

Agência Nacional de Transportes Terrestres

# PLANO DE ATUAÇÃO INTERNACIONAL

2019

## **Plano de Atuação Internacional da ANTT – 2019**

Coordenação Técnica

Cynthia Ruas Vieira Brayer

Murshed Menezes Ali

Equipe Técnica

Claude Soares Ribeiro de Araujo

Janaína dos Santos

Realização

Superintendência Executiva - SUEXE

Apoio

Assessoria de Comunicação Social - ASCOM

## **1. Introdução**

O setor de transportes é responsável pela movimentação de produtos e pessoas dentro das cidades, entre cidades, estados e países tem, portanto, grande impacto na economia e no desenvolvimento social. Especificamente o transporte terrestre de cargas, por meio de rodovias e ferrovias, tende a crescer com o aumento do Produto Interno Bruto (PIB) dos países, e influenciar o crescimento do mesmo. O transporte de mercadorias reflete nas vendas e nas atividades das indústrias e dos setores de comércio e, por isso, o transporte é diretamente relacionado à maximização do bem-estar das pessoas<sup>1</sup>.

Em relação aos modais de transportes terrestres no Brasil, ressalta-se que há ainda bastante espaço para aumento do mercado, que depende de maiores investimentos em infraestruturas tanto de rodovias, como de ferrovias. A matriz de transporte de cargas no Brasil é predominantemente rodoviária, representando aproximadamente 65% do transporte interno de cargas em 2015, e o transporte ferroviário é responsável por 15% da movimentação de cargas em território nacional.

A extensão da malha ferroviária é de 29 mil km, dos quais apenas 7 mil km estão em plena operação, e os trechos subutilizados e os não operacionais possuem potencial significativo de movimentação.<sup>2</sup>

A atuação internacional da ANTT em relação ao transporte terrestre pode ser dividida atualmente em: (i) operação do transporte terrestre internacional de cargas e passageiros e; (ii) busca de instrumentos de conhecimento técnico para aprimoramento da atividade regulatória. Essa atuação é fundamental para melhorar o fluxo de transporte entre os países e fomentar a economia. Nesse contexto, a elaboração de um Plano de Atuação Internacional busca contribuir para atingir esse objetivo.

### **1.1.A operação do transporte terrestre internacional de cargas e passageiros**

O transporte terrestre internacional de cargas e pessoas é de extrema relevância para o desenvolvimento do país. O Brasil faz fronteira com Uruguai, Argentina, Paraguai,

---

<sup>1</sup> OECD/ITF (2017), ITF Transport Outlook 2017, OECD Publishing, Paris, p. 31. Disponível em: <[https://read.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2017\\_9789282108000-en#page4](https://read.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2017_9789282108000-en#page4)>

<sup>2</sup> EPL (2018), Plano Nacional de Logística – PNL – 2025. Disponível em: <<https://www.epl.gov.br/plano-nacional-de-logistica-pnl>>

Guiana, Guiana Francesa, Suriname, Venezuela, Colômbia, Bolívia e Peru, podendo ainda exportar por via terrestre para Chile e Equador na América do Sul. A movimentação comercial entre esses países representam 15% das exportações e 12% das importações totais do Brasil<sup>3</sup>, US\$ 14,63 bilhões das exportações e US\$ 7,76 bilhões das importações por via terrestre. Além disso, o transporte terrestre internacional movimentou 718.915 pessoas em 2017, entre o transporte regular e semiurbano.

Cabe à ANTT, segundo a Lei nº 10.233/2001, representar o Brasil perante os organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) e as atribuições específicas dos demais órgãos.

O Brasil também é membro de diversos organismos de integração regional dentre os quais o Mercado Comum do Sul (Mercosul) e a União das Nações Sul-Americanas (Unasul). Possui ainda acordos bilaterais com diversos países da América do Sul, como Guiana, Guiana Francesa (França) e Venezuela.

A ANTT é o ponto focal de aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional e Terrestre (ATIT), constituído a partir do Tratado de Montevideo de 1980, que institui a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), com o objetivo de orientar as práticas relativas aos serviços de transporte terrestre entre os países signatários. Participa ainda das reuniões do Subgrupo Técnico de Trabalho nº 5 – Transporte (SGT-5) do Mercosul.

## **1.2. Aprimoramento da atividade regulatória**

No processo regulatório é fundamental que a ANTT busque experiências exitosas e amplie o diálogo com o mercado internacional, proporcionando aos nossos reguladores um maior espectro na busca de soluções e propostas, além da necessária atração de investimentos. Essa atuação internacional permite ainda uma participação qualificada nos debates regionais, melhora da imagem do Brasil no exterior e a qualificação do ambiente regulatório nacional diante dos agentes externos.

O desafio da regulação, especificamente em infraestrutura e logística, é gerar um conjunto de facilidades para a realização de transações econômicas e sociais. A ferrovia e a rodovia necessitam de capacidade de escoamento pelos portos, para viabilizar

---

<sup>3</sup> Fonte: Relatório de Harmonização – Volume 1 – Contextualização e Metodologia, UFSC/LabTrans, ANTT, 2018.

exportações e, para tanto, tais infraestruturas necessitam estar em boa qualidade para possibilitar uma eficaz movimentação dos bens. A regulação de transporte terrestre, portanto, concentra-se em possibilitar condições de acesso às estruturas de transporte para evitar abusos de condições monopolistas e a falta de retorno sobre o investimento inicial.<sup>4</sup>

Portanto, a complexidade da regulação é grande e o regulador tem papel central na criação de condições para o crescimento do setor de transportes terrestres. Considerando que os desafios da regulação dos transportes existem em todo o mundo, a troca de experiências e conhecimentos por meio de cooperações internacionais assume caráter estratégico para possibilitar o aprimoramento técnico das agências reguladoras, como a ANTT.

### **1.3.O Plano de Atuação Internacional – PLAI**

A elaboração e execução do planejamento da atuação internacional foi estabelecido como competência regimental da Superintendência Executiva, por meio do artigo 38, XII do Regimento Interno da ANTT (Resolução nº. 5.810/2018).

Nesse contexto, o Plano de Atuação Internacional tem como objetivo sistematizar a atuação internacional da ANTT, dotar o público interno e a sociedade de informações sobre a nossa atuação internacional, assim como prover aos gestores instrumento para tomada de decisão quanto à alocação de recursos.

O PLAI é um documento orientativo para otimizar a atuação internacional das áreas dando mais transparência e efetividade às missões e ações internacionais da Agência.

### **1.4.Alinhamento do Plano de Atuação Internacional com o Plano Estratégico da ANTT**

O Plano Estratégico da ANTT para o período 2014-2018 estabelece o seguinte, como diretriz organizacional:

---

<sup>4</sup> BATISTELLA-MACHADO, Julia; LODGE, Martin; SCHWEPPENSTEDDE, Daniel; STEPANEK, Martin; VAN STOLK, Christian. Regulação da infraestrutura logística no Brasil, p. 14. RAND Corporation e LSE, 2017. Disponível em:

<<http://www.lse.ac.uk/accounting/Assets/CARR/documents/Impact/Regulation-of-Logistics-Infrastructures-in-Brazil/Brazil-infrastructure-logistics-translated-FINAL.pdf>>.

- Missão: “Assegurar aos usuários a adequada prestação de serviços de transporte terrestre”
- Visão: “Ser referência na regulação, promovendo a harmonização do setor e garantindo a excelência dos serviços de transportes terrestres”

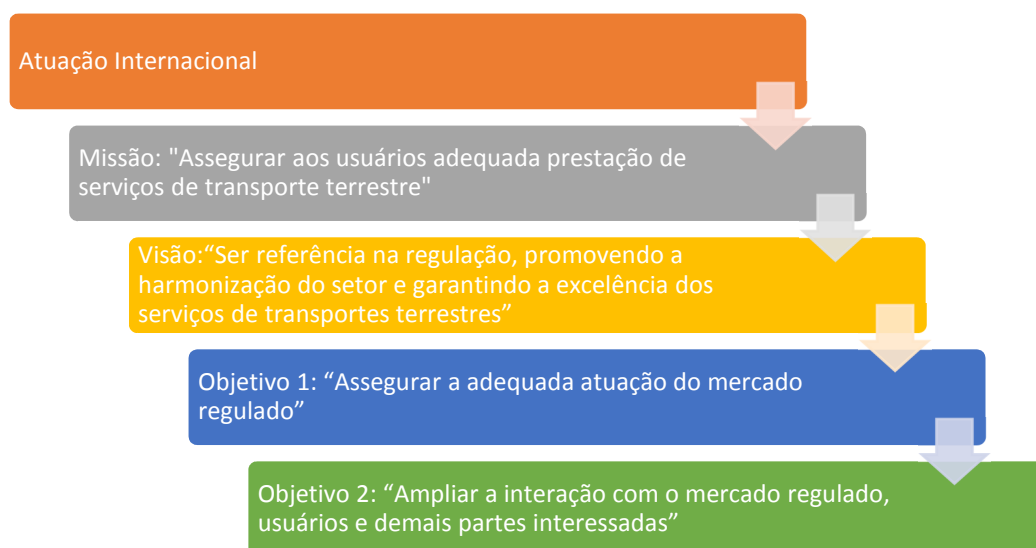
Para o cumprimento dessa Missão e consecução da Visão organizacional destacamos os seguintes objetivos estratégicos:

- “Assegurar a adequada atuação do mercado regulado”; e
- “Ampliar a interação com o mercado regulado, usuários e demais partes interessadas”.

Nesse contexto, diante do exposto inicialmente, a atuação internacional contribui diretamente para que a ANTT atinja sua visão de futuro promovendo a harmonização do setor de transportes terrestres de cargas e passageiros em toda a América Latina e buscando experiências internacionais, incluindo países da América Latina e também das demais regiões do mundo, para atingir a excelência dos serviços de transportes terrestres, advindo, desta forma, sua condição de referência nacional e internacional (Figura 1).

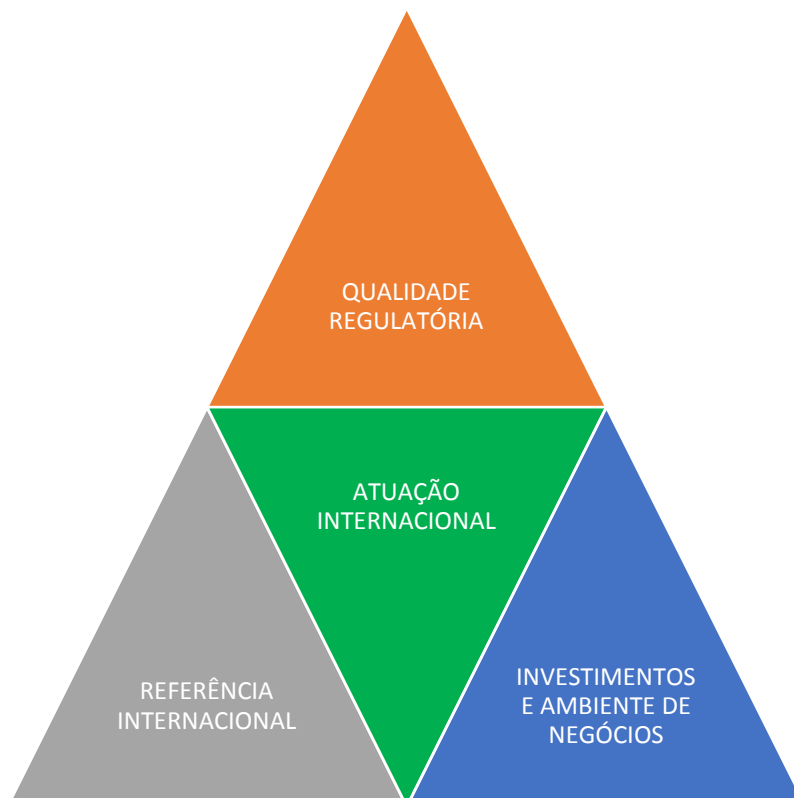
Além disso, a representação institucional internacional não pode perder de vista as competências definidas pela Lei nº 10.233/2001, lei de criação da ANTT, e contribuir para melhorar a execução dos processos internos.

**Figura 1: Cadeia de valor das missões internacionais**



São objetivos específicos da atuação internacional da ANTT: a melhoria da regulação da ANTT, incluídos nesse contexto a regulamentação, fiscalização e governança institucional; o fortalecimento da agência como referência internacional; atração investimentos; e melhoria do ambiente de negócios do setor.

**Figura 2: Objetivos específicos da Atuação Internacional**



## **2. Diretrizes de atuação internacional da ANTT**

O Plano de Atuação Internacional é o documento orientador da atuação além-fronteiras da ANTT, e como tal, traz no seu diapasão as diretrizes para que todos os gestores e servidores adotem no seu relacionamento com empresas, governos e organismos internacionais.

1. Priorizar a divulgação do conhecimento adquirido nas missões internacionais de representação institucional

As missões internacionais são uma oportunidade de grande aprendizado, com intensa troca de informações. Além disso, a gestão do conhecimento é essencial para a institucionalização da participação da Agência em fóruns internacionais, assegurando a continuidade da representação da Agência, independente do técnico designado para exercer a representação.

Dessa forma, respeitado o sigilo que algumas dessas missões requer, o conhecimento adquirido precisa ser compartilhado internamente entre os gestores e servidores. Existem algumas formas de divulgação e compartilhamento que podem ser incentivados, como eventos abertos ao público interno, reuniões direcionadas a um público específico, disponibilização de documentos em espaços de trabalho na intranet, entre outros.

2. Garantir a continuidade da representação internacional da ANTT com o objetivo de promover uma atuação ativa e propositiva

A continuidade da representação institucional é fundamental para uma participação qualificada nos fóruns internacionais, permitindo uma atuação ativa e propositiva da Agência. Essa continuidade depende em grande parte da decisão dos gestores, principalmente na alocação de recursos orçamentários para as missões de maior relevância estratégica.

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



A qualidade da participação nas missões internacionais reflete na nossa capacidade de influenciar o debate e passa, necessariamente, pelo trabalho de preparação para essas missões. Em geral, os assuntos tratados nos fóruns internacionais envolvem mais de uma unidade organizacional da Agência, e por isso deve ser assegurado ao representante institucional todo o apoio técnico necessário para o desempenho da atividade.

4. Coordenar os posicionamentos expressos da ANTT em fóruns internacionais com os demais órgãos do Governo brasileiro

Existe uma série de assuntos inseridos no âmbito da competência da ANTT que possuem interface com as atribuições de outros órgãos do Governo brasileiro. Desta forma, essa interface deve ser mapeada na preparação da missão e faz-se necessária uma coordenação entre a ANTT e demais órgãos sobre esses assuntos também no retorno da missão.

Como exemplo, a ANTT, por meio da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional de Cargas e Passageiros (ASTECC) representa o Brasil no SGT-5 do Mercosul, sendo responsável pela articulação com os demais órgãos governamentais como Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), Polícia Rodoviária Federal (PRF), e Receita Federal do Brasil (RFB). Importante destacar que a coordenação dos posicionamentos não significa a concordância unânime, devendo ser respeitada a independência dos órgãos e prevalecendo o interesse nacional.

5. Desenvolver, sempre que possível, ações de harmonização regulatória visando ampliar a integração dos transportes, alinhado com as melhores práticas internacionais

No transporte internacional terrestre a harmonização regulatória permite um maior fluxo entre os países com mais segurança e competitividade. O objetivo de assegurar a adequada atuação do mercado regulado deve ser lembrado nesse momento, e guiar as ações de representação internacional, sempre buscando o alinhamento com as melhores práticas.

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

As cooperações técnicas internacionais devem ser desenvolvidas sempre com o objetivo de fortalecer a capacidade institucional da ANTT, no desenvolvimento de estratégias e competências, estimulando a inovação. A cooperação técnica não pode perder de vista a reciprocidade e, sempre que possível, as ações devem ser continuadas e ampliadas com a inclusão de novos atores.

### **3. Estrutura organizacional**

Na ANTT a atuação internacional não se concentra exclusivamente em uma área, é atribuição de todas as áreas finalísticas. Como dito anteriormente, a ANTT é o órgão de aplicação e coordenação do Acordo de Transporte Internacional Terrestre - ATIT, que tem como signatários, além dos países do Mercosul (Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai, com a Venezuela suspensa e a Bolívia em processo de adesão), o Chile e o Peru. Assim como esses, há acordos bilaterais de transporte com países fronteiriços, como a Venezuela, a Guiana e a Guiana Francesa. Essas questões são tratadas especificamente pela Assessoria Técnica para o Transporte Internacional de Cargas e Passageiros (ASTECA), criada para a representação da ANTT em acordos de transporte internacionais e no Subgrupo de Trabalho 5 do Mercosul.

As atividades de cadastro de transportadores e regulamentação do transporte internacional são realizadas pela Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros (SUPAS) e Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC), sendo a fiscalização executada pela Superintendência de Fiscalização (SUFIS).

Além disso, a ANTT procura conhecer e adotar as melhores práticas internacionais de regulação e governança, por meio de organismos internacionais - como a OCDE - ou por meio de cooperações entre a ANTT e órgãos correlatos de outros países, que permitem o intercâmbio de conhecimentos e de experiências. Para a representação institucional internacional da ANTT, criou-se a Gerência de Relacionamento

Internacional e com o Mercado (GEREL), vinculada à Superintendência Executiva (SUEXE).

#### 4. Missões internacionais

A Lei nº 5.809/72 classifica os tipos de missão como permanente, transitória ou eventual, e quanto à natureza em diplomática, militar ou administrativa. A ANTT atualmente concentra sua atuação internacional exclusivamente em missões eventuais administrativas, com alguma característica diplomática.

No âmbito da ANTT cada Unidade Organizacional deve decidir pela necessidade e oportunidade das missões internacionais, cabendo à Diretoria aprovar o afastamento do servidor do país.

Para ajudar a definir os representantes da ANTT e os técnicos que deverão participar da preparação, essas missões podem ser classificadas de acordo a quantidade de atores, grau de institucionalização, alcance geográfico e nível hierárquico requerido (Tabela 1).

**Tabela 1 – Classificação das Missões Internacionais**

<b>Categorização</b>	<b>Tipo de Evento</b>
Quantidade de atores	Bilateral
	Multilateral
Grau de Institucionalização	Organizações internacionais
	Demais Arranjos
Alcance geográfico	Global
	Regional (América do Sul)
Nível hierárquico requerido	Decisório
	Estratégico
	Técnico

A área responsável pelo evento pode fazer a classificação da missão. Caso seja necessário, a GEREL/SUEXE pode dar o apoio para a preparação da missão. Para tanto, também é relevante que a gerência tenha conhecimento da Agenda Internacional de toda a Agência. Desta forma, conhecendo os temas de interesse e eventos considerados importantes pelas áreas técnicas, a GEREL/SUEXE poderá trazer informações relevantes

para a preparação do representante, assim como aproveitar uma missão específica para estabelecer outras agendas e eventos internacionais de interesse de outras áreas da ANTT, gerando mais efetividade, economicidade e aderência às diretrizes aqui propostas.

No entanto, ressalta-se que não há obrigatoriedade normativa de que a GEREL/SUEXE dê aval às viagens. O trabalho desenvolvido pela gerência se resume a dar apoio institucional, auxiliar em contatos com os parceiros internacionais e embaixadas, fomentar a disseminação das informações recebidas nos eventos internacionais, bem como informar a Diretoria da ANTT acerca de eventos internacionais que possam ser de interesse da ANTT.

Desde 17/10/2018, os dirigentes máximos das agências reguladoras podem autorizar despesas com diárias e passagens internacionais e o afastamento de servidores do país, com a publicação do Decreto nº 9.533. Dessa forma, as missões internacionais devem ser solicitadas por memorando ao Gabinete com exposição de motivos, eventos, classificação da missão, datas dos eventos e período de afastamento. A autorização para a missão é dada a partir de Portaria do Diretor-Geral.

O orçamento de diárias e passagens para as missões internacionais são de responsabilidade da área de lotação do representante designado. Excepcionalmente pode originar-se de outra unidade organizacional, em caso de interesse mútuo.

Com base no histórico de missões, considerando as diretrizes desse plano e a classificação proposta, a GEREL/SUEXE apresenta anualmente à Diretoria Colegiada uma proposta da Agenda Internacional com os principais eventos internacionais do ano priorizados de acordo com a metodologia apresentada a seguir. Essa metodologia é fundamental para que, em um cenário de restrição orçamentária ou de recursos humanos, se possa garantir a participação em missões identificadas como estratégicas para a Agência, uma vez que a Diretoria Colegiada é responsável pela autorização do afastamento para viagem internacional a serviço, no âmbito da ANTT.

Para a elaboração da metodologia de priorização, foi considerado como base a cadeia de valor e os objetivos específicos da Atuação Internacional da ANTT (Figuras 1 e 2) e definidos os seguintes critérios para a avaliação das missões de representação institucional de caráter internacional:

## **Tabela 2 – Critérios para priorização das missões internacionais**

Critérios	Alinhamento com o planejamento estratégico e a agenda regulatória da ANTT.
	Potencial de impacto nos processos internos da Agência.
	Potencial impacto no mercado de transporte de passageiros e cargas, infraestrutura ferroviária e rodoviária.
	Potencial impacto na imagem externa da ANTT.

É importante ressaltar que o resultado dessa priorização e a Agenda proposta não são vinculantes, dependem ainda da disponibilidade orçamentária, demandas internas e interesse da Diretoria Colegiada, servindo apenas como uma orientação exclusivamente para a tomada de decisão dos Diretores.

## 5. **Relacionamento Internacional**

Alguns procedimentos são comuns no desenvolvimento do relacionamento com outros países. Assim, com o objetivo de facilitar os trabalhos das áreas o Plano de Atuação Internacional traz orientações básicas sobre esses procedimentos. Lembrando que a GEREL/SUEXE pode ser consultada a qualquer momento.

### 5.1 **Memorando de Entendimento (*Memorandum of Understanding - MoU*)**

O Memorando de Entendimento é documento utilizado no âmbito do Direito Internacional Público, com o fim de traçar diretrizes para cooperação entre organismos e instituições de diferentes países em determinadas áreas de interesse comum. De forma geral, trata-se de instrumento simplificado de Direito Internacional, não vinculante entre as partes, que tem sido utilizado para atos com menor formalidade, destinados a registrar princípios gerais que orientarão as relações entre as partes, seja no plano político, econômico, jurídico, cultural científico ou educacional. Sob a ótica do Direito Civil brasileiro, o Memorando de Entendimento deve ser regido pelos princípios de probidade e boa-fé objetiva e não gera obrigações legais.

Dessa forma, o Memorando de Entendimento serve como primeiro passo, uma manifestação de interesse mútuo, que posteriormente pode vir a se desenvolver por meio de um Plano de Trabalho específico que dê robustez à cooperação.

Assim, ao longo das negociações e da celebração de um Memorando de Entendimento, importa a verificação: (i) dos termos escritos constantes da referida negociação e do próprio MoU; além (ii) da observância dos deveres provenientes dos princípios-regras de probidade e de boa-fé objetiva, a fim de se definir a natureza jurídica de tal documento como preliminar. Seus termos devem ser refletidos no documento definitivo a ser firmado para a formalização dos acordos de cooperação técnica internacional específicos.

Em função do seu formato simplificado, o MoU tem sido amplamente utilizado para definir linhas de ação e compromissos de cooperação internacional na ANTT e em todo o Executivo Federal.

Como o interesse na celebração de um Memorando de Entendimento pode surgir de qualquer área da ANTT, a SUEXE, dada sua competência de relacionamento internacional elaborou um Manual para Celebração de Memorandos de Entendimento, disposto no anexo desse Plano de Atuação Internacional.

Anexo ao PLAI, insere-se o Manual Para Celebração de Memorando de Entendimento, no qual constam: lista de procedimentos internos para a celebração de MoU; fluxograma dos procedimentos; e modelo padrão de MoU, que pode ser adaptado a depender dos interesses comuns das áreas.

## **5.1. Programa de Intercâmbio de Conhecimentos Técnicos (*Traineeship*)**

O Programa de Intercâmbio de Conhecimentos Técnicos – *Traineeship* trata-se de programa no qual o servidor da ANTT atua como colaborador em uma instituição estrangeira, por um período a ser definido em cada caso, com o objetivo de trocar experiências e aprender as melhores práticas e técnicas relacionadas à regulação de transportes terrestres e disseminá-las nas áreas de interesse da ANTT.

### **5.2.1 Regras Gerais**

Para viabilizar o programa é fundamental a definição de objetivos claros do intercâmbio e transparência no processo seletivo. Primeiramente, o programa *Traineeship* deve ter aderência aos objetivos estabelecidos no instrumento firmado com a instituição estrangeira. A partir desses objetivos gerais, que podem estar definidos em MoU ou em

certificado de associação, por exemplo, definem-se os objetivos específicos do *Traineeship* e esses são estabelecidos no Edital.

A viabilidade do programa se deve ao fato de que durante o período do *Traineeship* será mantido o ônus da renumeração do servidor como responsabilidade da ANTT, sendo que o servidor não terá direito ao recebimento de diárias ou de ressarcimento para indenização dos gastos realizados com hospedagem durante esse afastamento.

Também é importante destacar que caso o programa exceda o período de 90 dias, os servidores com cargo comissionado deverão abrir mão do cargo durante seu afastamento para o intercâmbio.

Ainda em relação aos custos, a ANTT é responsável pela emissão e pagamento das passagens de ida e volta e seguro saúde.

O servidor deve cumprir as condições impostas pela instituição responsável pelo evento, tais como: regras disciplinares, frequência mínima e aproveitamento exigido para aprovação. Deve, ainda, permanecer no exercício efetivo das obrigações funcionais junto à ANTT, por período, no mínimo, igual ao utilizado para a realização do intercâmbio, ressalvada a hipótese de ressarcimento da despesa com o afastamento.

Atendendo a diretriz de priorizar a divulgação do conhecimento adquirido nas missões internacionais, ao término do *Traineeship* o servidor deverá apresentar relatório sobre as atividades realizadas no intercâmbio, bem como disseminar os conhecimentos adquiridos por meio da apresentação de um seminário, em 30 dias após o regresso à ANTT.

### **5.2.2. Processo seletivo**

Os servidores são escolhidos por meio de processo de seleção interna, no qual será considerada a qualificação profissional, qualificação acadêmica, tempo de efetivo exercício na ANTT, proficiência no idioma que será utilizado no país onde será realizado o *Traineeship*, pertinência temática entre as atividades do servidor na ANTT e as que serão desempenhadas no *Traineeship*.

Para participação no *Traineeship* o servidor deve assumir também o compromisso de atuar como disseminador dos conhecimentos adquiridos nesse intercâmbio.

No processo seletivo, cabe à GEREL/SUEXE a análise da proficiência no idioma, que será realizada por meio da análise dos documentos apresentados pelo servidor e de entrevista realizada pela própria GEREL/SUEXE. À GEPES/ SUDEG cabe a análise da

situação funcional do servidor e devidos ajustes em relação ao seu assentamento funcional. O detalhamento do processo seletivo é apresentado em edital, o qual é elaborado conjuntamente entre SUEXE e SUDEG.

### **5.2.3. Controle e Resultados**

A GEREL/SUEXE deve manter cadastro atualizado dos intercâmbios realizados com instituições parceiras, bem como promover a publicidade dos conhecimentos adquiridos com a realização do *Traineeship*.

Decorrido um ano do retorno do servidor do programa de intercâmbio, é realizada uma avaliação para verificar se os conhecimentos adquiridos foram efetivamente aproveitados nos processos internos, e como a experiência influenciou o desempenho e o comportamento profissional desse servidor.

O objetivo da avaliação é tentar captar os ganhos efetivos do programa para a organização e identificar possíveis melhorias para os próximos intercâmbios.

## **6. Monitoramento e Revisão do PLAI**

O Plano de Atuação Internacional da ANTT, apesar de ser um documento orientativo, deve ser revisado anualmente, conforme a evolução da atuação internacional, as melhorias implementadas nas ferramentas e o acompanhamento dos indicadores.



## ANEXO

### **MANUAL PARA CELEBRAÇÃO DE MEMORANDO DE ENTENDIMENTO**

O Memorando de Entendimento (*Memorandum of Understanding – MoU*) é um ato de forma bastante simplificada, destinado a registrar princípios gerais que orientarão as relações entre as Partes, seja nos planos político, econômico, cultural, científico e educacional. Serve como primeiro passo para a formalização de um documento jurídico mais elaborado como um acordo de cooperação técnica.

Em função do seu formato simplificado, o MoU tem sido amplamente utilizado para definir linhas de ação e compromissos de cooperação internacional na ANTT e em todo o Executivo Federal.

#### **Procedimentos para assinatura de MoU**

Previamente à assinatura do MoU a SUEXE ou a área técnica interessada, deverá:

1. Identificar os possíveis entes internacionais parceiros, considerando a área de interesse;
2. Identificar em cada ente parceiro o contato do representante;
3. Fazer a prospecção dos temas de interesse para cooperação e troca de informações;
4. Elaborar minuta de Memorando de Entendimento;
5. No caso do contato iniciar-se por outra área, encaminhar minuta de MoU, conforme modelo anexo (ANEXO), à SUEXE;
6. A SUEXE encaminhará a minuta do MoU para avaliação da Diretoria da ANTT;
7. Após a Diretoria manifestar a não objeção à minuta do MoU, a SUEXE deverá encaminhar a minuta ao parceiro internacional;
8. Após aprovação da minuta pelo parceiro, a SUEXE deverá encaminhar o processo administrativo, contendo as tratativas com o parceiro e sua manifestação quanto à minuta do MoU, ao APGAB, que deverá remetê-lo à Procuradoria Federal junto à ANTT para análise jurídica e chancela da minuta;

9. Após a Procuradoria Federal manifestar a não objeção à minuta do MoU, a SUEXE deverá encaminhar o processo administrativo à Diretoria da ANTT para assinatura do documento e, posteriormente, ao parceiro internacional;

10. Após a assinatura do MoU pela Diretoria da ANTT e pelo representante do ente parceiro, a SUEXE deverá providenciar junto à SEGER a publicação do extrato do MoU no Diário Oficial da União; e

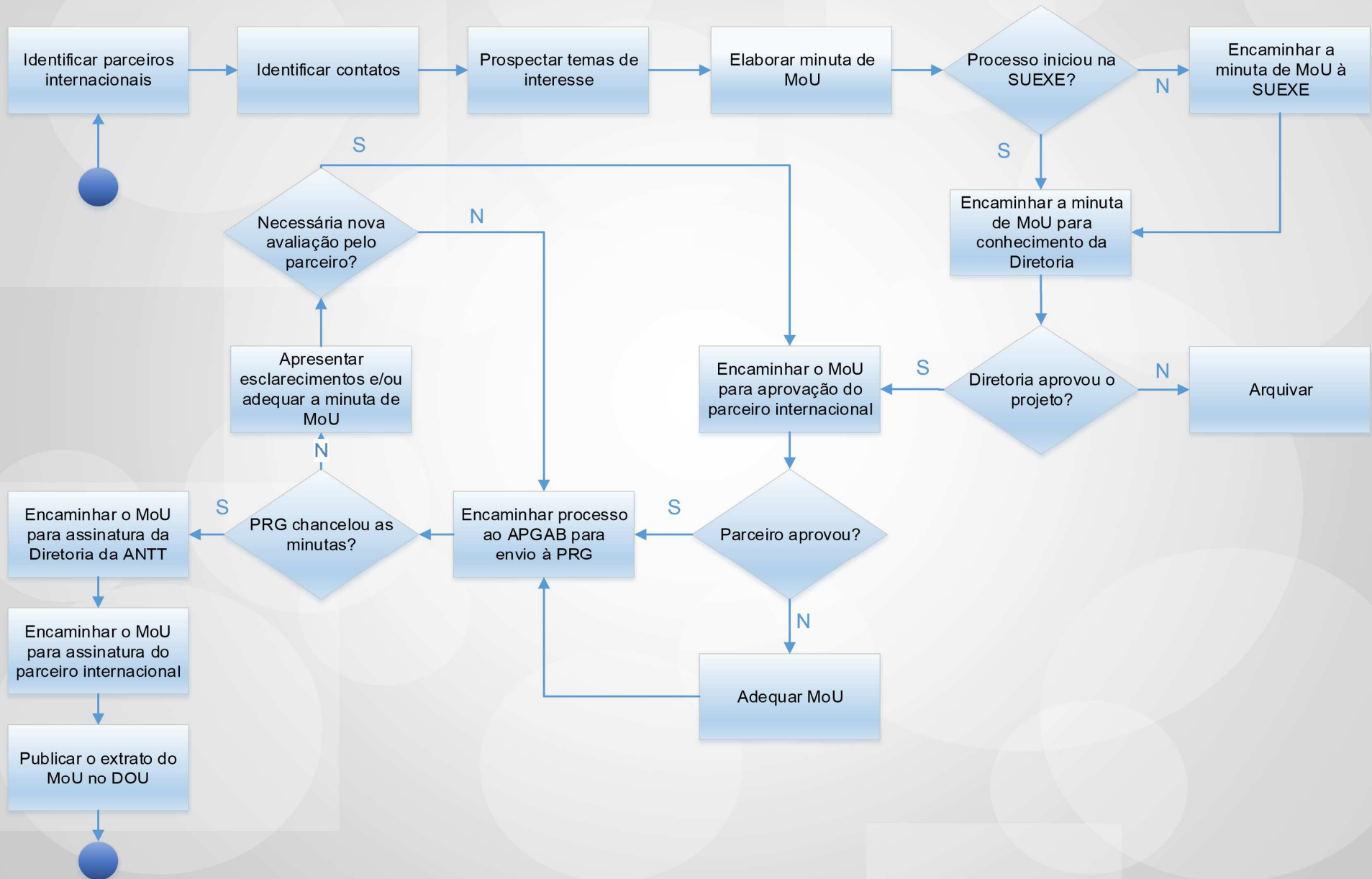
11. A SUEXE providenciará a publicidade adequada ao acordo, publicando o MoU no site da ANTT (Fluxograma, Figura 1).

Para subsidiar a análise da Diretoria e da Procuradoria Federal, a GEREL/SUEXE deverá encaminhar o processo administrativo com a minuta do Memorando, redigido em português, acompanhada da minuta traduzida para o idioma definido no instrumento, e dos demais documentos relacionados à proposta de cooperação, incluindo cópia dos e-mails encaminhados ao ente parceiro desde o contato inicial.

A tradução dos documentos são de responsabilidade da GEREL/SUEXE, que poderá requisitar apoio de servidores da ANTT que conheçam o idioma ou contratar tradução.



# FLUXOGRAMA - MEMORANDO DE ENTENDIMENTO - MoU



## **Controle, Acompanhamento e Resultados**

A SUEXE deverá manter cadastro atualizado dos Memorandos já assinados pela ANTT, bem como acompanhar e promover a publicidade dos trabalhos desenvolvidos a partir da assinatura dos referidos Memorandos no site da ANTT (<http://www.antt.gov.br/textogeral/Atuacao-Internacional.html>).

## **Do Conteúdo**

O Memorando deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

- Objetivo da cooperação, especificando as áreas de interesse;
- Forma de cooperação;
- Descrição das atividades e regras para alteração;
- Termos e condições da execução das atividades;
- Responsabilidade sobre os custos;
- Idiomas;
- Regras relativas à interpretação;
- Obrigação de indicar os contatos em cada área de interesse;
- Exigência de que o extrato do Memorando de Entendimento seja publicado

no Diário Oficial da União nos termos do parágrafo único, do art. 61, da Lei nº 8.666/1993, aplicável analogicamente.

## **Modelo Padrão de Memorando de Entendimento**

Memorando de entendimento entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) da República Federativa do Brasil e (contraparte)

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), entidade de administração pública indireta da República Federativa do Brasil, criada pela Lei Federal nº 10.233, de 5 de junho de 2001, com sede no Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8, Brasília-DF, Brasil, representada neste ato pelo seu Diretor-Geral, MARIO RODRIGUES JUNIOR, com poderes atribuídos pela Deliberação nº 033, de 27 de fevereiro de 2014,

e

(descrição da contraparte),

Doravante designados como signatários,

Considerando que a ANTT, criada pela Lei Federal nº 10.233, de 5 de junho de 2001, tem por missão assegurar aos usuários a adequada prestação de serviços de transporte terrestre e a exploração de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias outorgadas e que, nos termos do art. 24, parágrafo único, inciso III da referida lei, a ANTT pode firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais,

Considerando o interesse entre as duas organizações para troca de informação e cooperação em matéria de regulação, exploração e fiscalização de transportes terrestres, com interesse mútuo em troca de experiências tecnológicas, técnicas e capacitação,

Desejosas de reforçar e promover, numa base de igualdade, uma cooperação mutuamente benéfica em diferentes áreas no domínio do sistema de transportes terrestres, incluindo-se infraestrutura rodoviária, ferroviária, bem como serviços de transporte de cargas e de passageiros, em especial à regulação dos modais.

Desejosas de intercambiar pontos de vista e partilhar experiência para tal propósito.

É acordado e reciprocamente aceite o Memorando de Entendimento que se rege pelas seguintes cláusulas:

### **Clausula 1ª**

#### **Objetivo**

O objetivo do presente Memorando é promover uma cooperação mutuamente benéfica para os signatários em diferentes áreas no domínio de transportes terrestres.

1.1. As áreas de cooperação entre os signatários no âmbito do presente Memorando serão referentes a:

- (i) Regulação, exploração e fiscalização de infraestrutura e de serviços, do modal ferroviário e rodoviário, referente ao transporte de cargas e de passageiros;
- (ii) Tecnologia de infraestrutura e de serviços, do modal ferroviário e rodoviário, referente ao transporte de cargas e de passageiros; e
- (iii) Outras áreas de cooperação mutuamente acordadas.

### **Cláusula 2ª**

#### **Formas de cooperação**

2.1. A cooperação entre os signatários prevista no presente Memorando poderá assumir as seguintes formas:

- (i) Troca de informações e documentação, por meio de relatórios de investigação, publicações, consultorias, estudos ou outros instrumentos;
- (ii) Capacitação de servidores de ambos os países, incluindo-se o intercâmbio de pessoal para fins de troca de experiências *in loco*;
- (iii) Visitas técnicas e de estudo para intercâmbio de especialistas, acadêmicos, delegações;
- (iv) Organização conjunta de seminários, workshops e reuniões com a participação de especialistas, cientistas, empresas privadas e outras entidades relevantes;

- (v) Realização de reuniões e troca de e-mails pelas partes para fins de manutenção da cooperação bilateral;
- (vi) Outras formas de cooperação mutuamente acordadas.

### **Cláusula 3ª**

#### **Atividades de cooperação**

3.1. As partes identificarão possíveis atividades de cooperação que possam ser do interesse e benefício mútuos. Qualquer um dos signatários pode, a qualquer momento, apresentar uma proposta ao outro signatário que a deverá examinar de boa-fé, tendo em conta o respetivo quadro legal, político e orçamentário aplicável.

### **Clausula 4ª**

#### **Acordos de execução**

4.1. Os acordos de execução que estabelecem as modalidades e os procedimentos das atividades de cooperação específicas ao abrigo do presente Memorando serão elaborados e assinados pelos signatários, em documento separado.

4.2. A execução de cada atividade específica ao abrigo do presente Memorando exigirá que os signatários definam por escrito os necessários termos e condições, em conformidade com os respetivos regimes jurídicos aplicáveis.

### **Cláusula 5ª**

#### **Encargos Financeiros**

5.1. As partes submeterão, caso necessário, à aprovação dos órgãos competentes de cooperação técnica internacional para execução das atividades previstas no presente Memorando.

5.2. Todas as despesas decorrentes da cooperação ao abrigo do presente Memorando dependem da disponibilidade orçamentária de cada signatário e serão realizadas ao abrigo dos respetivos regimentos internos, bom como nos termos do Direito interno do seu Estado.

5.3. Como princípio geral, as despesas com a realização de missões de serviços, no âmbito do presente Memorando, designadamente, o deslocamento, estadia e ajudas de custo diárias os técnicos são integralmente assumidas pela entidade visitante.

### **Cláusula 6ª**

#### **Idioma**

6.1. O presente Memorando e todos os documentos ao abrigo do mesmo serão redigidos e assinados em português.

### **Cláusula 7ª**

#### **Interpretação e execução**

7.1. Quaisquer dúvidas sobre a interpretação ou a execução do presente Memorando serão resolvidos através de consultas entre os signatários.

7.2. O presente Memorando não deve ser interpretado como um acordo vinculativo e não cria obrigações legais entre os signatários.

### **Cláusula 8ª**

#### **Alterações**

8.1. O presente Memorando pode ser alterado, a qualquer momento, mediante consentimento mútuo escrito pelos signatários.

### **Cláusula 9ª**

#### **Contatos**

9.1. Cada Parte fornecerá à outra Parte uma lista de pessoas de contato (com dados de contato e principal área de atividade), logo após a assinatura do presente Memorando.

### **Cláusula 10ª**

#### **Implementação**

10.1. O presente Memorando será assinado por ambas as Partes e entra em vigor na data de sua assinatura

(i) O presente Memorando permanecerá em vigor por prazo indeterminado, podendo ser denunciado por uma das Partes mediante notificação prévia por escrito à outra Parte;

(ii) A denúncia produzirá efeitos seis (6) meses a contar data da sua notificação à outra Parte e não afetará a execução das atividades que se encontrem em curso noutros instrumentos baseados no presente Memorando.

Assinado em duplicado, na língua portuguesa (e língua da contraparte).

<b>Pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT:</b>	<b>Pela (nome da instituição):</b>
Assinado em                    em .... /                    /2019	Assinado em                    em .... /                    /2019
(nome completo)	(nome completo)
Diretor-Geral	Diretor-Geral (ou equivalente)