

## **ANEXO IX AGENDA INTERNACIONAL DE DIREITO INTERNACIONAL AERONÁUTICO**

A agenda internacional de direito internacional aeronáutico é baseada principalmente na participação no Comitê Jurídico da Organização de Aviação Civil Internacional.

Os objetivos do Comitê Jurídico 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 se 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, pode-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, estes documentos, para entrar 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.

No âmbito multilateral, além do Comitê Jurídico da OACI, destaca-se também a atuação da ANAC na Comissão de Especialistas de Autoridades Supervisoras do Registro Aeronáutico, o qual é composto pelos países signatários da Convenção da Cidade do Cabo. Este fórum tem como objetivo principal fiscalizar e acompanhar o trabalho da empresa AVIARETO, contratada para administrar o Registro Internacional. O Brasil depositou os instrumentos da Convenção e do Protocolo em 30 de novembro de 2011, aderindo à convenção a partir de 1º de março de 2012.

Abaixo, informações detalhadas sobre os fóruns multilaterais da agenda de direito aeronáutico.

## COMITÊ JURÍDICO DA OACI

<b>Âmbito da atuação:</b>	Multilateral - OACI	<b>Qualificação do Brasil:</b>	Membro
<b>Nível de representação requerido:</b>	Gerencial/técnico	<b>Periodicidade de reuniões:</b>	Anual

### I. REPRESENTAÇÃO

**Perfil requerido do representante:**

Especialista jurídico com conhecimentos transversais de regulação da aviação civil.

### II. MANDATO DO GRUPO

**Objetivos:**

Os objetivos do Comitê Jurídico 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.

**Histórico de discussão:**

Na 36ª Sessão do Comitê Jurídico, os seguintes temas foram debatidos:

- . **Protocolo de Emenda à Convenção de Tóquio sobre atos e ofensas à aviação civil internacional:**

Em 2014, realizou-se a Conferência Diplomática para a modernização da Convenção de Tóquio. A nova redação do protocolo, assinado pelo Brasil, aumenta o número de jurisdições possíveis para processar atos de indisciplina, conferindo prerrogativas àqueles que atuam em defesa da ordem durante o voo e deixa ao direito doméstico a tarefa de disciplinar sobre como deverá ser tratada uma possível ação de regresso em desfavor do autor da indisciplina quando tal conduta gerar danos à empresa aérea.

Está em atualização a Circular 288, sob os seguintes aspectos: a) a eventual tipificação não poderá gerar punições de caráter pessoal; b) definição de bens tutelados dos atos de indisciplina garantindo interpretação exaustiva do documento.

Tema ainda pendente de avaliação pelo Comitê Jurídico.

- . **Considerações sobre conflitos de interesses:**

A OACI circulou uma pesquisa aos Estados para levantar o marco regulatório para a gestão de conflito de interesses. O resultado da pesquisa mostrou que a maioria dos Estados contam com regras para prevenir o conflito de interesses. Outros Estados encorajaram a elaboração de uma Resolução sobre conflito de interesses.

. **Aspectos de segurança quanto à liberalização do Art. 83 bis:**

Em 2014, foi estabelecido um grupo de trabalho para tratar da implementação do art. 83 bis e possíveis impactos em segurança. O Grupo, em linhas gerais, concluiu que a não adoção por muitos países das provisões do Art. 83 bis da Convenção de Chicago tem por principal causa a falta de clareza da Circular 295 que deverá ser transformada em um manual a fim de incluir maiores esclarecimentos e modelos para a transferência e modelos para a transferência de responsabilidades que o Art. 83 bis permite.

O Comitê avaliou o material de apoio para a implementação do Art. 83 bis para fins de registro observou-se que não há obstáculos ou problemas jurídicos com a redação do dispositivo tal como ele se encontra na Convenção. O material de apoio foi aprovado com pequenas sugestões de alguns países participantes.

. **Determinação do status de aeronave civil/de Estado:**

O Escritório Legal da OACI apresentou documento de trabalho sobre a necessidade de definição desses dois tipos de aeronaves e suas consequências jurídicas. O Comitê Jurídico entendeu que não seria possível qualquer solução interpretativa que pudesse dar conta da complexidade do assunto. Decidiu-se que o Escritório Legal deve rever o estudo feito em 1993 e, com base nele, propor alternativas para a questão.

**Questões emergentes da agenda:**

O Brasil apresentou documento de trabalho tanto na última sessão do Comitê Jurídico quanto na 39ª Assembleia da OACI problematizando a parte final do Art. 12 da Convenção de Chicago sobre o dever dos países em processar atos e infrações cometidos contra regulamentos da aviação. O assunto recebeu o apoio de Cingapura e Argentina e deverá ser discutido, em profundidade, no próximo triênio de trabalho.

O Brasil também apresentou, durante a 39ª Assembleia, proposta de que fosse inserida ana agenda de trabalho do Comitê Jurídico a avaliação do termo sistema de aeronaves remotamente pilotadas sob o ponto de vista jurídico. A proposta foi aceita e deverá ser discutida nas próximas reuniões do Comitê.

**III. PARTICIPAÇÃO DA ANAC**

**Representantes brasileiros:**

**Membro**

A definir			
-----------	--	--	--

**Alternos**

A definir			
-----------	--	--	--

**Histórico de atuação da ANAC:**

A ANAC participou de todas as reuniões do Comitê Jurídico e da Conferência Diplomática de 2014. A representação foi feita pelo Procurador-Geral e pelo Gerente de Assessoriamente da antiga Superintendência de Relações Internacionais, Diogo Arbigaus.

#### IV. ESTRATÉGIA DA ATUAÇÃO

##### **Avaliação do alinhamento entre as atividades do Comitê e os objetivos estratégicos da Agência:**

Além de estar alinhados com os três objetivos de sociedade, a participação da Agência no Comitê Jurídico contribui para a atualização contínua do marco regulatório vigente, em especial com a iniciativa:

2.6.1.3. Harmonizar as normas da ANAC com os padrões da OACI, respeitadas as peculiaridades dos diversos setores da aviação civil brasileira.

##### **Avaliação sobre a importância do Comitê para o atingimento dos objetivos estratégicos da Agência:**

O Comitê Jurídico da OACI contribui para que a ANAC tenha conhecimento do marco regulatório dos 191 Estados membros e possa contribuir, de modo ativo, com o estabelecimento de normas harmonizadas acerca de temas jurídicos centrais do transporte aéreo que impactam os níveis de segurança e confiabilidade do sistema.

##### **Descrição das metas/objetivos da ANAC junto ao Comitê:**

Garantir que as propostas brasileiras apresentadas durante a 39ª Assembleia da OACI sejam discutidas pelo Comitê Jurídico no que se refere à definição jurídica do termo “aeronave remotamente pilotada” e à regulamentação do artigo 12 da Convenção de Chicago.

## COMISSÃO DE ESPECIALISTAS DE AUTORIDADES SUPERVISORAS DO REGISTRO AERONÁUTICO

<b>Âmbito da atuação:</b>	Multilateral	<b>Qualificação do Brasil:</b>	Signatário
<b>Nível de representação requerido:</b>	Gerencial/técnico	<b>Periodicidade de reuniões:</b>	A cada 2 anos

### I. MANDATO DA COMISSÃO

<b>Composição:</b>	<b>Documentos de Referência:</b>
Países signatários: 72 países (lista na UNIDROIT)	Convenção da Cidade do Cabo

#### **Objetivos:**

A Comissão de Especialistas de Autoridades Supervisoras do Registro Aeronáutico – *Commission of Experts of the Supervisory Authority of the International Registry (CESAIR)* é uma comissão permanente, composta por especialistas, indicados pelos países signatários da Convenção da Cidade do Cabo - Convenção sobre Garantias Internacionais Incidentes sobre Equipamentos Móveis.

Esta comissão fiscaliza e acompanha o trabalho da empresa AVIARETO, contratada para administrar o Registro Internacional, instituído por aquele acordo internacional. O Brasil depositou os instrumentos da Convenção e do Protocolo em 30 de novembro de 2011, aderindo à convenção a partir de 1º de março de 2012.

Através da revisão dos documentos *Regulations and Procedures for the International Registry e Rules of Procedure*, pela equipe do CESAIR, a AVIARETO exerce suas atividades junto ao Registro Internacional.

#### **Histórico de discussão:**

A última reunião realizada em Dezembro de 2015, aprovou várias modificações no texto dos documentos. Todas as modificações propostas pela comissão foram aprovadas pelo Conselho da ICAO que funciona cum Autoridade Supervisora da aplicação da Convenção da Cidade do Cabo.

#### **Questões emergentes da agenda:**

O 7º encontro da Comissão centrou-se na questão do registo de direitos ou interesses não-consensuais (RNCRI), lembrando que o registo de uma RNCRI no Registro Internacional é de um Estado Contratante que, ao depositar uma declaração em conformidade com o disposto no artigo 40.º da Convenção relativa a garantias internacionais sobre equipamentos móveis (Convenção de Cidade do Cabo), optar por tornar tal categoria de direitos ou interesses elegíveis para beneficiar da proteção com prioridade estabelecido na Convenção.

Entretanto, o registo de uma RNCRI pode estar sujeito a abusos devido ao fato de, por sua Natureza, ser preenchido unilateralmente, isto é, feito pela parte que beneficia do registo sem consentimento da parte cujo interesse é sobrecarregado pelo registo (a salvaguarda do consentimento do devedor). Quando tal registo for impróprio, as partes que detenham um interesse válido no objeto aeronáutico afetado podem sofrer com o registo contrário a seus interesses. Além disso, os proprietários do objeto poderiam ser evitados da venda do bem ou do seu leasing.

Nessa reunião, foram apresentados três casos de processos no tribunal irlandês competente de registros impróprios de um RNCRI, em que o Registrador (Aviaretto) foi chamado como segundo respondente nomeado. Todos os três casos terminaram em uma ordem judicial para o cancelamento do registro inválido, sem que as custas do processo recaíssem sobre a Aviaretto.

## II. PARTICIPAÇÃO DA ANAC

### Representantes brasileiros:

Luciana Ferreira Da Silva	Gerente-Técnica GTRAB/SAR	Luciana.silva@anac.gov.br	(61) 3314-4848
---------------------------	------------------------------	---------------------------	----------------

### Histórico da participação da ANAC:

O Brasil foi formalmente convidado a indicar um representante para compor a CESAIR através de uma carta datada de 20 de março de 2012, assinada pelo secretário geral da ICAO. O representante da SAR escolhido para participar do CESAIR pertence ao quadro da GTRAB – Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro, uma vez que esse Registro foi designado como Ponto de Entrada junto ao Registro Internacional pelo Brasil.

A SAR participou do 5º Encontro do CESAIR realizado em Montreal em 17 e 18 de dezembro de 2012. O 6º encontro realizado em abril de 2013 não contou com a participação do Brasil.

O 7º encontro realizado em Montreal em 4 e 7 de dezembro de 2015 teve a participação da SAR, com a presença da Gerente Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro.

### Justificativa da participação da SAR:

Conforme disposto no item XII do Art. 53 do Regimento Interno da ANAC, compete à Superintendência de Aeronavegabilidade a administração do Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB.

## III. ESTRATÉGIA DA ATUAÇÃO

### Avaliação do alinhamento entre as atividades do fórum e os objetivos estratégicos da Agência:

As atividades da Comissão orientam a atividade do Registro Internacional que foi criado pela Convenção da Cidade do Cabo. O Decreto nº 8.008, de 15 de maio de 2013, internalizou os dispositivos da Convenção e seu Protocolo e, com isso, adequa-se ao objetivo estratégico da Agência em manter atualizado o arcabouço regulatório, provendo atualidade, estabilidade e segurança jurídica do ambiente aeronáutico.

### Avaliação sobre a importância do fórum para o atingimento dos objetivos estratégicos da Agência:

A promoção de um arcabouço regulatório atualizado e estável garante as expectativas dos regulados e da sociedade, quais sejam, a promoção de um ambiente de negócios do setor aéreo que permite o desenvolvimento do mercado e da indústria e a garantia ao acesso pela sociedade a um transporte aéreo seguro.

Com a adesão do Brasil à Convenção da Cidade do Cabo, tanto a indústria aérea, como os operadores aéreos passaram a gozar de descontos e facilidades para financiamento de aeronaves, o que proporcionou a aquisição/leasing de novas aeronaves, disponibilizando à sociedade equipamentos mais novos e modernos.

Essa modernização do setor está de acordo com os objetivos finalísticos da Agência.

**Descrição das metas/objetivos da ANAC junto ao fórum:**

--