3 partes: Parte I – aviação comercial; Parte II – aviação geral; e Parte III – helicóptero. O Anexo 6 trata de inúmeros temas, dentre os quais, aqueles relacionados a seguir: operações de aeronaves; desempenho; comunicações e equipamento de navegação; manutenção; documentos de voo; responsabilidade pelo pessoal de voo; e segurança da aeronave contra atos de interferência ilícita.

O Anexo 6 contribui para a segurança ao definir critérios para a adoção de práticas operacionais seguras. Contribui também para a segurança e a regularidade encorajando os Estados contratantes a facilitar as passagens sobre seus territórios de aeronaves comerciais oriundas de terceiros países.

Fatores humanos são um dos elementos considerados no Anexo 6. São definidas as responsabilidades dos Estados na supervisão dos operadores aéreos, em particular, no que se refere à tripulação. O principal dispositivo do Anexo sobre fatores humanos requer aos Estados contratantes que seja estabelecido um método de supervisão das operações de voo, tendo em vista o objetivo de garantir um nível continuado de segurança. Determina a provisão de um manual de operações para cada tipo de aeronave e aloca aos operadores aéreos o ônus de instruir o pessoal envolvido com operações de voo sobre suas obrigações e deveres.

#### **Anexo VII. AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS**

O Anexo 7 é o mais curto de todos os anexos e trata das marcas de identificação e nacionalidade de uma aeronave. Em uma planilha separada, o Anexo 7 classifica as aeronaves pelo modo como elas se sustentam no ar. São definidos procedimentos e parâmetros para a utilização de letras, números e outros símbolos gráficos que são usados para marcar o registro e a nacionalidade da aeronave. O Anexo define de que maneira as aeronaves receberão as marcas de identificação.

#### **Anexo VIII. AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT**

Com base em critérios de segurança, toda aeronave precisa ser projetada, construída e operada em conformidade com requisitos de aeronavegabilidade determinados pelo Estado de Registro. A declaração do Estado atestando a capacidade da aeronave é denominada Certificado de Aeronavegabilidade.

O Anexo 8 divide-se em 4 partes: (i) definições; (ii) procedimentos de certificação e aeronavegabilidade continuada; (iii) requisitos técnicos para certificação de *new large aeroplane designs*; (iv) helicópteros;

Com o intuito de facilitar importação e exportação de aeronaves, assim como viabilizar as operações de *leasing*, *charter* ou intercâmbio, e para facilitar a operação de aeronaves no ambiente internacional, o Artigo 33 da Convenção prevê que todo Estado de Registro deve reconhecer e tornar válido os certificados de aeronavegabilidade expedidos por outro Estado Contratante, desde que esse certificado atenda a requisitos mínimos iguais ou superiores àqueles exigidos pela OACI. Reconhece-se, porém, que os requisitos exigidos pela OACI não substituem a legislação nacional de um Estado e que os critérios exigidos por um Estado para certificar uma determinada aeronave são aqueles constantes de suas normas domésticas.

#### **Anexo IX. FACILITATION**

A definição de SARPS para facilitação deriva de inúmeros dispositivos da Convenção de Chicago, como, por exemplo:

- . Art. 37: obriga a OACI a adotar e manter atualizados SARPS para procedimentos de alfândega e imigração;
- . Art. 22: obriga os Estados contratantes a adotar medidas práticas para facilitar a navegação aérea internacional, prevenindo atrasos desnecessários de aeronaves, tripulações, passageiros e cargas, em

especial, no que se refere à administração de leis e normas relacionadas à imigração, quarentena e alfândega.

O Anexo 9 provê um arcabouço que serve de referência para os administradores de aeroportos internacionais, descrevendo os limites máximos de obrigações que são apostas à indústria e as facilidades mínimas que devem ser fornecidas pelos Governos.

Tradicionalmente, o foco do Anexo 9 tem sido a redução do *paperwork*, a padronização da documentação e a simplificação de procedimentos. Desde 2002, o foco se alterou para (i) o desenvolvimento de técnicas de inspeção baseada no gerenciamento de riscos, com o objetivo de aumentar a eficiência, reduzir a congestão nos aeroportos e aprimorar o nível de segurança; (ii) o controle de abusos como tráfico de drogas e fraudes nos documentos de viagens; e o apoio ao crescimento do comércio e turismo internacionais.

Atualmente, a estratégia da ICAO para o tema facilitação reconhece três grandes áreas de atuação:

- . Padronização de documentos de viagem;
- . Racionalização de procedimentos e sistemas de controle de fronteira; e
- . Cooperação internacional em temas de segurança contra interferência ilícita.

#### **Anexo X. AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS**

Três dos mais complexos e essenciais elementos para a aviação civil internacional são a vigilância, a navegação e as comunicações aeronáuticas. Todos esses temas são cobertos pelo Anexo 10, o qual é dividido em 5 volumes, a saber:

- . Volume I: *radio navigation aids*;
- . Volume II: procedimentos de comunicação, incluindo aqueles com status de PANS;
- . Volume III: sistemas de comunicação (Parte I – sistema digital de comunicação de dados; Parte II – sistemas de comunicação por voz);
- . Volume IV: sistemas de prevenção a colisões e vigilância por radar;
- . Volume V: *Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization*.

O Volume I é um documento técnico que define os sistemas necessários para prover apoio de rádio às operações aéreas internacionais em todas as fases do voo. Os Volumes II e III, por sua vez, cobrem duas categorias de comunicações de voz e dados que servem à aviação civil internacional. Trata-se de comunicações terra-terra, entre dois pontos distintos no solo, e terra-ar, entre uma aeronave em operação e um ponto no solo. O Volume IV contém SARPS e material de orientação para vigilância por radar (*secondary surveillance radar – SSR*) e prevenção de colisões (*airborne collision avoidance systems – ACAS*). O Volume V traz SARPS e material de orientação sobre a utilização de frequências aeronáuticas.

#### **Anexo XI. AIR TRAFFIC SERVICES**

Os serviços de tráfego aéreo são uma das facilidades de apoio de terra mais importantes para a operação da aviação civil internacional. O espaço aéreo mundial é dividido em regiões de informação de voo (*flight information regions – FIR*), as quais

compreendem regiões de baixa densidade de tráfego, como as áreas oceânicas, nas quais se provê apenas os serviços de alerta e informação de voo. Existem, ainda, as zonas com elevada movimentação de tráfego aéreo, nas quais há a provisão adicional de serviços de controle de tráfego aéreo.

O objetivo primordial dos serviços de tráfego aéreo é prevenir colisões entre aeronaves, seja no taxiamento na área de manobra, decolagem, pouso ou rota de voo.

O Anexo 11 contém um requisito para que os Estados contratantes institua programas de gerenciamento da segurança operacional nos serviços de tráfego aéreo com o objetivo de garantir níveis aceitáveis de segurança na provisão desses serviços no espaço aéreo e nos aeroportos.

- *Air traffic control* – consiste no serviço de provisão de informações pelas unidades de controle de tráfego aéreo com o objetivo de atingir separação longitudinal, vertical e latitudinal entre aeronaves, nos termos das provisões contidas no Capítulo 3 do Anexo 13.
- *Flight information service* – é provida às aeronaves operando em espaço aéreo controlado. A informação inclui dados meteorológicos relevantes (SIGMET), alterações na operação dos serviços de navegação aérea e na condição dos aeródromos e facilidades associadas, assim como qualquer outro dado ou informação que possa provocar mudanças nas condições de segurança.
- *Alerting service* – trata-se de alerta emitido aos centros de resgate quando uma aeronave está em estado de emergência, apresenta falhas na comunicação, não atinge seu destino no horário previsto ou quando se recebe a informação de que um pouso forçado ocorreu ou é iminente que aconteça. O objetivo do serviço de alerta é colocar em coordenação todas as organizações de resgate e emergência que possam prover assistência.

#### **Anexo XII. SEARCH AND RESCUE**

O Anexo 12 é aplicável para o estabelecimento, manutenção e operação de serviços de busca e resgate nos territórios dos Estados e em alto mar. Esses serviços devem incluir uma estrutura legal, uma autoridade responsável, recursos disponíveis e organizados, instalações de comunicação e força de trabalho qualificada nas funções de operação e coordenação.

#### **Anexo XIII. AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION**

Com base no Artigo 26 da Convenção de Chicago, os Estados têm a obrigação de instituir investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos ocorridos em seu território. Para estabelecer os procedimentos e ações necessárias para o processo de investigação, foi estabelecido o Anexo 13.

#### **Anexo XIV. AERODROMES**

Uma distinção do Anexo 14 é a ampla gama de assuntos abordados. Exemplos de alguns temas tratados: planejamento de aeroportos e heliportos; engenharia civil;

engenharia de iluminação; equipamento de combate a incêndio e resgate; perigo aviário, entre outros. Divide-se em duas partes: Volume I trata do projeto e operação de aeroportos; o Volume II trata do projeto de heliportos.

O Volume I é aplicável a todo aeroporto aberto ao público nos termos do Art. 15 da Convenção de Chicago. Aborda o lado terra (*ground environment*) e o lado ar (*airspace requirements*) da infraestrutura. Alguns temas do Volume I são: obstáculos (entorno aeroportuário); iluminação (garantia de padronização); sinalização; perigo aviário; serviços de combate a incêndio; informações sobre as facilidades aeroportuárias.

O Volume II tem como foco os heliportos. Ele complementa algumas informações contidas no Volume I que também se aplicam a heliportos. Alguns dos temas tratados são: características físicas; obstáculos e limitações de superfície; sinalização e iluminação; requisitos de combate a incêndio, entre outros.

#### **Anexo XV. AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES**

O Anexo 15 define como um serviço de informação aeronáutica deve receber e/ou originar, coletar ou reunir, editar, formatar, publicar/armazenar e distribuir informações e dados aeronáuticos. O objetivo do Anexo é preservar a uniformidade e consistência da informação aeronáutica necessária para o uso operacional na aviação civil internacional. O respaldo para a criação do Anexo 15 está no Art. 37 da Convenção de Chicago.

O operador de qualquer tipo de aeronave deve dispor de uma variável de informações concernentes às facilidades de navegação e serviços a serem utilizados. Por exemplo, o operador deve dispor de informações relativas à entrada e trânsito no espaço aéreo dos Estados nos quais a operação irá ocorrer, assim como sobre aeroportos, heliportos, assistência à navegação, serviços meteorológicos, serviços de comunicação e serviços de tráfego aéreo – procedimentos e regulamentos associados a tais itens.

O Anexo 15 se orienta a partir da noção de que compete aos Estados contratantes prover toda informação necessária e relevante para a operação de uma aeronave em seu território ou fora dele, desde que a operação ocorra em zonas nas quais o Estado possua controle de tráfego aéreo ou outras responsabilidades. Estabelece, ainda, a obrigatoriedade de que os Estados instituem um sistema de qualidade e implantem procedimentos de gerenciamento da qualidade em todas as etapas do serviço de informações aeronáuticas.

#### **Anexo XVI. ENVIRONMENTAL PROTECTION**

O Anexo 16 trata das medidas de proteção ao meio ambiente em função dos efeitos do ruído aeronáutico e da emissão de gases pelos motores das aeronaves. Divide-se em três Volumes: Volume I – Ruído; Volume II – Emissões; Volume III – Emissões de CO<sub>2</sub>.

O ruído aeronáutico é uma função, entre outras coisas, da potência dos motores de propulsão das aeronaves. Quanto mais se reduz a potência, mais se reduz o ruído. O problema ocorre na medida em que a redução da potência de propulsão afeta as características de segurança operacional da aeronave.

Em relação a ruído, o Anexo 16 aborda os seguintes aspectos: mensuração e descrição do ruído; tolerância humana ao ruído; certificação de ruído; critérios e procedimentos de mitigação do ruído aeronáutico; *land use control*; *ground run-up noise abatement procedures*.

Em relação a emissões, o Anexo trata de emissões para motores *turbofan* e turbo-jet e proíbe a expedição de combustíveis primários na atmosfera.

#### **Anexo XVII. SECURITY – SAFEGUARDING INTERNATIONAL CIVIL AVIATION AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE**

O Anexo 17 estabelece as bases para o programa da OACI para segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. Trata de medidas administrativas e de coordenação entre os diversos atores envolvidos na garantia de níveis aceitáveis de segurança, atribuindo aos operadores aéreos a responsabilidade primária pela proteção de passageiros, ativos e receitas. Às companhias, por sua vez, estabelece a obrigação de desenvolver medidas de segurança complementares àquelas instituídas pelos aeroportos onde atuam. Requer, ainda, aos Estados Contratantes que estabeleçam seu programa próprio de segurança da aviação civil e reconhece não ser possível o alcance de um nível absoluto de segurança.

#### **Anexo XVIII. THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR**

O objetivo do Anexo 18 é definir SARPS para permitir que substâncias e artigos perigosos possam ser transportados de maneira segura, uma vez que mais da metade de toda a carga transportada no mundo nos diferentes modais de transporte é composta por substâncias perigosas.

O Anexo 18 estabelece nove classes de artigos perigosos (*hazard classes*). Essas classes são válidas para o Comitê de Especialistas das Nações Unidas e se aplicam a todos os modais de transporte:

- . Classe 1: explosivos (munições esportivas, fogos de artifício, etc);
- . Classe 2: gases comprimidos e liquefeitos, potencialmente tóxicos ou inflamáveis (cilindros de oxigênio ou nitrogênio líquido);
- . Classe 3: líquidos inflamáveis (gasolina);
- . Classe 4: sólidos inflamáveis, materiais espontaneamente inflamáveis e materiais que, quando em contato com a água, expelem gases inflamáveis;
- . Classe 5: materiais oxidantes (nitratos) e peróxidos orgânicos;
- . Classe 6: substâncias tóxicas como pesticidas ou compostos de mercúrio;
- . Classe 7: materiais radioativos (isótopos utilizados na manufatura de equipamentos com finalidades médicas ou de pesquisa, como, por exemplo, marca-passos ou detectores de fumaça);
- . Classe 8: substâncias corrosivas (soda cáustica, fluidos de bateria e removedores de tinta);
- . Classe 9: misto de inúmeras substâncias que, de algum modo, apõe algum tipo de risco à operação de uma aeronave (materiais magnéticos).

## **Anexo XIX. SAFETY MANAGEMENT**

Foi o último Anexo a ser elaborado e é resultado das recomendações da Conferência de Alto-Nível de Segurança Operacional da OACI, ocorrida em 2010. As SARPs contidas no Anexo 19 tem como objetivo apoiar os Estados no gerenciamento de riscos relacionados com segurança operacional da aviação. Dada a crescente complexidade do sistema de transporte aéreo global e a inter-relação entre as atividades requeridas para garantir a segurança da operacional, esse Anexo apoia a evolução contínua de uma estratégia proativa para melhorar o desempenho da segurança operacional. Essa abordagem está baseada, principalmente, na implementação dos programas de segurança operacional do Estado (*State Safety Program – SSP*).

O Anexo 19 consolida material existentes nos demais anexos relacionados ao SSP e aos sistemas de gerenciamento da segurança operacional (*Safety Management System – SMS*), incluindo aspectos que tratam de coleta e uso dos dados de segurança operacional e atividades de vigilância da segurança operacional do Estado. O benefício de consolidar essas provisões em um único anexo é enfatizar a importância de uma abordagem integrada das atividades de gerenciamento da segurança operacional.

### **Processo de elaboração de Emendas aos Anexos**

As propostas de emendas aos Anexos da Convenção de Chicago podem ser apresentadas pelos Estados-Contratantes ou por um dos órgãos da Assembleia (Conselho, ANC, Secretariado). Aceita a proposta inicial, passa-se ao processo de desenvolvimento do texto da emenda.

A primeira etapa é no Painel, onde os especialistas elaboram uma primeira proposta de texto de emenda ao Anexo e apresentam essa proposta à ANC ou aos Comitês do Conselho.

Feita a primeira revisão pela ANC ou pelo Comitê, o Secretariado envia a proposta aos Estados para manifestação e comentários. Nessa etapa, os Estados, inclusive aqueles que não participaram do processo de elaboração da emenda no painel, têm a chance de propor mudanças ao texto, ou exclusão de parágrafos e trechos. Esse processo de consulta é feito por meio de *State Letter* e o prazo de resposta normalmente é julho.

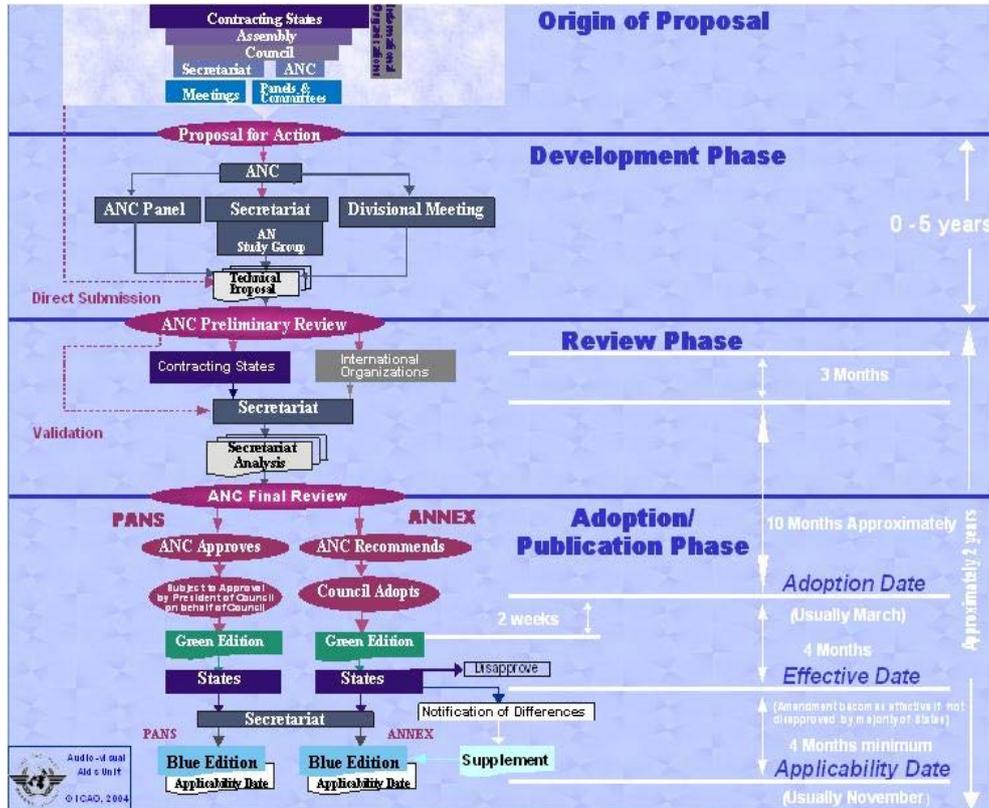
Recebidas as manifestações dos Estados, o Secretariado consolida as propostas e apresenta a versão final à ANC ou aos Comitês para que se recomende a adoção pelo Conselho. Compete ao Conselho da OACI a análise final e a aprovação da emenda, sempre por votação.

Segue-se uma segunda etapa de consultas, também por meio de *State Letter*, em que os Estados são demandados a manifestar se discordam da emenda, em todo ou em parte. Ainda que não manifestem sua discordância à emenda, os Estados são obrigados a declarar ao Secretariado da OACI as diferenças entre a sua legislação nacional e a emenda proposta, dentro do prazo estipulado na *State Letter*. Normalmente, em razão dos ciclos de reuniões do Conselho, o prazo de entrada em vigor de uma emenda é novembro, devendo os Estados notificar diferenças em outubro.

Vale observar que, seguindo o processo normal das emendas, as únicas oportunidades que os Estados têm de manifestarem-se sobre uma determinada emenda é na resposta às *State Letters* encaminhadas pelo Secretariado, dado que nos painéis e na ANC seus representantes formalmente atuam em capacidade pessoal. Por essa razão, as

respostas qualificadas às *State Letters* são fundamentais para que as observações de um Estado sejam consideradas formalmente no processo normativo da OACI

Quadro 1 – Resumo do processo de adoção de emendas



## OS DOCS e os PANS

Além dos Anexos à Convenção de Chicago, a OACI também elabora materiais de orientação (DOCS) e os Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea (*Procedurals on Air Navigation Services – PANS*).

Os DOCS são materiais de orientação que tratam dos mais diversos assuntos, como, por exemplo, procedimentos de reuniões, termos de referência do órgãos e grupos de trabalho. Há, no entanto, DOCS que têm como objetivo fundamental descrever mais detalhadamente as provisões estabelecidas nos anexos da OACI. Em outras palavras, os DOCS relacionados aos Anexos expandem os entendimentos das SARPS, explicando e indicando os procedimentos e requisitos a serem seguidos pelo Estado para o disposto no Anexo. Por essa razão, não são mandatórios.

Os PANS, por sua vez, têm como objetivo harmonizar os procedimentos de navegação aérea entre os Estados. São três PANS atualmente em vigor. O PANS-ATM especifica os procedimentos a serem usados pelas unidades de serviço de controle aéreo no provimento dos variados tipos de serviço de navegação. O PANS-ABC lista as abreviações e os códigos comumente usados na aviação.

O PANS-OPS, por sua vez, estabelece as regras para o projeto de instrumentos de abordagem e para os procedimentos de decolagem. Tais procedimentos permitem a

decolagem e o pouso em situações meteorológicas adversas que exigem o uso de regras de instrumento de voo (*instrument flight rules – IFR*).

### **Processo de Elaboração de Emendas aos DOCS e PANS**

O processo de elaboração dos DOCS e PANS tem um processo de elaboração parecido ao dos Anexos. A diferença fundamental é que, no caso dos PANS, não é necessária a deliberação do Conselho, cabendo à ANC a adoção das emendas. No caso tanto dos DOC quanto dos PANS, não é necessário que os Estados notifiquem as diferenças à OACI.

### **As Liberdades do Ar**

As Liberdades do Ar são um conjunto de direitos de aviação comercial que concedem às empresas aéreas de um Estado a prerrogativa de entrar no espaço aéreo e pousar no território de outro Estado.

A Convenção de Chicago prevê cinco desses direitos; as demais liberdades foram estabelecidas pelo costume e pela doutrina. Os Estados negociam entre si, por meio de acordos de serviços aéreos, quais liberdades serão concedidas às empresas aéreas que operam em seu território com sua bandeira de nacionalidade. Quanto mais liberdades do ar são permitidas, mais liberalizante do mercado de transporte aéreo o acordo se torna.

Além das liberdades, também são estabelecidas nesses acordos números de frequências semanais e rotas permitidas. Os acordos de serviços aéreos que não impõem nenhuma restrição ao número de frequências e às rotas é chamada de acordo de céus abertos (*open sky agreement*).

Tabela 2 – As liberdades do ar

1ª Liberdade	Direito de sobrevoo
2ª Liberdade	Direito de pouso técnico
3ª Liberdade	Direito de desembarcar no país B passageiros, mala postal e carga embarcados no país de nacionalidade da aeronave.
4ª Liberdade	Direito de embarcar no país B passageiros, mala postal e carga embarcados no país de nacionalidade da aeronave.
5ª Liberdade	Direito de embarcar no país B passageiros, mala postal e carga embarcados ao território de um outro país, e desembarcar no país B passageiros, mala postal e carga procedente de um outro país, em voos originados e e/ou destinados ao país da empresa.

<b>6ª Liberdade</b>	Direito de a empresa brasileira designada transportar passageiros, mala direta ou carga entre dois outros países, com pouso intermediário no Brasil.
<b>7ª Liberdade</b>	Direito de transportar tráfego de um país para um terceiro sem passar pelo território de bandeira da aeronave.
<b>8ª Liberdade</b>	Direito de transportar tráfego entre dois pontos do território de um Estado diferente do da bandeira da aeronave.
<b>9ª Liberdade</b>	Direito de transportar tráfego inteiramente dentro de um terceiro Estado.

### **O Evento de Negociação de Serviços Aéreos da OACI – ICAN**

A ICAN – *ICAO Air Services Negotiation Event* – é organizada pela OACI todos os anos, normalmente no último trimestre, com o objetivo de promover um ambiente propício à negociação de acordos sobre serviços aéreos entre os países. Participam do evento delegações de dezenas de países, permitindo que os Estados conduzam, em um único local, durante o curto período da duração do evento (uma semana), negociações com várias contrapartes destinadas à celebração de novos acordos ou atualizações nos acordos já vigentes.

A OACI atua como organizadora, consultando os interesses de negociação de cada país e combinando a agenda de todas as delegações para possibilitar as reuniões. Paralelamente às negociações de acordos, são realizados simpósios e reuniões em que são tratados temas de transporte aéreo, como, por exemplo, salvaguardas, concorrência e obstáculos à liberalização do setor.

### **1.6. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DA OACI**

Para estabelecer uma visão de longo prazo para as grandes áreas da aviação civil, a OACI dispõe de um planejamento estratégico consubstanciado em um documento chamado *ICAO Business Plan*. Nesse documento, a Assembleia estabelece as principais diretrizes e prioridades que deverão orientar os trabalhos dos grupos técnicos, do Conselho, da ANC e do Secretariado, para que se obtenha um sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, economicamente viável e ambientalmente responsável.

O Plano é constituído de cinco objetivos estratégicos, dez prioridades-chave para a realização de quinze resultados esperados para os cinco objetivos estratégicos da OACI: *Safety, Air Navigation Capacity and Efficiency, Security and Facilitation, Economic Development of Air Transport, and Environmental Protection*.

### Segurança Operacional

- Aumentar os níveis de segurança operacional da aviação global por meio das atividades previstas no GASP.

### Capacidade e eficiência da navegação aérea

- Aumentar a capacidade e melhorar a eficiência do sistema de aviação civil global por meio da melhora da navegação aérea e da infraestrutura de aeródromos, assim como do desenvolvimento de novos procedimentos, com vistas a otimizar o desempenho dos sistemas. Para isso, devem utilizarse as atividades previstas no GANP.

### AVSEC e facilitação

- Aumentar a segurança da aviação civil (AVSEC) e a facilitação. Para isso, deverá ser estabelecido o Plano Global da OACI sobre Segurança da Aviação (GASeP).

### Desenvolvimento econômico do transporte aéreo

- Promover o desenvolvimento de um sistema equilibrado e economicamente viável.

### Proteção ambiental

- Minimizar os efeitos adversos provocados pela aviação civil.

## **Iniciativa No Country Left Behind**

A iniciativa *No Country Left Behind* (NCLB) representa um esforço da OACI em gerar maior proximidade entre os países mais desenvolvidos em aviação civil e aqueles que enfrentarão os maiores desafios decorrentes da modernização de sistemas, processos e normas do setor para os próximos anos.

Foi proposta pelo atual Presidente do Conselho, em 2014, e seu objetivo fundamental é diminuir, ao máximo, quaisquer assimetrias dos sistemas de aviação civil pelo mundo, especialmente quanto ao nível de implementação das SARPs e ao acesso à infraestrutura adequada ao desenvolvimento seguro, economicamente sustentável e responsável quanto ao impacto ambiental das atividades típicas do transporte aéreo. Busca, ainda, promover esforços no âmbito da OACI para ajudar os Estados que tenham obtido *Significant Safety Concerns* (SSCs) em suas auditorias USAP e USOAP a adotar iniciativas para melhorar seus níveis de segurança operacional e de segurança da aviação.

O Brasil está inserido na plataforma com o apoio do Presidente do Conselho, por meio de atividades de harmonização e cooperação desenvolvidos especialmente no âmbito da CAACL (Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonos) e na promoção das iniciativas de integração regional na América Latina.

### **Documento de Referência:**

- ICAO *Business Plan* 2017-2019.

## **1.7. PLANOS GLOBAIS**

### **Plano Global de Segurança Operacional – GASP**

O Plano Global de Segurança Operacional da OACI – *Global Aviation Safety Plan* (GASP) estabelece a estratégia que apoia a priorização e a melhoria contínua da segurança operacional da aviação entre os Estados. Em conjunto com o Plano Global de Navegação

Aérea, o GASP promove a coordenação e colaboração entre iniciativas de âmbito nacional regional e internacional para o atingimento de um sistema de aviação civil internacional harmonizado, seguro e eficiente.

O principal objetivo do GASP é orientar o desenvolvimento harmonizado dos planejamentos de segurança operacional nos âmbitos regional e do Estado, por meio da coordenação dos grupos regionais de segurança operacional da aviação (*Regional Aviation Safety Groups – RASGs*). O apoio aos Estados é feito por meio do estabelecimento de prioridades e objetivos globais de segurança operacional, de estruturas de planejamento, prazos e material de orientação, assim como de estratégias de implementação.

O GASP sofreu transformações desde sua primeira publicação em 1997. A versão de 2014-2016 incluiu objetivos a serem atingidos pelo Estado por meio de um sistema de vigilância da segurança operacional efetivo, de programas de segurança operacional do Estado e do Desenvolvimento de capacidades. A mais recente edição aprovada durante a 39ª Assembleia da OACI para o período de 2017-2019 atualiza o GASP de modo a incluir um *roadmap* de segurança operacional global desenvolvidos para apoiar uma abordagem integrada de implementação.

Por meio do GASP, a OACI prioriza a ação global em três áreas da segurança operacional: melhoria da segurança operacional das pistas, redução dos acidentes de colisão com o solo em voo controlado e redução de acidentes provocados por perda de controle durante o voo (*loss of control in-flight*).

#### **Documento de Referência:**

- . 2017-2019 *Global Aviation Safety Plan* – DOC 10004.

#### **Plano Global de Navegação Aérea – GANP**

O Plano Global de Navegação Aérea – *Global Air Navigation Plan* (GANP) é complementar ao GASP, mas tem uma metodologia diferenciada. Em vez de ser publicado a cada três anos, o GANP tem um horizonte temporal de 15 anos (2016-2030). A explicação é simples: o GANP busca antecipar os Estados para futuros desenvolvimentos tecnológicos e de procedimentos de navegação aérea, permitindo estratégias de investimentos equilibradas e por parte da indústria e compromisso por parte dos Estados, provedores de serviços, operadores e fabricantes.

O GANP busca prover um planejamento mais integrado da aviação no âmbito tanto regional quanto nacional, por meio da estratégia de modernização de engenharia chamadas *Aviation System Block Upgrades (ASBU)*. Além disso, o GANP identifica questões a serem tratadas no curto e médio prazo relacionados com o financiamento dos sistemas de modernização e com a implementação dos sistemas de navegação baseada em performance (*Performance-based Navigation – PBN*) e os Módulos de Bloco 0 (*Block 0 Modules*).

No âmbito regional, cabe ao GREPECAS garantir o cumprimento do GANP, por meio da elaboração dos Planos de Navegação Aérea Regional.

#### **Documento de Referência:**

- . 2016–2030 *Global Air Navigation Plan* – DOC 9750.

## **Plano Global de Segurança da Aviação – GAsEP**

Em 2012, o Conselho da OACI estabeleceu a Estratégia Abrangente sobre Segurança da Aviação (*ICAO Comprehensive Aviation Security Strategy – ICASS*), a qual tem como objetivo prover diretrizes aos Estados e à Organização em sete áreas focais:

*Focus No. 1 – Addressing New and Existing Threats*

*Focus No. 2 – Promoting Innovative, Effective and Efficient Security Approaches*

*Focus No. 3 – Promoting the Sharing of Information Amongst Member States to Raise Awareness of Threats and Security Trends*

*Focus No. 4 – Promoting Global Compliance and Establishing Sustainable Aviation Security Oversight Capability of States*

*Focus No. 5 – Improving Human Factors and Security Culture*

*Focus No. 6 – Promoting the Development of Mutual Recognition for Aviation Security Processes*

*Focus No. 7 – Emphasizing the Importance of Security Amongst States, Stakeholders and Within ICAO*

Durante a 39ª Assembleia foi apresentada proposta de elaboração de um Plano Global de Segurança da Aviação (*Global Aviation Security Plan – GAsEP*), nos modelos dos outros dos Planos Globais da OACI e tendo como base o ICASS. No GAsEP, deverão ser definidas mais claramente a agenda de segurança da OACI e uma abordagem estratégica para ajudar os Estados Membros a dirimir, detectar e eliminar as ameaças à aviação civil, com base em objetivos, metas e indicadores mensuráveis. O GAsEP deverá ser formulado pelo AVSECP para aprovação do Conselho.

## **1.8. PROGRAMAS DE SEGURANÇA DA OACI**

### **Programa Universal de Auditoria de Vigilância da Segurança Operacional – USOAP**

O Programa Universal de Auditoria de Vigilância da Segurança Operacional – *Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)* foi inicialmente lançado em 1999, em resposta às preocupações sobre a adequação da supervisão da segurança operacional (*safety*) da aviação civil em todo o mundo. O objetivo precípua do USOAP é promover a segurança operacional da aviação mundial por meio de auditorias regulares dos sistemas de supervisão da segurança em todos os Estados-Membros da OACI.

As auditorias do programa USOAP concentram-se em verificar a capacidade do Estado em realizar a vigilância de segurança operacional nos provedores de serviço do setor. Para isso, avalia-se se o Estado tem implementado de forma eficaz e consistente os elementos críticos de um sistema de vigilância da segurança operacional e determina-se o nível de implementação dos procedimentos explicitados nas Questões de Protocolo e das SARPs.

Entre os anos de 1999 e 2004, foram realizadas 181 auditorias contemplando apenas os Anexos 1, 6 e 8. A partir de 2005, o Programa USOAP foi ampliado para o USOAP *Comprehensive Systems Approach (CSA)* para incluir as disposições relativas à

segurança operacional contidas em todos os Anexos relacionados à segurança operacional. O mais recente salto de qualidade do Programa ocorreu com a aplicação de uma nova abordagem baseada no conceito de monitoramento contínuo (*Continuous Monitoring Approach – CMA*). A conduta sistemática e mais proativa das atividades de monitoramento na abordagem CMA do USOAP permite uma utilização mais eficaz e eficiente dos recursos da OACI e reduz a carga sobre os Estados causada por auditorias repetitivas. Além disso, o USOAP CMA também amplia o papel dos Escritórios Regionais da OACI na disseminação da segurança.

Os objetivos principais do CMA incluem: monitorar os sistemas de vigilância da segurança operacional dos Estados usando uma plataforma baseada na web - o "Quadro Online" (OLF); validar o progresso dos Estados por meio de várias atividades de validação presenciais ou à distância; avaliar a eficácia e a sustentabilidade dos sistemas de supervisão da segurança operacional dos Estados por meio de auditorias. Com o CMA, o USOAP ganhou em custo-efetividade, dinamismo e flexibilidade (com a introdução de atividades de escopo limitado).

O programa USOAP está baseado nos seguintes princípios: respeito à soberania, universalidade, transparência na metodologia e na publicação das informações, regularidade, sistematização, objetividade e equidade, justiça e qualidade.

É importante mencionar os Elementos Críticos (*Critical Elements – CEs*) do programa USOAP CMA. Eles são essencialmente as ferramentas de defesa da segurança operacional do sistema de supervisão da segurança operacional de um Estado, necessárias para a implementação efetiva dos padrões relativos à segurança operacional, da política e dos procedimentos associados. Cada Estado-Membro deve abordar todos os CEs em seu esforço para estabelecer e implementar um eficaz sistema de supervisão da segurança operacional que reflita a responsabilidade compartilhada do Estado e da comunidade da aviação civil.

Os Elementos Críticos de um sistema de supervisão da segurança operacional abrangem todo o espectro de atividades da aviação civil, incluindo licença de pessoal, operações de aeronaves, aeronavegabilidade das aeronaves, aviões, investigação de acidentes e incidentes, serviços de navegação aérea e aeródromos. O nível de implementação efetiva dos CEs é uma indicação da capacidade do Estado de supervisionar a segurança operacional.

Segue a definição de cada um dos Elementos Críticos:

- Elemento Crítico 1 – Legislação Básica: a efetiva participação da Autoridade de Aviação Civil no processo de elaboração da legislação básica de aviação, visando contribuir para o estabelecimento do amparo legal necessário para o exercício das funções de supervisão da segurança operacional.
- Elemento Crítico 2 – Regulamentos Operacionais Específicos: a elaboração e revisão de regulamentos de forma a estabelecer requisitos de segurança operacional, suportados pela legislação básica, que assegurem a existência de normas e procedimentos para as atividades aeronáuticas relacionadas com a operação, os produtos, os serviços, os equipamentos e a infraestrutura.
- Elemento Crítico 3 – Organização do Sistema de Aviação Civil: a provisão de recursos humanos e financeiros necessários e suficientes ao cumprimento por parte

da Autoridade de Aviação Civil de suas funções em relação à supervisão da segurança operacional.

- Elemento Crítico 4 – Qualificação e Treinamento: o estabelecimento de requisitos de competência e experiência para o pessoal técnico da Agência que desempenhe funções de supervisão de segurança operacional, assim como a provisão do treinamento apropriado para manter e aprimorar sua competência em nível adequado, incluindo treinamento inicial e recorrente.
- Elemento Crítico 5 – Guia Técnico, Ferramentas e Provisão de Informações de Segurança Operacional: a provisão de material de orientação técnica, ferramentas e informações críticas de segurança operacional ao pessoal técnico, conforme aplicável, de forma a permitir que esses profissionais desempenhem suas funções de supervisão de acordo com os requisitos estabelecidos e de forma padronizada. Essa provisão inclui:
  - a) orientação técnica oferecida pela Autoridade de Aviação Civil para a indústria na adoção e cumprimento dos requisitos previstos nos regulamentos.
  - b) instruções e/ou outros instrumentos normativos aplicáveis.
- Elemento Crítico 6 – Licença, Certificação e Autorização: o estabelecimento e a implementação de processos e procedimentos para assegurar que o pessoal e as organizações que desempenhem atividades na aviação civil atendam aos requisitos estabelecidos antes que recebam consentimento para exercer as atividades específicas de uma licença, certificado, registro, autorização e/ou aprovação.
- Elemento Crítico 7 – Obrigação de vigilância: o estabelecimento e a implementação de processos e procedimentos para garantir que sejam executadas as atividades de vigilância continuada. Inclui-se nessas atividades as inspeções e auditorias para proativamente assegurar que os detentores de licenças, certificados, autorizações e/ou aprovações atendam continuamente aos requisitos estabelecidos e operem com os níveis adequados de competência e segurança operacional requeridos para o desempenho da atividade para a qual tenham sido licenciados, certificados, autorizados e/ou aprovados. Os referidos processos e procedimentos devem incluir a supervisão do pessoal credenciado que desempenha atividades em nome da Autoridade de Aviação Civil do Estado.
- Elemento Crítico 8 – Resolução das preocupações com segurança operacional: o estabelecimento e implementação de processos e procedimentos para assegurar que sejam resolvidas deficiências identificadas pela Autoridade de Aviação Civil do Estado ou outra autoridade competente, que gerem impacto na segurança operacional da aviação civil. Esses processos e procedimentos devem incluir, sem se limitar a(ao):
  - a) tratamento de recomendações recebidas.
  - b) resolução de conflitos identificados.
  - c) adoção de medidas coercitivas apropriadas.

Cabe mencionar que os Elementos Críticos 1 a 5 indicam que o Estado deve estabelecer as provisões definidas pela OACI (Estado atuando como regulador) e os Elementos Críticos 6 a 8 indicam que o Estado deve implementar as provisões estabelecidas (regulador em relação ao regulado).

Por fim, destaca-se que o USOAP é dividido em oito áreas de auditoria apresentadas a seguir:

- 1) Legislação Básica e Regulamentos de Aviação Civil (*Primary aviation legislation and civil aviation regulations* – LEG);
- 2) Organização da Aviação Civil (*Civil aviation organization* – ORG);
- 3) Licença e Treinamento de Pessoal (*Personnel licensing and training* – PEL);
- 4) Operações de Aeronaves (*Aircraft operations* – OPS);
- 5) Aeronavegabilidade de aeronaves (*Airworthiness of aircraft* – AIR);
- 6) Investigação de acidentes e incidentes de aeronaves (*Aircraft accident and incident investigation* – AIG);
- 7) Serviços de Navegação Aérea (*Air navigation services* – ANS);
- 8) Aeródromos e Apoios em Terra (*Aerodromes and ground aids* – AGA).

#### **Documento de Referência:**

- . Manual USOAP-CMA – DOC 9735 (*Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Manual*).

#### **Programa Universal de Auditoria da Segurança da Aviação – USOAP**

Em outubro de 2001, na esteira dos ataques terroristas ocorridos nos Estados Unidos, a Assembleia da OACI adotou a Resolução A33-1, na qual os Estados-membros condenaram o uso de aeronaves civis como arma de destruição e de terrorismo. Essa Resolução direcionou o Conselho e o Secretariado a considerar o estabelecimento de programas de auditoria relacionados a arranjos de segurança de aeroportos e programas de segurança da aviação.

Uma Conferência de Alto-Nível sobre Segurança da Aviação foi realizada em fevereiro de 2002 para discutir a adoção SARPs relacionadas à segurança da aviação contra atos de interferência ilícita e à criação de um programa de auditoria aos Estados. Um aspecto central da Conferência foi o estabelecimento de um Programa da OACI de Segurança da Aviação, que incluiu a previsão de auditorias harmonizadas, sistemáticas, mandatórias e regulares para permitir a avaliação do nível de segurança dos Estados.

Cada Estado é responsável pela supervisão da segurança da aviação e é sobre esta base que a segurança da aviação global é construída. A ausência de uma supervisão adequada da segurança da aviação num Estado-Membro pode ter um impacto nas operações da aviação civil internacional em todo o mundo. A supervisão da segurança da aviação também garante que a indústria aeronáutica nacional fornece níveis de segurança iguais ou melhores do que os definidos pelos SARPs. A falta de supervisão da segurança da aviação em um Estado ameaça a segurança das operações da aviação civil internacional.

Por isso, foi estabelecido o Programa Universal de Auditoria em Segurança da Aviação – Abordagem de Monitoramento Contínuo (*Universal Security Audit Program Continuous Monitoring Approach* – USAP-CMA), tendo como o principal objetivo promover a segurança da aviação civil por meio de auditorias e monitoramento contínuos

do desempenho de segurança dos Estados membros. As auditorias USAP-CMA analisam os dados e as informações, de maneira regular e contínua, de desempenho do Estados em segurança da aviação, incluindo o nível de implementação dos elementos críticos do sistema de vigilância AVSEC e o nível de cumprimento das provisões estabelecidas nos Anexos 9 e 17, assim como nos materiais de orientação.

Também são funções do USAP:

- . Identificar deficiências do desempenho geral em AVSEC e avaliar os riscos associados;
- . Prover recomendações priorizadas para apoiar os Estados na correção das deficiências identificadas;
- . Avaliar e validar ações corretivas adotadas pelos Estados;
- . Reavaliar os níveis gerais do desempenho em AVSEC atingido pelos Estados, com o intuito de fortalecer e aumentar o nível de cumprimento e as capacidades de vigilância.

Os programas de auditoria USAP estão baseados nos seguintes princípios: respeito à soberania, universalidade, transparência na metodologia, regularidade, abrangência, consistência, objetividade, justiça, qualidade, confidencialidade.

Existem oito elementos críticos (*critical elements* – CE) para um sistema de vigilância da segurança da aviação efetivo, todos eles analisados durante os processos de auditoria USAP. São eles:

CE-1: Legislação AVSEC:

- . Provisão de estrutura normativa efetiva e abrangente, consistente com o ambiente e complexidade das operações de aviação civil.
- . Estabelecimento e implementação das SARPs previstas no Anexo 17.
- . Implementação dos requerimentos de segurança da aviação.

CE-2: Programas e regulações AVSEC

- . Provisão de programas e regulamentos nacionais adequados para lidar com requerimentos emanados de legislação de AVSEC.
- . Provisão de procedimentos de implementação padronizados equipamentos e infraestrutura adequados em conformidade com os padrões do Anexo 17.

CE-3: Autoridade estatal apropriada para assuntos de AVSEC e suas responsabilidades

- . Designação de uma autoridade nacional apropriada para questões de segurança da aviação, apoiada por pessoal técnico e não técnico e com recursos financeiros apropriados.
- . A autoridade apropriada do Estado deve exercer funções regulatórias de segurança da aviação, e deve desenvolver e manter um Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, um Programa de Treinamento em Segurança da Aviação Civil, um Programa de Controle de Qualidade em Segurança da Aviação Civil, todos eles apropriados e efetivos. Deve, ainda, garantir a promulgação e a

aplicação de regulações importantes, alocação de atividades e funções, assim como a coordenação de responsabilidades entre as agências do governo.

#### CE-4: Qualificação e treinamento de pessoal

- . Estabelecimento de requisitos de conhecimento e experiência mínimos para o pessoal técnico que desempenha funções de regulação e vigilância da segurança da aviação.
- . Provisão de treinamento apropriado para esse pessoal para manter e melhorar suas competências (incluindo treinamento inicial, prático e recorrente).
- . Requisitos para a provisão de treinamento para a indústria de aviação sobre a implementação de requisitos aplicáveis de segurança da aviação.

#### CE-5: Provisão de material de orientação técnico, ferramentas e informação crítica de segurança

- . Provisão de material de orientação técnico, ferramentas e informação crítica de segurança para pessoal técnico de modo a permitir que eles desempenhem funções de vigilância da segurança de acordo com os requisitos estabelecidos e de modo padronizado.
- . Provisão de material de orientação técnico sobre a implementação de regulações aplicáveis pela autoridade apropriada.

#### CE-6: Certificação e obrigação de aprovação

- . Implementação de processos e procedimentos garantidores que o pessoal e as organizações que desempenham funções de segurança cumpram os requisitos estabelecidos antes de serem autorizados a desenvolver atividades relevantes, como certificação de *screeners*, aprovação de programas de segurança e requisitos de certificação e aprovação recorrentes.

#### CE-7: Obrigações de controle de qualidade

- . Implementação de processos, como auditorias, inspeção, pesquisas, testes, para garantir ativamente que as entidades de segurança da aviação cumpram com os requisitos estabelecidos e operem em nível de competência e segurança requeridos. Inclui o monitoramento de pessoal designado a desempenhar funções de vigilância da segurança em nome da autoridade apropriada.

#### CE-8: Resolução de Security Concerns

- . Implementação de processos e procedimentos para resolver deficiências identificadas, incluindo:
  - . Análise de deficiências de segurança;
  - . Recomendações para prevenir recorrência;
  - . *Track rectification*;

- . Resposta a atos de interferência ilícita.
- . Garantir de implementação efetiva de ações corretivas, tomando ações de *enforcement* quando necessário.

#### **Documento de Referência:**

- . Manual USAP – DOC 10047 (*Aviation Security Oversight Manual*).

### **1.9. TRAINAIR**

Estabelecido em 2010, o Programa TRAINAIR Plus da OACI constitui-se em 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. Nesse sentido, o Programa TRAINAIR cumpre 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.

Para ser membro do Programa TRAINAIR e, desse modo, receber a certificação da OACI, o Estado deve cumprir requisitos mínimos relacionados tanto à estrutura física dos centros de treinamento, quanto à metodologia dos cursos e capacidade dos instrutores. O TRAINAIR constitui-se como um programa certificado pela OACI e, portanto, sujeito a auditorias.

Os membros do Programa TRAINAIR Plus adquirem conhecimento e apoio técnico para desenvolver treinamento e ministrar cursos de acordo com a metodologia ISD - *Instructional Systems Design*, conforme documentos de orientação da OACI (*ICAO Training Development Guide, Competency-based Methodology – Doc 9941*).

#### **Histórico da participação da ANAC no Programa TRAINAIR Plus**

Como membro do Grupo I do Conselho da OACI, do qual participam os Estados de maior relevância para a aviação civil internacional, 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 um dos cinco centros regionais para capacitação de Inspectores de Segurança Operacional – Operações.

Após a reestruturação sofrida pelo Programa TRAINAIR, que passou a adotar nova metodologia a partir de 2010, a ANAC solicitou formalmente o reconhecimento da Agência como membro pleno. Na época, a ANAC expressou sua intenção de oferecer cursos de alto nível com base na metodologia e requisitos técnicos do Programa aos profissionais do sistema brasileiro de aviação civil, bem como àqueles oriundos de países da América Latina e Estados africanos e lusófonos. A adesão ao Programa foi formalizada em 2012, durante evento realizado pela OACI em Cingapura, o que significou o reconhecimento da qualidade do treinamento destinado a profissionais da aviação civil no Brasil.

Primeiramente, no entanto, o Brasil foi reconhecido como membro-associado, nível inicial na escala evolutiva do programa, uma vez que necessitaria desenvolver um

curso com base nos requisitos e metodologia do Programa para ascender ao status de membro-pleno. Em setembro de 2015, o Brasil foi elevado à categoria membro-pleno do Programa TRAINAIR Plus. Como resultado, representantes da ANAC poderão participar do comitê diretivo do Programa.

A ascensão à nova categoria resulta também na redução de valores de renovação de filiação e de aquisição de materiais didáticos de outros países pela ANAC, além de possibilitar o recebimento de pagamentos relacionados aos direitos autorais de materiais didáticos normalizados e pacotes padronizados de treinamentos produzidos pela Agência, que sejam eventualmente utilizados por centros de treinamento de outros países.

### **1.10. ARRANJO COLABORATIVO PARA A PREVENÇÃO E GERENCIAMENTO DE EVENTOS DE SAÚDE PÚBLICA NA AVIAÇÃO CIVIL – CAPSCA**

O Arranjo Colaborativo para a Prevenção e Gerenciamento de Eventos de Saúde Pública na Aviação Civil – *Collaborative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation* (CAPSCA) foi criado em coordenação com diversas organizações internacionais, além da OACI, e constitui-se como um arranjo cooperativo entre Estados e indústria que tem como objetivo garantir o controle e prevenção da disseminação de doenças por meio do transporte aéreo.

Especificamente em relação à OACI, o CAPSCA cumpre a importante função de garantir a implementação das SARPs relacionadas com a saúde pública que estão inseridas tanto nos Anexos à Convenção de Chicago quanto em procedimentos associados, preparando os Estados para as PQs da matéria.

Reuniões anuais do CAPSCA são realizadas em cada uma das cinco regiões – Ásia-Pacífico (APAC), África (WAFAC e ESAF), Américas (SAM e NACC), Europa (EUR/NAT) e Oriente Médio (MID), entre todos os diferentes *stakeholders* – e não apenas os Estados – para facilitar o crescimento de redes multi-setor e desenvolver ou atualizar materiais de orientação.

Além disso, o CAPSCA provê visitas de assistência de especialistas a aeroportos, nas quais são realizadas análises de falhas nos planos de preparação local e nacional para o cumprimento das SARPs da OACI e das regulações da Organização Mundial de Saúde. O resultado dessas análises é apresentado aos Estados por meio de relatórios confidenciais.

### **1.11. COMITÊ DE PREVENÇÃO DE PERIGO AVIÁRIO SAM/CAR (CARSAMPAF):**

Integrado por 37 Estados das regiões SAM e CAR,<sup>31</sup> o Comitê de Prevenção de Perigo Aviário (CARSAMPAF) é uma entidade sem fins lucrativos cujo propósito é

---

<sup>31</sup> Brasil, Argentina, Antígua e Barbuda, Bahamas, Belize, Bolívia, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba República Dominicana, Equador, El Salvador, Granada, Guadalupe, Guatemala, Guiana, Guiana Francesa, Haiti, Honduras, Jamaica, Martinica, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, Porto Rico, São Bartolomeu, São Cristóvão e Nevis, São Martin, São Vicente e Granadinas, Santa Lucia, Suriname, Trinidad e Tobago, Uruguai e Venezuela.

coordenar e integrar ações que visem diminuir o número de acidentes e incidentes aéreos provocados por colisão com aves na região.

O trabalho do Comitê é focado na identificação, na análise, no desenvolvimento e na investigação de colisão de pássaros e animais silvestres com aeronaves e na reprodução e disseminação de material que auxilie a pilotos, operadores de aeronaves e provedores de serviços aéreos e instalações nas atividades de prevenção e diminuição de perigo aviário. As reuniões são anuais.

## **2. GRUPO REGIONAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO – PAN-AMÉRICA (RASGP-PA)**

O Grupo Regional de segurança operacional da aviação – Pan-América – *Regional Aviation Safety Group* (RASG-PA) representa o primeiro esforço do gênero na aviação mundial com relação às atividades de análise e desenvolvimento de estratégias de mitigação de riscos à segurança operacional da aviação comercial. O Grupo foi estabelecido em 2008, com o objetivo de apoiar as regiões da América do Norte, Central e Caribe (NAM/CAR) e do Sul (SAM) na implementação do GASP e no estabelecimento de objetivos, prioridades, indicadores e metas para diminuir as deficiências relacionadas à segurança operacional na região, garantindo consistência das ações e coordenação dos esforços.

Conforme o planejamento estratégico do Grupo, o objetivo atual é o de reduzir o risco de fatalidades para operações regulares da aviação comercial em 50% até o ano 2020, considerando o ano de 2010 como referência. Vale ressaltar que a redução no risco de fatalidades verificado na região até 2013 foi de 24%, e a expectativa é de que o objetivo seja superado em 2020.

Dentre os objetivos específicos, destacam-se:

- . Avaliar tendências de riscos e temas relacionados a acidentes e incidentes aeronáuticos;
- . Adotar estratégias preditivas e proativas para implementar ações de mitigação de riscos identificados;
- . Coletar e publicar os indicadores de segurança operacional no continente americano.

O RASG-PA é composto por representantes da indústria (fabricantes de aeronaves, empresas aéreas), 34 Estados e 19 territórios do continente americano, além de organizações não governamentais, como, por exemplo, IATA, CANSO, *Flight Safety Foundation*, IFATCA, IFALPA, entre outros. A iniciativa foi replicada em outras regiões e reconhecida pela OACI como elemento central na melhoria do nível de segurança em face à evolução do sistema de aviação civil internacional.

As atividades desenvolvidas produzem iniciativas objetivas para a melhoria da segurança operacional da aviação civil, focando nas quatro áreas que mais causam acidentes na aviação comercial, como: Impacto Controlado Contra o Solo (*Controlled Flight Into Terrain – CFIT*), Perda de Controle em Voo (*Loss of Control In Flight – LOC-I*), Saída de Pista (*Runway Excursion – RE*) e Colisão em Voo (*Mid-Air Collision – MAC*), conforme dados estatísticos da região e da linha de ação preconizada pelo GASP. Tais iniciativas são desenvolvidas após análise de dados das operações reais das empresas

da região, com a identificação de “hot-spots” (ou pontos de atenção de locais com maior histórico de colisão ou incursão na pista), que guiam a priorização das ações mitigadoras.

As iniciativas de segurança desenvolvidas pelo RASG-PA abarcam três frentes para estratégia de mitigação de riscos: treinamento (em grande parte provido pela indústria), produtos aeronáuticos (soluções de projeto em aeronaves e seus sistemas embarcados) e regulação (foco de atuação dos Estados, com suas respectivas autoridades de aviação civil, e a IATA). Muito do trabalho desenvolvido no âmbito do RASG-PA tomou por base quase exclusiva o CAST (*Commercial Aviation Safety Team*), que é uma iniciativa dos EUA mais antiga e com estrutura e objetivos semelhantes.

### **Estrutura e modo de funcionamento:**

A estrutura do RASG-PA inclui a Plenária, o Comitê Executivo (*Executive Steering Committee – ESC*) e o PA-RAST.

A Plenária ocorre a cada três anos (sempre previamente à Assembleia da OACI) e é formada pelos membros de alto nível dos Estados e entidades participantes. Tem como função deliberar sobre temas de alto nível referentes às atividades do RASG-PA, focados no cumprimento dos objetivos GASP que tenham sido previamente discutidos no âmbito do ESC. A plenária é aberta a todos os Estados da região, indústria e organizações internacionais participantes, que, por sua vez, apreciam os documentos de trabalho (*Working Papers*) apresentados.

O ESC ocorre duas vezes por ano e a participação é restrita a quatro Estado da Região CAR/NAM, quatro Estados da Região SAM e oito representantes de organizações não-governamentais e indústria, de acordo com os seguintes princípios:

- . Equilíbrio geográfico entre as regiões NAM/CAR e SAM;
- . Equilíbrio entre Estados e organizações Internacionais/indústria;
- . Diversidade de interesses e de áreas de expertise;
- . Um número gerenciável de membros para operar efetivamente como um corpo executivo.

Os Estados-membro do ESC são eleitos por um mandato de três anos (renováveis) de acordo com os procedimentos do respectivo Escritório Regional da OACI. Se qualquer membro do ESC for incapaz de completar seu mandato, deve ser eleito um novo representante de acordo com os princípios de participação do ESC.

As funções do ESC incluem o desenvolvimento e a aprovação do plano de trabalho incluindo objetivos, prioridades e indicadores, e a definição de metas mensuráveis para abordar deficiências relacionadas à segurança operacional, em cada região, além da supervisão das atividades dos grupos de trabalho e comitês. Cabe, ainda, ao ESC aprovar as propostas orçamentárias e gerenciar o plano de comunicação.

O PA-RAST é o grupo técnico do RASG-PA do qual participam representantes dos Estados e da indústria para a execução das atividades e análises previstas no plano de trabalho aprovado pelo ESC. Reúne-se quatro vezes ao ano.

Dentre suas funções, destaca-se:

- a) Processar e analisar continuamente os dados disponibilizados pelo sistema FOQA/FDM para viabilizar o gerenciamento preditivo da segurança

operacional, seguindo o processo GASR (*Global Aviation Safety Roadmap*) da OACI.

- b) Fornecer informações sobre ocorrências recentes de segurança operacional na aviação pan-americana para ação e acompanhamento, mantendo-se o sigilo das fontes de dados, seguindo os preceitos internacionais de sigilo da informação de segurança;
- c) Recomendar objetivos, prioridades, indicadores e estabelecer objetivos mensuráveis para resolver deficiências de segurança operacional na região CAR/SAM, garantindo ação consistente e coordenação de esforços;
- d) Reconhecer medidas de mitigação e fornecer ações recomendadas ao ESC;
- e) Recomendar o estabelecimento de projetos viáveis baseados em medidas de mitigação prioritizadas, com entregas bem definidas (incluindo métricas para avaliar a efetividade das ações de mitigação propostas) e cronogramas claros para ação subsequente.

### **3. GRUPO REGIONAL DE PLANEJAMENTO E EXECUÇÃO CAR/SAM – GREPECAS**

O Grupo Regional de Planejamento e Execução CAR/SAM (GREPECAS) foi criada pelo Conselho da OACI em 1990 e atua no âmbito das regiões da América do Sul e Caribe. Sua estrutura é baseada em programas e projetos que apontam a implementação de melhorias operacionais de acordo com o GANP da OACI.

É constituído por 19 Estados membros,<sup>32</sup> podendo também participar de suas reuniões organizações não-governamentais.<sup>33</sup> Reúne-se a cada três anos com o local das reuniões normalmente alternado entre as Regiões CAR e SAM.

Para as reuniões do GREPECAS, os Estados, organizações internacionais ou a Secretaria poderão apresentar a documentação nos seguintes formatos:

- . Notas de estudo (*working papers*): contêm material com um projeto de decisão, conclusão ou convite a reunião para tomar uma determinada ação. O conteúdo dos assuntos deve estar focado em temas de navegação aérea (AGA, AIM, ATM, CNS, MET y SAR), aspectos de coordenação com o RASG-PA ou sobre assuntos administrativos do GREPECAS;
- . Notas de informação (*information papers*): apresentadas com a finalidade de dar à reunião informação sobre a qual não se requer nenhuma ação, e normalmente não serão discutidas durante a reunião;
- . *Flimsies*: documentos elaborados com carácter *ad hoc* no decurso de uma reunião, com a finalidade de ajudar nas discussões sobre um tema específico ou na redação de um texto para uma conclusão ou decisão; e

---

<sup>32</sup> Antígua e Bermuda (representando também Dominica, Granada, San Kitts e Nevis, Haiti, Santa Lucia e São Vicente e Granadinas), Argentina, Barbados, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Equador, Haiti, Jamaica, México, Panamá, Paraguai, República Dominicana, Trindade e Tobago, Uruguai e Venezuela). Participam como observadores Estados Unidos, França, Reino Unido.

<sup>33</sup> As seguintes organizações internacionais podem ser convidadas a participar regularmente como observadores: ACI, ALTA, ARINC, ASSI, Canso, Cassos, CLAC, COCESNA, ECCAA, IAOPA, IATA, IBAC, IFALPA, IFATCA, IPGH, SITA e WMO.

- Notas de discussão: geradas e distribuídas durante a reunião.

De acordo com os Termos de Referência, são funções do GREPECAS:

- a) avaliar e, se necessário, propor datas para a implementação das instalações, serviços e procedimentos para assegurar o desenvolvimento coordenado do sistema de navegação aérea nas regiões CAR/SAM;
- b) ajudar os Escritórios Regionais da OACI na prestação de serviços nas Regiões CAR e SAM em seus esforços para promover a implementação do Plano Regional de Navegação Aérea das Regiões CAR/SAM;
- c) de acordo com o GASP, garantir o monitoramento do desempenho dos sistemas, conforme necessário;
- d) identificar deficiências específicas no domínio da navegação aérea, em especial no contexto de segurança, e propor ações corretivas;
- e) promover o desenvolvimento e implementação pelos Estados de um plano de ação para resolver as deficiências identificadas, onde necessário;
- f) desenvolver propostas de atualização do Plano de Navegação Aérea CAR/SAM, conforme necessário, para atender qualquer mudança nos requisitos, eliminando assim a necessidade de reuniões regulares de navegação aérea regional;
- g) monitorar a implementação de instalações e serviços de navegação aérea e, se for caso, assegurar a harmonização inter-regional, tendo em conta a análise custo-benefício, o desenvolvimento de estudos econômicos, benefícios e questões de financiamento ambiental;
- h) analisar as questões relacionadas com o planejamento de recursos humanos e assegurar que as capacidades de desenvolvimento de recursos humanos nas regiões são compatíveis com a PNA das Regiões CAR/SAM;
- i) revisar a Declaração de Requisitos Operacionais Básicos e Critérios Planejamento (BORPC) e recomendar à Comissão de Navegação Aérea as alterações que possam ser necessárias em função da evolução;
- j) convidar as instituições financeiras, na medida do necessário e quando se considere adequado durante o processo de planejamento, para participar neste trabalho como fontes de referência;
- k) garantir uma estreita cooperação com as organizações relevantes e o Estado a fim de otimizar a utilização de competências e recursos disponíveis;
- l) realizar as atividades indicadas da maneira mais eficiente possível, com o mínimo de formalidades e documentação e convocar as reuniões do GREPECAS somente quando o Secretário e o Presidente, por intermédio da Comissão de Revisão dos Programas e Projetos (PPRC), estejam convencidos de que é necessário; e
- m) coordenar com o Grupo Regional de Segurança Operacional da Aviação – Pan América (RASG-PA).

Os principais órgãos auxiliares do GREPECAS são:

- Grupo Coordenador de Administração (AGC): integrado pelo Presidente e Secretário do GREPECAS, os Diretores Regionais, um representante da OACI Montreal e os secretários dos Subgrupos. Quando necessário, os Presidentes de Subgrupos são convidados a participar.
- Conselho de Segurança Operacional Aérea (Aviation Safety Board - ASB): integrada pelo Presidente e Secretário do GREPECAS, Diretores Regionais, um representante da OACI Montreal, presidentes e/ou vice-presidentes dos Subgrupos e um representante dos seguintes organismos observadores: ACI, IATA, IBAC, IFALPA e IFATCA. Os secretários dos Subgrupos podem participar como assessores, caso necessário.
- Subgrupo de Gestão de Trânsito Aéreo e Comunicações, Navegação e Vigilância (ATM/CNS), composto por dois Comitês:
  - Comitê de Gestão de Trânsito Aéreo (ATM);
  - Comitê de Comunicações, Navegação e Vigilância (CNS).
- Subgrupo de Aeródromos e Ajudas Terrestres / Planificação Operacional de Aeródromos (AGA/AOP/SG).
- Subgrupo de Gestão da Informação Aeronáutica (AIM).
- Sub-grupo de Meteorologia Aeronáutica (AERMET).
- Comitê de Segurança da Aviação (AVSEC).
- Grupo de Tarefas de Aspectos Institucionais.

#### **Documento de Referência:**

- *GREPECAS Procedural Handbook*.

#### **4. SISTEMA REGIONAL DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL - SRVSOP**

Em sintonia com o conceito de RSOO<sup>34</sup> da OACI, o Sistema Regional de Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP) foi estabelecido, inicialmente, por meio de um Memorando de Entendimento entre a OACI e a CLAC. O MOU estabelece como princípio norteador do SRVSOP a conformidade com as disposições relativas à segurança operacional da Convenção de Chicago e seus Anexos, em compatibilidade com o Programa USOAP. No seu primeiro momento de atuação, o foco do SRVSOP estaria voltado para as normas e práticas recomendadas dos Anexos 1, 6 e 8 à Convenção de Chicago, observando as disposições dos textos conexos (DOC) publicados pela OACI.

---

<sup>34</sup> Organização Regional de Vigilância da Segurança Operacional, do inglês, *Regional Safety Oversight Organization*.

Os objetivos do SRVSOP acordados no MOU são:

- . Participar do USOAP da OACI, provendo equipes de auditores qualificados;
- . Recomendar, aos Estados participantes auditados, as ações corretivas necessárias à melhoria da segurança operacional decorrentes de observações de auditorias;
- . Aperfeiçoar o nível de segurança operacional da região; e
- . Promover, em coordenação com a OACI, harmonização e atualização de normas e procedimentos operacionais entre os Estados participantes.

No escopo do Sistema Regional, concentram-se, portanto, os esforços para o cumprimento de suas responsabilidades de vigilância da segurança operacional com o objetivo de estabelecer um ambiente de aviação civil no qual se obtém níveis uniformes de segurança operacional entre os países, compatibilidade de normas e padrões operacionais e, conseqüentemente, facilidades de intercâmbio na região.

Para a entrada em vigor, de fato, do SRVSOP foi necessário o estabelecimento do Acordo de Implantação do Sistema, o qual deveria ser assinado pelos doze Estados participantes,<sup>35</sup> para ratificar sua aceitação ao MOU e, principalmente, para prover o mecanismo formal de financiamento do Sistema. Esse fundo fiduciário é constituído pelas cotas de contribuição dos Estados-parte e administrado pela OACI.

Aos objetivos iniciais do SRVSOP, somaram-se um conjunto de novas atribuições de:

- . Promover a adoção de normas e procedimentos harmonizados entre seus Estados-Membros;
- . Incentivar a adoção de acordos de cooperação entre os Estados-Membros para o reconhecimento mútuo da certificação de organizações de manutenção e de formação e treinamento de pessoal aprovadas;
- . Desenvolver e realizar seminários de formação para gestores e técnicos dos Estados-Membros;
- . Recomendar medidas aos Estados-Membros para solucionar quaisquer não conformidades identificadas pelo USOAP;
- . Aconselhar os Estados-Membros no cumprimento das suas obrigações de supervisão da segurança operacional; e
- . Promover o incremento geral dos níveis de segurança na região.

Em termos de harmonização regulatória entre as diversas regulamentações nacionais, os preceitos dos Anexos à Convenção de Chicago, as normas e práticas recomendadas publicadas pela OACI e os avanços promovidos pela indústria, o SRVSOP é responsável pela elaboração de um sistema regulamentação supranacional, baseado em Regulações Aeronáuticas Latino-americanas (LAR).

Por ser detentor da maior parcela de aviação civil dentre todos os Estados-Membros e por estar na vanguarda do desenvolvimento técnico e científico da região, o

---

<sup>35</sup> Assinaram o SRVSOP: Argentina, Brasil, Bolívia, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, Panamá, Paraguai, Peru, Uruguai, Venezuela.

sistema de aviação civil brasileiro é extremamente beneficiado com as ações de uniformidade e padronização de normas e procedimentos na Região.

Em referência ao supracitado LAR, a título exemplificativo, os regramentos aeronáuticos latino-americanos no âmbito do SRVSOP abrangem:

<b>LAR PEL</b>	LAR 61 – Licença de pilotos
	LAR 63 – Licença de tripulação (exceto piloto)
	LAR 65 – Licença de pessoal aeronáutico
	LAR 67 – Outorga de certificado médico aeronáutico
<b>LAR CIAC</b>	LAR 141 – Centros de instrução de aeronáutica civil para formação de tripulação de voo, tripulação de cabine e despachantes de voo
	LAR 142 – Centros de treinamento de aeronáutica civil
	LAR 147 – Centro de instrução de aeronáutica civil para formação de mecânicos de manutenção de aeronaves
<b>LAR OPS</b>	LAR 91 – Regras de voo e operação geral
	LAR 119 – Certificação de exploradores de serviços aéreos
	LAR 121 – Requisitos de operação: operações domésticas nacionais e internacionais, regulares e não-regulares
	LAR 129 – Operações de exploradores estrangeiros
	LAR 120 – Programa de prevenção do uso de substâncias psicoativas na aviação civil
	LAR 175 – Transporte sem risco de artigos perigosos
<b>LAR AIR</b>	LAR 21 – Certificação de aeronaves e componentes de aeronaves
	LAR 23, 25, 27, 29, 31, 33, 34, 35 e 36 – Códigos de Aeronavegabilidade
	LAR 39 – Diretrizes de Aeronavegabilidade

	LAR 43 – Manutenção
	LAR 45 – Identificação de aeronaves e componentes de aeronaves
	LAR 145 – Organização de manutenção aprovada
<b>LAR AGA</b>	LAR 139 – Certificação de Aeródromos
	LAR 153 – Operações de Aeródromos
	LAR 154 - Projeto de aeródromos

Além dos LARs, o SRVSOP também promove as seguintes iniciativas:

- a) Programa de Intercâmbio de Dados de Inspeções de Segurança em Rampa (IDISR), incluindo um banco de dados centralizado com informações e resultados de inspeções realizadas por todos os Estados-Membros em empresas estrangeiras;
- b) Programa de Vigilância Coordenada de Artigos Perigosos, que permite realizar inspeções simultâneas e coordenadas de produtos perigosos nos Estados do SRVSOP para obter informações de segurança operacional em nível regional;
- c) Certificação multinacional de instituições de ensino, instrução de pessoal, treinamento e manutenção aeronáutica, com a promoção de acordos entre os Estados-Membros para o reconhecimento mútuo e garantia universal da qualidade.

### **Estrutura:**

#### a) Junta Geral:

A Junta Geral é o órgão executivo do Sistema Regional, no qual são tomadas as decisões de alto nível que decorrem de interações com outros grupos regionais, novas diretrizes estabelecidas pela OACI ou por indicação de necessidades regionais apontadas pelo Escritório Regional da OACI para a América do Sul (OACI/SAM), situado em Lima, Peru. Reúne-se uma vez ao ano para aprovar o plano de trabalhos executados e definir o orçamento e o plano de trabalho para o ano posterior.

#### b) Pontos focais:

Na reunião de Coordenação com Pontos Focais participam todos os representantes dos Estados membros do SRVSOP, apontados como “pontos focais” para o sistema regional. Os pontos focais têm a função de estabelecer a comunicação com o Comitê Técnico, bem como promover e coordenar internamente as atividades demandadas pelo Sistema Regional.

Nessas reuniões de coordenação, que ocupam nível intermediário entre a Junta Geral e as reuniões técnicas dos painéis de especialistas, é considerada a viabilidade, do ponto de vista político, de adoção das normas no âmbito regional e é revisado o processo de harmonização dessas normas. Também cabe aos pontos focais avaliar os trabalhos do SRVSOP e propor a agenda de trabalho para o período seguinte, para posterior validação da Junta Geral.

c) Painéis de Especialistas:

Os Painéis de Especialistas do sistema regional são responsáveis principalmente pela elaboração e atualização das LARs e pela promoção de cursos regionais de inspetores.

As principais áreas de atuação do SRVSOP são:

Painel de Especialistas em PEL – RPEL	Licenças de Pessoal (PEL), Medicina Aeroespacial (MED),
Painel de Especialistas em AIR – RPEA	Aeronavegabilidade (AIR)
Painel de Especialistas em OPS – RPEO	Operações de Aeronaves (OPS)
Painel de Especialistas em Aeródromos – PEAGA	Aeródromos, Rotas Aéreas e Auxílios em Solo (AGA)

## **II.B. COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC)**

A CLAC foi constituída em dezembro de 1973, durante a Segunda Conferência Latino-Americana de Autoridades Aeronáuticas, realizada na Cidade do México. Na ocasião, 15 Estados latino-americanos assinaram o Estatuto da CLAC e, atualmente, 22 Estados da América Latina e do Caribe são membros da Comissão.<sup>36</sup>

A CLAC é uma organização internacional, com personalidade jurídica e de caráter consultivo, ou seja, suas Conclusões, Recomendações e Resoluções não são juridicamente vinculantes aos Estados, mas são cumpridas pelo princípio da boa-fé.

De acordo com a Resolução A16-11, os documentos produzidos pela CLAC definem-se como:

- . Resolução: expressão formal de uma decisão adotada pela Assembleia da CLAC que implica uma ação individual dos Estados-membros;
- . Recomendação: decisão da Assembleia da CLAC, dirigida a seus Estados-membros que inclui ações ou procedimentos a executar de forma individual. Sua aprovação por parte de cada governo confirma sua disposição de aplicá-la dentro dos limites da legislação nacional;
- . Conclusão: resultado formal de concordância sobre um assunto de trabalho expressado pela Assembleia.

Conforme disposto em seu Estatuto, a Comissão tem por objetivo principal prover às Autoridades de Aviação Civil dos Estados membros uma estrutura adequada dentro da qual se possa discutir, planejar e coordenar todas as medidas requeridas para a cooperação e a coordenação das atividades de aviação civil. Além disso, deve impulsionar o desenvolvimento eficiente, sustentável, seguro, protegido, ordenado e harmonizado do transporte aéreo latino-americano para benefício de todos seus usuários.

Para o cumprimento de suas finalidades, a CLAC desenvolve as seguintes funções:

- i. Propiciar e apoiar a coordenação e a cooperação entre os Estados membros, para o desenvolvimento ordenado e a melhor utilização do transporte aéreo dentro, para e da América Latina;
- ii. Elaborar estudos econômicos sobre o transporte aéreo na região;
- iii. Promover um maior intercâmbio de informação estatística entre os Estados membros, mediante uma melhor e oportuna notificação da informação;
- iv. Estimular a aplicação das normas e métodos recomendados da OACI, assim como das Decisões da CLAC em matéria de facilitação, além de propor medidas suplementarias para atingir um desenvolvimento mais acelerado da facilitação em movimento de passageiros, carga e correio dentro da região;

---

<sup>36</sup> São membros da CLAC: Argentina, Aruba, Belize, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Uruguai e Venezuela.

- v. Propiciar acordos entre os Estados membros que contribuam para a melhor execução dos planos regionais da OACI, para o estabelecimento das instalações e serviços de navegação aérea e para a adoção das especificações da OACI em matéria de segurança operacional, aeronavegabilidade, manutenção e operação de aeronaves, licenças de pessoal e investigação de acidentes da aviação;
- vi. Propiciar acordos para a capacitação do pessoal em todas as especialidades da aviação civil;
- vii. Propiciar acordos coletivos de cooperação técnica no campo da aviação civil, com o objetivo de obter a melhor utilização de todos os recursos disponíveis;
- viii. Informar, dar seu parecer técnico ou especializado, em relação aos assuntos que se submetam à sua consideração que sejam compatíveis com seus objetivos;
- ix. Contribuir com o desenvolvimento e a integração do transporte aéreo entre seus Estados membros; e
- x. Salvaguardar os interesses de seus Estados membros em matéria aeronáutica nos diferentes fóruns mundiais ou regionais em que se discutam estes assuntos.

Assim como existe a CLAC para coordenar a posição da região latino-americana, existem também organismos similares nas demais regiões, como é o caso da *European Civil Aviation Conference* (ECAC) na Europa, *African Civil Aviation Commission* (ACAC) na África, e *Arab Civil Aviation Commission* (ACAC) para os Estados árabes. Em fóruns internacionais, como a Assembleia da OACI, por exemplo, tem-se observado uma coordenação crescente dentre as regiões como forma de fortalecer a posição diante dos demais membros.

### **A estrutura da CLAC – a Assembleia e o Comitê Executivo**

Conforme disposto no Capítulo IV de seu Estatuto, a estrutura da CLAC é composta por dois órgãos – a Assembleia e o Comitê Executivo. A entidade dispõe também de uma Secretaria permanente, cuja sede se localiza na cidade de Lima, Peru.

A Assembleia, órgão máximo da Comissão, é formada por representantes de todos os Estados-membros e deve reunir-se ao menos uma vez a cada dois anos. Além dos Estados-membros, podem participar outros Estados fora da região, bem como organizações governamentais e não-governamentais, todos na condição de observadores.

A Assembleia é responsável por aprovar as Conclusões, Recomendações e Resoluções, sendo suficiente a concordância da maioria simples dos Estados representados. Caso queiram expressar sua discordância, os Estados podem colocar reservas ao texto inteiro ou a parágrafos desses documentos.

Em cada reunião ordinária, a Assembleia aprova a composição do Comitê Executivo, considerando sempre critérios de representação geográfica da região e, em geral, o princípio de rotação e a contribuição feita ao transporte aéreo da região. Cabe à Assembleia aprovar, ainda, o programa de trabalho para o biênio seguinte, incluindo o planejamento orçamentário, e revisar as atividades realizadas ao longo do período anterior.

Dada a sua característica, a Assembleia caracteriza-se como um evento de caráter decisório, do qual participam os diretores e presidentes das autoridades de aviação civil dos Estados. A delegação da ANAC deve ser chefiada pelo diretor-presidente.

O Comitê Executivo, por sua vez, é o órgão gestor da CLAC, responsável por exercer as funções executivas da entidade, em particular administrar, coordenar e dirigir o programa de trabalho aprovado pela Assembleia. O Comitê é composto por cinco Estados: um Presidente e quatro Vice-Presidentes.

No exercício de suas funções, o Comitê Executivo pode constituir comitês e grupos de trabalho ou de especialistas encarregados de assessorá-lo em assuntos mais técnicos e que demandam um estudo mais aprofundado por parte dos Estados. Atualmente, fazem parte da estrutura da CLAC o Grupo Permanente de Gestão Estratégica, o GEPEJTA e o Grupo Regional AVSEC/FAL.

O Regulamento Interno das Reuniões da CLAC estabelece:

“Artigo 40.

*1. A Ordem do Dia para as reuniões do Comitê Executivo abará, entre outras, as seguintes questões:*

*a) O programa e os métodos de trabalho da CLAC;*

*b) O orçamento de gastos da CLAC;*

*c) O programa geral de reuniões (Assembleia, Comitês e Grupos de Trabalho e de Especialistas);*

*d) A constituição e atribuições dos órgãos subordinados (Comitês e Grupos de Trabalho e Especialistas);*

*e) As atividades da Secretaria e dos órgãos subordinados (Comitês e Grupos de Trabalho e Especialistas).*

*f) As relações com a OACI e com os organismos mencionados no Artigo 7 do Estatuto da CLAC;*

*g) Os Estados não membros e organismos que possam participar na qualidade de observadores às reuniões da Assembleia e dos órgãos subordinados;*

*h) Na Ordem Provisória do Dia para as reuniões da Assembleia.”*

O atual Comitê Executivo, eleito durante a 22ª Sessão da Assembleia da CLAC, é composto pelos seguintes Estados membros:

<b>Comissão Latino-americana de aviação civil – CLAC</b> <b>COMITÊ EXECUTIVO / BIÊNIO 2017 – 2018</b>	
Presidência	COLÔMBIA
1ª Vice-Presidência	CUBA
2ª Vice-Presidência	URUGUAI
3ª Vice-Presidência	ARGENTINA
4ª Vice-Presidência	GUATEMALA

O Presidente do Comitê, assessorado quando necessário pelos quatro vice-presidentes, exerce a Presidência da CLAC por um período de 02 (dois) anos e, para tanto, tem como função principal representar a Comissão externamente.

Além disso, constituem suas funções, conforme o disposto no Estatuto da CLAC:

- a. Consultar aos representantes dos Estados membros ou qualquer outra pessoa ou organização com a finalidade de cumprir os objetivos da Comissão;
- b. Convocar as reuniões ordinárias, extraordinárias e as especiais da Comissão, dos Comitês e dos Grupos de Trabalho ou de Especialistas da Comissão;
- c. Presidir as reuniões da Assembleia e do Comitê Executivo;
- d. Orientar e impulsionar as ações em assuntos de interesse dos Estados membros;
- e. Coordenar a posição conjunta dos Estados membros em foros e negociações internacionais nos âmbitos de sua competência;
- f. Representar a Comissão nos assuntos e atos de interesse comum dentro do marco de sua competência, de conformidade com as normas e objetivos da mesma;
- g. Recomendar ou adotar as medidas que asseguram a consecução dos fins e objetivos da Comissão, incluindo a celebração de contratos ou acordos que se considerem pertinentes, uma vez aprovados no Comitê Executivo;
- h. Velar pelo cumprimento harmônico das obrigações derivadas do Estatuto da CLAC; e
- i. Encarregar a realização de auditorias de gestão da Comissão (financeiras e administrativas), quando se considere necessário ou quando assim seja solicitado por qualquer Estado membro.

Dadas as suas funções, o Comitê Executivo constitui-se como um evento decisório, do qual participam os mais altos representantes das autoridades de aviação civil

dos Estados. Do lado da ANAC, sempre que possível, o diretor-presidente chefia a delegação.

### **Secretaria**

Entre as funções principais da Secretaria da CLAC estão o manejo administrativo, a coordenação orçamentária, a preparação de reuniões, o desenvolvimento de estudos, o trâmite de correspondências, a manutenção de arquivos e o monitoramento do programa de trabalhos.

O Secretário da CLAC é selecionado pelo Comitê Executivo, para um período de 04 (quatro) anos e, com base na avaliação anual de desempenho, sua recondução pode ser recomendada pelo Comitê à Assembleia. É necessário que o candidato tenha destacada experiência e conhecimentos em assuntos de aviação civil, reconhecido prestígio e ser nacional de um dos Estados membros. O atual secretário da CLAC ocupa o cargo desde 2007, e já exercia funções de Secretaria desde 1992, mas como funcionário da OACI. O documento que estabelece os procedimentos para seleção do Secretário foi provado na última Assembleia, realizada em novembro de 2016, e as primeiras eleições para o cargo devem ocorrer até 2018.

De acordo com o Estatuto da CLAC, são funções do Secretário:

- i. Exercer a representação legal da Secretaria no Estado sede, em conformidade com o Acordo de Sede;
- ii. Desenvolver os trabalhos técnicos e administrativos da Secretaria;
- iii. Administrar os bens da Comissão e elaborar os informes pertinentes;
- iv. Manter informados os representantes dos Estados membros sobre as atividades da Comissão;
- v. Propor ao Comitê Executivo o Projeto de Regulamento Interno e Procedimentos das reuniões, mantendo atualizados;
- vi. Contratar e demitir os funcionários técnicos e administrativos da Secretaria, considerando estritamente a idoneidade, competência e honorabilidade dos mesmos;
- vii. Administrar a contribuição dos Estados membros mediante a designação temporal de funcionários internacionais adscritos para o desenvolvimento de projetos específicos, com cargo ao Estado designante;
- viii. Apresentar, para aprovação do Comitê Executivo, o projeto de orçamento de gastos da Comissão para o período entre as Assembleias; e
- ix. Participar em eventos relacionados com a atividade da Comissão, com anuência do Presidente e apresentar informes ao Comitê Executivo.

A estrutura da Secretaria é bem restrita e concentra-se, basicamente, na figura do Secretário. Além disso, o Secretário conta com o apoio de uma equipe pequena para tratar de questões administrativas.

## **Grupo de Especialistas em Assuntos Políticos, Econômicos e Jurídicos do Transporte Aéreo (GEPEJTA)**

O Grupo de Especialistas em Assuntos Políticos, Econômicos e Jurídicos em Transporte Aéreo (GEPEJTA), foi criado em 1997 com a função de analisar, estudar e propor ações com vistas ao desenvolvimento do transporte aéreo regional. O grupo se reúne 02 (duas) vezes ao ano, de acordo com o Programa de Reuniões aprovado durante as Assembleias ordinárias da CLAC.

Entre as principais funções do GEPEJTA estão:

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

O GEPEJTA é composto, precipuamente, por especialistas técnicos designados pelas autoridades de aviação civil dos Estados membros da CLAC. Permite-se também a participação de observadores indicados por outros Estados, organismos internacionais e entidades de caráter privado.

É durante as reuniões do GEPEJTA que os pontos focais devem apresentar notas de estudos ou notas informativas,<sup>37</sup> e realizar as demais atividades previstas no Plano de trabalho do biênio. Com o objetivo de apoiar o desenvolvimento de suas atividades, o GEPEJTA constitui subgrupos de trabalho temáticos, em modalidade *ad hoc*, sempre que se trate de assuntos pontuais que mereçam utilizar tal recurso. Esses

---

<sup>37</sup> A Nota de Estudos é o documento por meio do qual se propõe aos membros do GEPEJTA a adoção de alguma ação. A Nota Informativa tem caráter meramente informativo, sem implicar ação ou decisão por parte dos Estados.

subgrupos apresentam seus trabalhos por meio de um relator durante as reuniões ordinárias do Grupo de Especialistas.

### **Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL/RG**

Além do GEPEJTA, foi criado também o Grupo Regional CLAC-OACI AVSEC/FAL, no marco do Acordo de Cooperação entre a OACI e a CLAC, firmado em 2010. Esse Grupo já existia no âmbito da CLAC, de modo que o Acordo CLAC-OACI somente agrupou as tarefas do Grupo da CLAC com as de interesse da OACI, com o objetivo de evitar a duplicação de esforços.

O objetivo principal do Grupo é estabelecer padrões para os requisitos de segurança e facilitação das operações do transporte aéreo na região, dirimindo os potenciais atos de interferência ilícita contra a aviação civil. Além de promover e de fortalecer a cooperação regional, o Grupo deve também estabelecer um mecanismo regional que possibilite implantar uma diretriz de aplicação das normas contidas nos Anexos 09 e 17, dando especial atenção ao desenvolvimento de uma política regional para a organização, o funcionamento e o cumprimento da normativa internacional.

O Grupo se reúne 01 (uma) vez ao ano, em geral no mês de junho, de acordo com o Programa de Reuniões aprovado durante as Assembleias ordinárias da CLAC, em coordenação com a agenda dos escritórios regionais da OACI. Composto por especialistas das regiões NAM/CAR/SAM, o Grupo AVSEC/FAL/RG deve reportar suas atividades e resultados aos diretores de aviação civil e autoridades competentes, por meio de informes elaborados pelas Secretarias da OACI- Lima, da OACI-NAM/CAR e da CLAC.

Entre as principais funciones do Grupo Regional constam as seguintes:

- i. Prover um fórum de discussão, coordenação e cooperação da segurança da aviação em temas de facilitação entre os Estados e demais atores envolvidos, para o intercâmbio de informação relevante e avaliação de ameaças e riscos;
- ii. Revisar as análises de tendências regionais sobre as deficiências em segurança e facilitação e desenvolver um plano de ação regional harmonizado para sua solução;
- iii. Promover e fornecer um mecanismo para a coordenação regional e a cooperação entre as autoridades de segurança da aviação e facilitação dos Estados, organizações internacionais, órgãos de vigilância regional e a indústria; e
- iv. Compartilhar as melhores práticas entre os Estados e utilizar a capacidade disponível em alguns Estados/administrações para ajudar a outros.

Para apoiar a realização de suas atividades, o Grupo AVSEC/FAL/RG pode constituir subgrupos de trabalho temáticos, em modalidade *ad hoc*, sempre que se trate de assuntos pontuais que mereçam utilizar tal recurso. Esses subgrupos apresentam seus trabalhos por meio de um relator durante as reuniões ordinárias do Grupo.

## Grupo Permanente de Gestão Estratégica

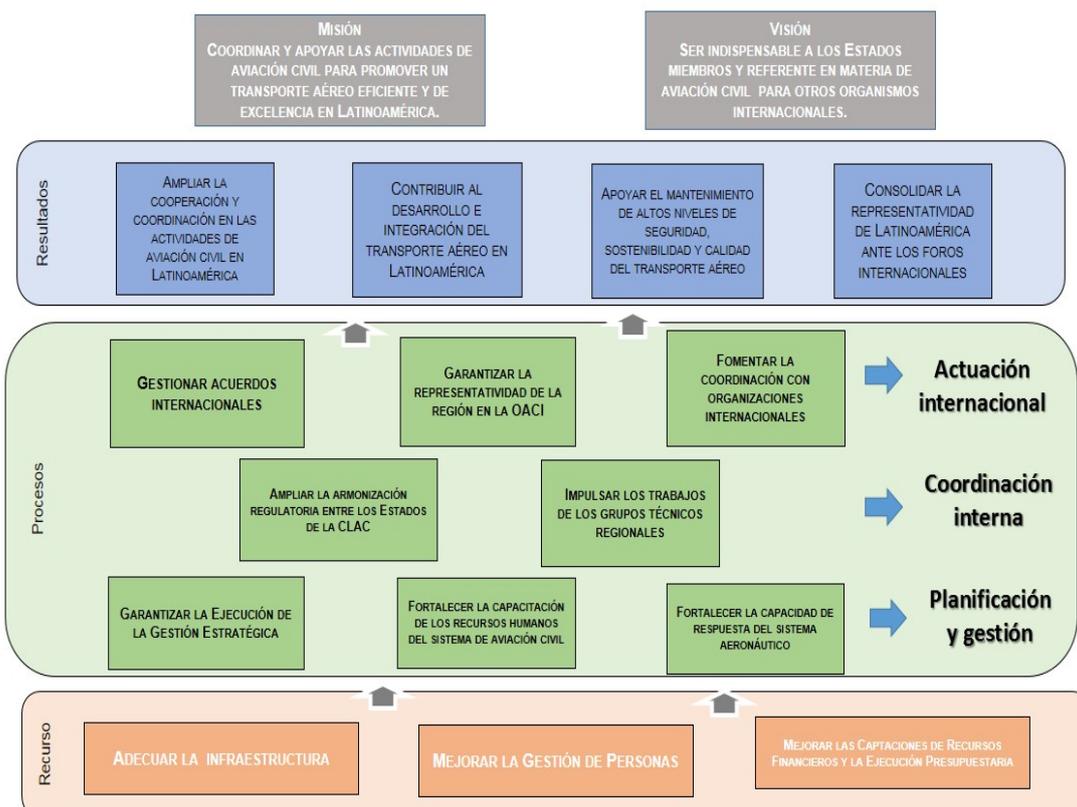
O Grupo Permanente de Gestão Estratégica foi instituído como parte da estrutura permanente da CLAC durante a 90ª Reunião do Comitê Executivo, ocorrida em novembro de 2016. Cabe a este Grupo o acompanhamento e o monitoramento da implementação do novo modelo de planejamento estratégico da Comissão. O objetivo é que a CLAC faça uma transição no próximo biênio entre a execução por macrotarefas temáticas para um modelo de execução voltado para projetos específicos.

### Plano Estratégico 2017-2026

Durante a 20ª Assembleia da CLAC, ocorrida em Brasília, em novembro de 2012, os Estados instituíram um grupo *ad hoc* com o objetivo de analisar formas de aperfeiçoar os indicadores de rendimento e de propor modificações ao Planejamento Estratégico da Comissão. Para isso, dever-se-iam considerar (a) o nível de implementação das Decisões da CLAC na legislação dos Estados membros e (b) a melhoria dos procedimentos de avaliação do cumprimento das tarefas. O Brasil foi então escolhido como coordenador do Grupo *ad hoc* de Atualização da Resolução A20-11, a qual dispõe sobre a forma de trabalho e institui as seis macrotarefas da CLAC.

Ao longo do atual biênio as atividades do Grupo, alçado a Grupo Permanente de Gestão Estratégica da CLAC, intensificaram-se com o apoio técnico de consultor especializado em planejamento estratégico contratado por meio de projeto de cooperação entre o Governo Brasileiro e o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Com base em metodologia acadêmica reconhecida, os membros do Grupo elaboraram um novo modelo de planejamento estratégico, que deverá orientar de modo objetivo, transparente e por meio de indicadores e metas as atividades da Comissão para o período de 2016-2025.

O mapa estratégico abaixo resume os principais objetivos da Comissão:

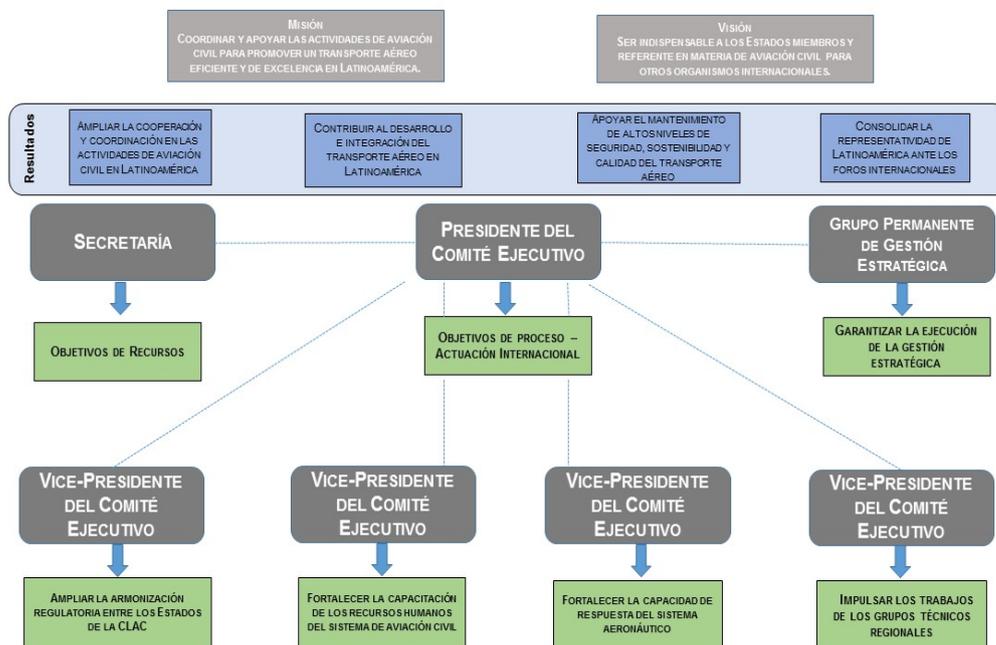


Com base no Plano, a cada biênio deverão ser priorizadas as iniciativas que deveram ser executadas no curto prazo. São selecionados, sempre, ao menos um projeto de cada um dos objetivos de processo e de recurso.

Na nova divisão de atribuições, o Comitê Executivo é o responsável pelos projetos de processo, exceto o de “Garantir a execução da gestão estratégica”, o qual está a cargo do Grupo Permanente de Gestão. Especificamente o Presidente do Comitê Executivo é responsável pelos projetos de atuação internacional, podendo, para isso, ser assessorado pelos demais membros do Comitê.

Cada um dos quatro vice-presidentes também é o responsável por coordenar um projeto de processo, ao passo que à Secretaria cabem os projetos relacionados com os recursos.

Esquemáticamente, o funcionamento da CLAC se configura da seguinte maneira:



## Orçamento

O orçamento da CLAC é financiado por meio das cotas de contribuição de cada um dos 22 Estados-membros. O Brasil contribui com cerca de 22% do total, o que corresponde a cerca de USD 46.000 anuais, pagos diretamente pelo Tesouro Nacional.

Em cada reunião ordinária, a Assembleia é responsável por ratificar e estabelecer o orçamento dos gastos das atividades da Comissão, de acordo com o programa de trabalho previsto para os anos seguintes. O Comitê Executivo, por sua vez, pode modificar este orçamento prévia consulta aos Estados membros, desde que aprovado por dois terços dos Estados.

Durante a última reunião que antecede a Assembleia, assim como durante a própria Assembleia Ordinária, o Secretário da CLAC apresenta aos Estados a prestação de contas do biênio passado, com todos os gastos devidamente discriminados, para que seja aprovado. Além disso, também apresenta a previsão de gastos para o biênio seguinte com a respectiva cota de contribuição de cada Estado membro.