

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 006/2020
Proposta de revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008 e da Decisão nº 18 de 09/03/2010.



Relatório de Análise de Contribuições Referentes à Consulta Pública nº 006/2020

Proposta de revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008 e da Decisão nº 18, de 09/03/2010.

A Consulta Pública foi realizada no período de 20 de março a 07 de maio de 2020, durante o qual foram recebidas **19 contribuições**.

Processo nº 00065.533321/2017-98

Maio/2020

CONTRIBUIÇÃO Nº 1	
Identificação	
Autor da Contribuição: Juliane Miranda da Silva	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Não concordo com a não obrigatoriedade da Certificação IOSA para voos internacionais no Brasil.	
Justificativa: Companhias Aéreas Brasileiras já possuem a certificação, não tem pq considerar nao obrigatória. Não é justo empresas de fora vir para o Brasil com menor exigência e ainda levar nossas poltronas , pois investimos e julgamos importante a nossa certificação.	
Análise da contribuição e resposta da ANAC	
Não acatada. Com relação ao comentário “Não é justo empresas de fora vir para o Brasil com menor exigência e ainda levar nossas poltronas, pois investimos e julgamos importante a nossa certificação”, observamos que a revogação da resolução, como proposta, objetiva justamente o alinhamento das exigências para empresas brasileiras e estrangeiras, uma vez que atualmente já não é exigida certificação IOSA para empresas estrangeiras, mas somente das brasileiras. Com relação ao fato de, atualmente, as empresas aéreas brasileiras já possuírem a certificação IOSA, a análise do cenário atual pode ocultar a possibilidade de que, se a regra não existisse, outras empresas brasileiras poderiam vir a requerer realizar voos internacionais; ou mesmo poderia fazer com que mais empresas se certificassem com esse objetivo. Além disso, com as alterações propostas, os operadores aéreos brasileiros sob o RBAC 121 que possuem certificação IOSA podem vir a auferir benefícios em inspeções e auditorias da ANAC, desde que compartilhem seus relatórios de auditoria IOSA com a ANAC, servindo como incentivo à manutenção dessa certificação realizada pela IATA.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 2	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rudolf Brockhausen	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Decisão nº 38, de 09/03/2020.
Contribuição	

Texto sugerido para alteração ou inclusão: O IOSA e de grande valia no tocante de sistematização e gerenciamento de procedimentos, evitando a duplicidade de ações, e sempre uma ferramenta a mais de segurança. Importante salientar que empresas como a Ryan Air, que desde 1985 e até meados de 2017 transportou 1 Bilhão de passageiros, sem um acidente FATAL, inclusive até os dias de hoje. Essa empresa não possui IOSA e realiza em sua maioria, voos internacionais principalmente pelos países Europeus. As empresas que modificaram o mercado mundial, em especial após o 11 de setembro em 2001, gerando empregos, foram as empresas Low-Cost e Ultra-Low Cost, essas, em sua grande maioria, não optaram pelo sistema IOSA, e mantem um nível de SEGURANÇA e EFICIÊNCIA muito alto. E ainda no tocante a Ryan Air, e senão a UNICA, uma das únicas que possuem bilhões de EUR em caixa que possibilitarão a resiliência sem ajuda Governamental por um período de até 12 meses. O Registro IATA possui custos fixos e de pagamentos proporcionais a Km voados, e muitas não optam por fazer parte da IATA, a qual oferece o IOSA como mandatório a todos os seus integrantes, contudo, a própria IATA deixa de forma FACULTATIVA a opção de IOSA para empresas NAO-IATA. IATA. Consideremos também que o IOSA, interfere com um conceito adotado inicialmente NAO PARA GERAR SEGURANÇA IMEDIATA mas sim, PARA EVITAR A DUALIDADE GERENCIAL E SEUS CUSTOS quando e somente quando, empresas participantes de Code-Share fazem seus negócios. Infelizmente ficou por algum tempo entendido pelo mercado e mesmo autoridades Aeronáuticas de que o Registro, combateria diretamente acidentes e incidentes. E fato de que o IOSA apresenta uma redução no nível de acidentes em 1/3, mas de fora prática pelo conceito criado, o que é o único no mundo, trazendo seus benefícios mas como MINIMO, e também não sobrepondo avontade de um operador em adequar MAIS SEGURANÇA a suas operações. Então, qual o limite de se ADICIONAR SEGURANÇA? Esse conceito é oriundo de uma FILOSOFIA DO OPERADOR. Em histórico de aquisição de empresas incluindo de aérea Brasileira, por investidora estrangeira, a própria investidora, desconsiderou o IOSA válido da adquirida, e fez sua própria auditoria. Outras empresas das milhares que operam pelo mundo, também não possuem, e o caráter facultativo proposto demonstra uma isonomia no tocante a operadores novos seguindo o RBAC 119 quanto o RBAC 121 Regulares sendo formados no Brasil, e lembremo-nos que o IOSA é devido a cada 2 anos. E se um operador deixar de aplicar uma das exigências do IOSA, consideremos 6 meses após sua Certificação, ele permanece certificado IOSA, onde de fato ele deveria ser reprovado 6 meses antes, por não fazer parte REAL da cultura de segurança da empresa. Qual seria o limite dessa despadronização, o acidente/incidente? O Conceito de ter uma Estampa IOSA, NAO DEVE sobrepor o CARATER de EXIGENCIA E FILOSOFIA DE TREINAMENTO E OPERACAO do dia-a-dia. Nesse período diversas modificações em operações e manuais são modificados imediatamente nas mais diversas áreas, com atualizações que muitas vezes são de efeito de SEGURANÇA imediato, fazendo com o que o conceito de IOSA, para aquela determinação, possa não estar mais atualizado do que a REAL PRÁTICA, seja por Fabricantes, Operadores, ou outros envolvidos.

<https://flightsafety.org/asw-article/delving-into-iosa/>

As a proprietary program, however, IOSA also has elicited questions from the NTSB about the potential for influence — that is, as a force parallel to government oversight — that could inhibit official awareness of safety issues by limiting release of information solely to current or prospective airline code-share partners. NTSB questioners asked whether IATA leaders have any similar concerns at the meeting on Oct. 26–27, 2010, in Washington. “IOSA has evolved so that it has many uses beyond code-sharing, which was the original driver ... [but] was never meant to be ‘pseudo-regulatory,’” said Jim Anderson, senior audit adviser, IATA. “It has been clear from the get-go that these are voluntary audit standards ... and IOSA is nothing more than a tool that can be used to complement what the regulator does by law ... that can be used by state authorities outside their own purview or jurisdiction.”

IATA's position is that IOSA offers possibilities for civil aviation authorities to “complement regulatory oversight (i.e., access to audit reports),” citing as an example the U.S. Federal Aviation Administration's (FAA's) acceptance of IOSA registration as equivalent to a U.S. airline's own audit of a non-U.S. code-share partner (ASW, 11/10, “Code-Sharing Collectivism”). “Some states use IOSA in their ... air operator certificate–approval process,” Anderson added. “Some states ... mandate IOSA for all operators.”

O estado Brasileiro permanece Responsável pelos seus operadores e os demais Operadores Estrangeiros sobre e no seu território. Essa responsabilidade de SEGURANCA e de dedicação PRIMARIA do Operador que se propõe a explorar o serviço de transporte aéreo, deve estar implícito no DNA do OPERADOR em todos os seus COLABORADORES e SISTEMATICAMENTE EDUCADO NA CULTURA DA EMPRESA E TODOS OS SEUS STAKEHOLDERS INCLUINDO INVESTIDORES. Essa e a UNICA FORMA HISTORICA DE CRIAR E MANTER DE FORMA REAL A SEGURANCA E TODA A RESPONSABILIDADE oriunda da aviação. Se alguém acha caro prevenção, imaginem um acidente. Parabenizo pela forma do estudo e conseqüente opção facultativa do IOSA para nosso país, principalmente para esse período Durante e Pos-Covid. Infelizmente o IOSA e utilizado como um marketing comercial em algumas circunstâncias, e na minha experiencia profissional de 20 anos envolvido com Segurança de Voo de treinamentos de airlines ao redor do mundo, identifiquei que operadores de A a Z, muitas vezes DETERMINAM NIVEIS DE EXIGENCIA MUITO SUPERIOR AO DO MINIMO RECOMENDADO PELO IOSA. O próprio Governo Norte Americano, através da FAA, NAO EXIGE que um operador Americano ou Estrangeiro tenha o IOSA para sobrevoar ou voar de/para o seu território. O Brasil com a Revogação da Resolução N18 e ajuste da Decisão N38, fortalece as empresas a serem criadas para investir no País, entrada de divisas e geração de emprego, para aumento de operação doméstica, regional e internacional. Ainda pela FAA AC 120-59B, em 1.1 permanece FACULTATIVO, VOLUNTARIO o desenvolvimento de um IEP-Internal Evaluation Program, e pode ser utilizado para satisfazer os requerimentos de 14 CFR part 5 em 5.7 (Safety performance monitoring and measurement).

Justificativa: Em Dezembro de 2018, 139(32%) das 432 empresas aéreas no Registro IOSA são membros NAO-IATA, praticamente 1/3.

Além dos custos de IOSA, a certificação e interessante para quem for participar de CODE-SHARE com demais empresas, que essas mesmas empresas sao concorrentes entre si. o Brasil hoje, precisa de empresas dedicadas a realidade de crescimento do nosso país.

Os dados do Bureau of Statistics dos EUA, reforça que após o 9/11 2001, o volume de mercado interno foi a primeiro a recuperar-se seguido do internacional, novas empresas Norte Americanas iniciaram um aumento de Low e Ultra-Low Cost, e as Flag Carriers aumentaram os voos internacionais em uma saída de buscar passageiros, e volume de assentos que atingiram dados de Julho de 2001, ou Pre- 11 de setembro, somente em Julho de 2004.

O tocante do ato da ANAC e extremamente benéfico PRE-COVID, DURANTE E POS-COVID, para o aumento de voos interacionais de novos entrantes em especial Low-Cost.

Fica aqui meu esclarecimento como forma de minha pequena contribuição sobre o mérito da questão para beneficio do Brasil, e demais estrangeiros que venham voar no nosso imenso país, levando passageiros, cargas, gerando riqueza e unidno os povos, concretizando objetivos e sonhos. Parabenizo a todos pelo trabalho.

Análise da contribuição e resposta da ANAC

Contribuição de apoio à proposta de revogação da Resolução nº 18, de 19 de março de 2008.

CONTRIBUIÇÃO Nº 3	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rudolf Brockhausen	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Decisão nº 38, de 09/03/2020.
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: O IOSA e de grande valia no tocante de sistematização e gerenciamento de procedimentos, evitando a duplicidade de ações, e sempre uma ferramenta a mais de segurança. Importante salientar que empresas como a Ryan Air, que desde 1985 e até meados de 2017 transportou 1 Bilhão de passageiros, sem um acidente FATAL, inclusive até os dias de hoje. Essa empresa não possui IOSA e realiza em sua maioria, voos internacionais principalmente pelos países Europeus. As empresas que modificaram o mercado mundial, em especial após o 11 de setembro em 2001, gerando empregos, foram as empresas Low-Cost e Ultra-Low Cost, essas, em sua grande maioria, não optaram pelo sistema IOSA, e mantem um nível de SEGURANCA e EFICIENCIA muito alto. E ainda no tocante a Ryan Air, e senão a UNICA, uma das únicas que possuem bilhões de EUR em caixa que possibilitarão a resiliência sem ajuda Governamental por um período de até 12 meses. O Registro IATA possui custos fixos e de pagamentos proporcionais a Km voados, e muitas não optam por fazer parte da IATA, a qual oferece o IOSA como mandatório a todos os seus integrantes, contudo, a própria IATA deixa de forma FACULTATIVA a opção de IOSA para empresas NAO-IATA. IATA. Consideremos também que o IOSA, interfere com um conceito adotado inicialmente NAO PARA GERAR SEGURANCA IMEDIATA mas sim, PARA EVITAR A DUALIDADE GERENCIAL E SEUS CUSTOS quando e somente quando, empresas participantes de Code-Share fazem seus negócios. Infelizmente ficou por algum tempo entendido pelo mercado e mesmo autoridades Aeronáuticas de que o Registro, combateria diretamente acidentes e incidentes. E fato de que o IOSA apresenta uma redução no nível de acidentes em 1/3, mas de fora pratica pelo conceito criado, o que e o único no mundo, trazendo seus beneficios mas como MINIMO, e também não sobrepondo avontade de um operador em adequar MAIS SEGURANCA a suas operações. Então, qual o limite de se ADICIONAR SEGURANCA? Esse conceito e oriundo de uma FILOSOFIA DO OPERADOR. Em histórico de aquisição de empresas incluindo de aérea Brasileira, por investidora estrangeira,</p>	

a própria investidora, desconsiderou o IOSA valido da adquirida, e fez sua própria auditoria. Outras empresas das milhares que operam pelo mundo, também não possuem, e o caráter facultativo proposto demonstra uma isonomia no tocante a operadores novos seguindo o RBAC 119 quanto o RBAC 121 Regulares sendo formados no Brasil, e lembremo-nos que o IOSA e devido a cada 2 anos. E se um operador deixar de aplicar uma das exigências do IOSA, consideremos 6 meses após sua Certificação, ele permanece certificado IOSA, onde de fato ele deveria ser reprovado 6 meses antes, por não fazer parte REAL da cultura de segurança da empresa. Qual seria o limite dessa despadronização, o acidente/incidente? O Conceito de ter uma Estampa IOSA, NAO DEVE sobrepor o CARATER de EXIGENCIA E FILOSOFIA DE TREINAMENTO E OPERACAO do dia-a-dia. Nesse período diversas modificações em operações e manuais são modificados imediatamente nas mais diversas áreas, com atualizações que muitas vezes são de efeito de SEGURANCA imediato, fazendo com o que o conceito de IOSA, para aquela determinação, possa não estar mais atualizado do que a REAL PRATICA, seja por Fabricantes, Operadores, ou outros envolvidos.

<https://flightsafety.org/asw-article/delving-into-iosa/>

As a proprietary program, however, IOSA also has elicited questions from the NTSB about the potential for influence — that is, as a force parallel to government oversight — that could inhibit official awareness of safety issues by limiting release of information solely to current or prospective airline code-share partners. NTSB questioners asked whether IATA leaders have any similar concerns at the meeting on Oct. 26–27, 2010, in Washington. “IOSA has evolved so that it has many uses beyond code-sharing, which was the original driver ... [but] was never meant to be ‘pseudo-regulatory,’” said Jim Anderson, senior audit adviser, IATA. “It has been clear from the get-go that these are voluntary audit standards ... and IOSA is nothing more than a tool that can be used to complement what the regulator does by law ... that can be used by state authorities outside their own purview or jurisdiction.” IATA’s position is that IOSA offers possibilities for civil aviation authorities to “complement regulatory oversight (i.e., access to audit reports),” citing as an example the U.S. Federal Aviation Administration’s (FAA’s) acceptance of IOSA registration as equivalent to a U.S. airline’s own audit of a non-U.S. code-share partner (ASW, 11/10, “Code-Sharing Collectivism”). “Some states use IOSA in their ... air operator certificate–approval process,” Anderson added. “Some states ... mandate IOSA for all operators.”

O estado Brasileiro permanece Responsável pelos seus operadores e os demais Operadores Estrangeiros sobre e no seu território. Essa responsabilidade de SEGURANCA e de dedicação PRIMARIA do Operador que se propõe a explorar o serviço de transporte aéreo, deve estar implícito no DNA do OPERADOR em todos os seus COLABORADORES e SISTEMATICAMENTE EDUCADO NA CULTURA DA EMPRESA E TODOS OS SEUS STAKEHOLDERS INCLUINDO INVESTIDORES. Essa e a UNICA FORMA HISTORICA DE CRIAR E MANTER DE FORMA REAL A SEGURANCA E TODA A RESPONSABILIDADE oriunda da aviação. Se alguém acha caro prevenção, imaginem um acidente. Parabenizo pela forma do estudo e conseqüente opção facultativa do IOSA para nosso país, principalmente para esse período Durante e Pos-Covid. Infelizmente o IOSA e utilizado como um marketing comercial em algumas circunstâncias, e na minha experiencia profissional de 20 anos envolvido com Segurança de Voo de treinamentos de airlines ao redor do mundo, identifiquei que operadores de A a Z, muitas vezes DETERMINAM NIVEIS DE EXIGENCIA MUITO SUPERIOR AO DO MINIMO RECOMENDADO PELO IOSA. O próprio Governo Norte Americano, através da FAA, NAO EXIGE que um operador Americano ou

<p>Estrangeiro tenha o IOSA para sobrevoar ou voar de/para o seu território. O Brasil com a Revogação da Resolução N18 e ajuste da Decisão N38, fortalece as empresas a serem criadas para investir no País, entrada de divisas e geração de emprego, para aumento de operação doméstica, regional e internacional. Ainda pela FAA AC 120-59B, em 1.1 permanece FACULTATIVO, VOLUNTARIO o desenvolvimento de um IEP-Internal Evaluation Program, e pode ser utilizado para satisfazer os requerimentos de 14 CFR part 5 em 5.7 (Safety performance monitoring and measurement).</p>
<p>Justificativa: Em Dezembro de 2018, 139 (32%) das 432 empresas aéreas no Registro IOSA são membros NAO-IATA, praticamente 1/3. Além dos custos de IOSA, a certificação é interessante para quem for participar de CODE-SHARE com demais empresas, que essas mesmas empresas são concorrentes entre si. O Brasil hoje, precisa de empresas dedicadas a realidade de crescimento do nosso país. Os dados do Bureau of Statistics dos EUA, reforça que após o 9/11 2001, o volume de mercado interno foi o primeiro a recuperar-se seguido do internacional, novas empresas Norte Americanas iniciaram um aumento de Low e Ultra-Low Cost, e as Flag Carriers aumentaram os voos internacionais em uma saída de buscar passageiros, e volume de assentos que atingiram dados de Julho de 2001, ou Pre- 11 de setembro, somente em Julho de 2004. O tocante do ato da ANAC é extremamente benéfico PRE-COVID, DURANTE E POS-COVID, para o aumento de voos interacionais de novos entrantes em especial Low-Cost. Fica aqui meu esclarecimento como forma de minha pequena contribuição sobre o mérito da questão para benefício do Brasil, e demais estrangeiros que venham voar no nosso imenso país, levando passageiros, cargas, gerando riqueza e unindo os povos, concretizando objetivos e sonhos. Parabenizo a todos pelo trabalho.</p>
<p>Análise da contribuição e resposta da ANAC</p>
<p>Contribuição de apoio à proposta de revogação da Resolução nº 18, de 19 de março de 2008.</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 4	
Identificação	
Autor da Contribuição: Raimundo Ivan Sena Carvalho	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008.
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável.</p> <p>A taxa de acidentes em 2019 para as transportadoras registradas na IOSA foi inferior à taxa para as transportadoras não- IOSA (0,92VS 1,63 acidentes a cada milhão de voo) e as companhias aéreas certificadas no Programa IOSA superaram as não registradas nas regiões AFI (Africa), ASPAC (Asia Pacific), Commonwealth of Independent States (CIS), Europe(EUR), Latim America(LATAM), Caribbean(CAR) E North Atlantic and North America(NAM). A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas com a certificação IOSA foi mais de duas vezes superior à das registradas em 2019. Em 2019 voar em uma empresa aérea participantes no Programa IOSA foi 43% mais seguro do que uma empresa não participante.</p>	

Em 2019, o investimento médio para aplicação ao Programa IOSA foi 485 vezes menor do que o custo médio de um acidente*. O ano de 2019 terminou com 483 companhias aéreas registradas no Programa IOSA, incluindo 141 não membros da IATA. Em virtude do exposto, nossa posição em relação ao preconizado na proposta Consulta Pública nº 06/2020 a adoção do item 1. Não Ação (Manutenção do Status Quo), seria o ideal e o mais adequado para a manutenção da segurança da indústria e o espaço aéreo nacional.
(*) O custo médio dos acidentes de 2019 foi calculado pelo custo total de 1,5 bilhões de dólares para 53 acidentes e dividido pelo custo da Auditoria Oficial do Programa IOSA.

Justificativa: Para o regulador existem diversas oportunidades na melhoria dos seus processos, A IOSA oferece possibilidades para complementar a supervisão regulatória (ex: acesso aos relatórios da auditoria).
Alguns países usam a IOSA no processo de aprovação de transportadoras estrangeiras ou para empresa de bandeira e outros tem como mandatório a IOSA para todos os operadores.
O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável e é sensivelmente melhorada com a adoção do programa da maneira que está determinada nos dias atuais.

Análise da contribuição e resposta da ANAC

Não acatada.

Em que pesem os indicadores apresentados, restam ainda algumas questões:

- 1) a sugestão pela manutenção do status quo (não ação) faria com que se mantivesse a desigualdade de tratamento entre as empresas nacionais e as estrangeiras, uma vez que somente é requerida a certificação IOSA das primeiras – ainda que ambas se utilizem do espaço aéreo nacional e disputam a concorrência pelos mesmos passageiros de voos internacionais de e para o Brasil;
- 2) a certificação IOSA é realizada por uma empresa privada e não regulada pela ANAC, e os requisitos avaliados incluem obrigações não estabelecidas nos regulamentos aprovados pela ANAC como o RBAC nº 121, aplicável a operadores brasileiros. Dessa forma que a exigência de certificação IOSA pela ANAC equivale à ANAC estabelecer, indiretamente, requisitos de operadores aéreos sem o cumprimento integral das etapas do processo normativo.;
- 3) ainda que os indicadores apresentem a média, a ANAC entende que a certificação IOSA não pode ser considerada como fator garantidor de aprimoramento do desempenho de segurança operacional para cada operador aéreo certificado, tendo a ANAC já identificado casos de operadores 121 que possuíam certificação IOSA e tiveram desempenho ruim em atividades de inspeção realizadas pela Agência; e
- 4) nessa mesma linha, ao requerer a certificação IOSA para a realização de operações internacionais, a ANAC estaria estabelecendo uma única forma de os operadores aéreos brasileiros demonstrarem nível de segurança adequado para essas operações – impedindo quaisquer outros operadores que não sejam certificados IOSA (sejam lá quais forem seus motivos) de realizar operações internacionais. Esse impedimento somente seria razoável se fosse possível afirmar que todos esses operadores sem certificação IOSA são incapazes de prover operações internacionais seguras, o que não é o caso.

Importante lembrar que o operador é incentivado a manter a sua certificação IOSA, mesmo passando a não ser mais obrigatório, e o compartilhamento do conteúdo da auditoria pode vir a reduzir o escopo de fiscalizações requeridas por parte desta Agência.

CONTRIBUIÇÃO Nº 5	
Identificação	
Autor da Contribuição: Caio Rosante Garcia	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008.
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável.</p> <p>A taxa de acidentes em 2019 para as transportadoras registradas na IOSA foi inferior á taxa para as transportadoras não- IOSA (0,92VS 1,63 acidentes a cada milhão de voo) e as companhias aéreas certificadas no Programa IOSA superaram as não registradas nas regiões AFI (Africa), ASPAC (Asia Pacific), Commonwealth of Independent States (CIS), Europe (EUR), Latim America(LATAM), Caribbean(CAR) E North Atlantic and North America(NAM).</p> <p>A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas com a certificação IOSA foi mais de duas vezes superior á das registradas em 2019.</p> <p>Em 2019 voar em uma empresa aérea participantes no Programa IOSA foi 43% mais seguro do que uma empresa não participante.</p> <p>Em 2019, o investimento médio para aplicação ao Programa IOSA foi 485 vezes menor do que o custo médio de um acidente*.</p> <p>O ano de 2019 terminou com 483 companhias aéreas registradas no Programa IOSA, incluindo 141 não membros da IATA.</p> <p>Em virtude do exposto, nossa posição em relação ao preconizado na proposta Consulta Pública nº 06/2020 a adoção do item 1. Não Ação (Manutenção do Status Quo), seria o ideal e o mais adequado para a manutenção da segurança da indústria e o espaço aéreo nacional.</p> <p>(*) O custo médio dos acidentes de 2019 foi calculado pelo custo total de 1,5 bilhões de dólares para 53 acidentes e dividido pelo custo da Auditoria Oficial do Programa IOSA.</p>	
<p>Justificativa: Para o regulador existem diversas oportunidades na melhoria dos seus processos, A IOSA oferece possibilidades para complementar a supervisão regulatória (ex: acesso aos relatórios da auditoria).</p> <p>Alguns países usam a IOSA no processo de aprovação de transportadoras estrangeiras ou para empresa de bandeira e outros tem como mandatório a IOSA para todos os operadores.</p> <p>O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável e é sensivelmente melhorada com a adoção do programa da maneira que está determinada nos dias atuais.</p>	
Análise da contribuição e resposta da ANAC	

Não acatada.

Em que pese os indicadores apresentados, restam ainda algumas questões:

- 1) a sugestão pela manutenção do status quo (não ação) faria com que se mantivesse a desigualdade de tratamento entre as empresas nacionais e as estrangeiras, uma vez que somente é requerida a certificação IOSA das primeiras – ainda que ambas se utilizem do espaço aéreo nacional e disputam a concorrência pelos mesmos passageiros de voos internacionais de e para o Brasil;
- 2) a certificação IOSA é realizada por uma empresa privada e não regulada pela ANAC, e os requisitos avaliados incluem obrigações não estabelecidas nos regulamentos aprovados pela ANAC como o RBAC nº 121, aplicável a operadores brasileiros. Dessa forma que a exigência de certificação IOSA pela ANAC equivale à ANAC estabelecer, indiretamente, requisitos de operadores aéreos sem o cumprimento integral das etapas do processo normativo.;
- 3) ainda que os indicadores apresentem a média, a ANAC entende que a certificação IOSA não pode ser considerada como fator garantidor de aprimoramento do desempenho de segurança operacional para cada operador aéreo certificado, tendo a ANAC já identificado casos de operadores 121 que possuíam certificação IOSA e tiveram desempenho ruim em atividades de inspeção realizadas pela Agência; e
- 4) nessa mesma linha, ao requerer a certificação IOSA para a realização de operações internacionais, a ANAC estaria estabelecendo uma única forma de os operadores aéreos brasileiros demonstrarem nível de segurança adequado para essas operações – impedindo quaisquer outros operadores que não sejam certificados IOSA (sejam lá quais forem seus motivos) de realizar operações internacionais. Esse impedimento somente seria razoável se fosse possível afirmar que todos esses operadores sem certificação IOSA são incapazes de prover operações internacionais seguras, o que não é o caso.

Importante lembrar que o operador é incentivado a manter a sua certificação IOSA, mesmo passando a não ser mais obrigatório, e o compartilhamento do conteúdo da auditoria pode vir a reduzir o escopo de fiscalizações requeridas por parte desta Agência.

CONTRIBUIÇÃO Nº 6

Identificação

Autor da Contribuição: Alexandre de Aguiar Mellem Kairala

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:
Revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008.

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável.

A taxa de acidentes em 2019 para as transportadoras registradas na IOSA foi inferior à taxa para as transportadoras não- IOSA (0,92VS 1,63 acidentes a cada milhão de voo) e as companhias aéreas certificadas no Programa IOSA superaram as não registradas nas regiões AFI (Africa), ASPAC (Asia Pacific), Commonwealth of Independent States (CIS), Europe (EUR), Latim America (LATAM), Caribbean (CAR) E North Atlantic and North America(NAM).

A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas com a certificação IOSA foi mais de duas vezes

superior á das registradas em 2019.

Em 2019 voar em uma empresa aérea participantes no Programa IOSA foi 43% mais seguro do que uma empresa não participante.

Em 2019, o investimento médio para aplicação ao Programa IOSA foi 485 vezes menor do que o custo médio de um acidente*.

O ano de 2019 terminou com 483 companhias aéreas registradas no Programa IOSA, incluindo 141 não membros da IATA.

Em virtude do exposto, nossa posição em relação ao preconizado na proposta Consulta Pública nº 06/2020 a adoção do item 1. Não Ação (Manutenção do Status Quo), seria o ideal e o mais adequado para a manutenção da segurança da indústria e o espaço aéreo nacional.

(*) O custo médio dos acidentes de 2019 foi calculado pelo custo total de 1,5 bilhões de dólares para 53 acidentes e dividido pelo custo da Auditoria Oficial do Programa IOSA.

Justificativa: Para o regulador existem diversas oportunidades na melhoria dos seus processos, A IOSA oferecepossibilidades para complementar a supervisão regulatória (ex: acesso aos relatórios da auditoria).

Alguns países usam a IOSA no processo de aprovação de transportadoras estrangeiras ou para empresa debandeira e outros tem como mandatório a IOSA para todos os operadores.

O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável e é sensivelmente melhorada com a adoção do programa da maneira que está determinada nos dias atuais.

Análise da contribuição e resposta da ANAC

Não acatada.

Em que pesem os indicadores apresentados, restam ainda algumas questões:

- 1) a sugestão pela manutenção do status quo (não ação) faria com que se mantivesse a desigualdade de tratamento entre as empresas nacionais e as estrangeiras, uma vez que somente é requerida a certificação IOSA das primeiras – ainda que ambas se utilizem do espaço aéreo nacional e disputam a concorrência pelos mesmos passageiros de voos internacionais de e para o Brasil;
- 2) a certificação IOSA é realizada por uma empresa privada e não regulada pela ANAC, e os requisitos avaliados incluem obrigações não estabelecidas nos regulamentos aprovados pela ANAC como o RBAC nº 121, aplicável a operadores brasileiros. Dessa forma que a exigência de certificação IOSA pela ANAC equivale à ANAC estabelecer, indiretamente, requisitos de operadores aéreos sem o cumprimento integral das etapas do processo normativo.;
- 3) ainda que os indicadores apresentem a média, a ANAC entende que a certificação IOSA não pode ser considerada como fator garantidor de aprimoramento do desempenho de segurança operacional para cada operador aéreo certificado, tendo a ANAC já identificado casos de operadores 121 que possuíam certificação IOSA e tiveram desempenho ruim em atividades de inspeção realizadas pela Agência; e
- 4) nessa mesma linha, ao requerer a certificação IOSA para a realização de operações internacionais, a ANAC estaria estabelecendo uma única forma de os operadores aéreos brasileiros demonstrarem nível de segurança adequado para essas operações – impedindo quaisquer outros operadores que

não sejam certificados IOSA (sejam lá quais forem seus motivos) de realizar operações internacionais. Esse impedimento somente seria razoável se fosse possível afirmar que todos esses operadores sem certificação IOSA são incapazes de prover operações internacionais seguras, o que não é o caso.

Importante lembrar que o operador é incentivado a manter a sua certificação IOSA, mesmo passando a não ser mais obrigatório, e o compartilhamento do conteúdo da auditoria pode vir a reduzir o escopo de fiscalizações requeridas por parte desta Agência.

CONTRIBUIÇÃO Nº 7	
Identificação	
Autor da Contribuição: Renato Alves Achoa	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008.
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável.</p> <p>A taxa de acidentes em 2019 para as transportadoras registradas na IOSA foi inferior à taxa para as transportadoras não- IOSA (0,92VS 1,63 acidentes a cada milhão de voo) e as companhias aéreas certificadas no Programa IOSA superaram as não registradas nas regiões AFI (Africa), ASPAC (Asia Pacific), Commonwealth of Independent States (CIS), Europe(EUR), Latim America(LATAM), Caribbean(CAR) E North Atlantic and North America(NAM).</p> <p>A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas com a certificação IOSA foi mais de duas vezes superior à das registradas em 2019. Em 2019 voar em uma empresa aérea participantes no Programa IOSA foi 43% mais seguro do que uma empresa não participante.</p> <p>Em 2019, o investimento médio para aplicação ao Programa IOSA foi 485 vezes menor do que o custo médio de um acidente*.</p> <p>O ano de 2019 terminou com 483 companhias aéreas registradas no Programa IOSA, incluindo 141 não membros da IATA.</p> <p>Em virtude do exposto, nossa posição em relação ao preconizado na proposta Consulta Pública nº 06/2020 a adoção do item 1. Não Ação (Manutenção do Status Quo), seria o ideal e o mais adequado para a manutenção da segurança da indústria e o espaço aéreo nacional.</p> <p>(*) O custo médio dos acidentes de 2019 foi calculado pelo custo total de 1,5 bilhões de dólares para 53 acidentes e dividido pelo custo da Auditoria Oficial do Programa IOSA.</p>	
Justificativa: Para o regulador existem diversas oportunidades na melhoria dos seus processos, A IOSA oferece possibilidades para complementar a supervisão regulatória (ex: acesso aos relatórios da auditoria).	

Alguns países usam a IOSA no processo de aprovação de transportadoras estrangeiras ou para empresa de bandeira e outros tem como mandatório a IOSA para todos os operadores.

O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável e é sensivelmente melhorada com a adoção do programa da maneira que está determinada nos dias atuais.

-

Análise da contribuição e resposta da ANAC

Não acatada.

Em que pesem os indicadores apresentados, restam ainda algumas questões:

- 1) a sugestão pela manutenção do status quo (não ação) faria com que se mantivesse a desigualdade de tratamento entre as empresas nacionais e as estrangeiras, uma vez que somente é requerida a certificação IOSA das primeiras – ainda que ambas se utilizem do espaço aéreo nacional e disputam a concorrência pelos mesmos passageiros de voos internacionais de e para o Brasil;
- 2) a certificação IOSA é realizada por uma empresa privada e não regulada pela ANAC, e os requisitos avaliados incluem obrigações não estabelecidas nos regulamentos aprovados pela ANAC como o RBAC nº 121, aplicável a operadores brasileiros. Dessa forma que a exigência de certificação IOSA pela ANAC equivale à ANAC estabelecer, indiretamente, requisitos de operadores aéreos sem o cumprimento integral das etapas do processo normativo.;
- 3) ainda que os indicadores apresentem a média, a ANAC entende que a certificação IOSA não pode ser considerada como fator garantidor de aprimoramento do desempenho de segurança operacional para cada operador aéreo certificado, tendo a ANAC já identificado casos de operadores 121 que possuíam certificação IOSA e tiveram desempenho ruim em atividades de inspeção realizadas pela Agência; e
- 4) nessa mesma linha, ao requerer a certificação IOSA para a realização de operações internacionais, a ANAC estaria estabelecendo uma única forma de os operadores aéreos brasileiros demonstrarem nível de segurança adequado para essas operações – impedindo quaisquer outros operadores que não sejam certificados IOSA (sejam lá quais forem seus motivos) de realizar operações internacionais. Esse impedimento somente seria razoável se fosse possível afirmar que todos esses operadores sem certificação IOSA são incapazes de prover operações internacionais seguras, o que não é o caso.

Importante lembrar que o operador é incentivado a manter a sua certificação IOSA, mesmo passando a não ser mais obrigatório, e o compartilhamento do conteúdo da auditoria pode vir a reduzir o escopo de fiscalizações requeridas por parte desta Agência.

CONTRIBUIÇÃO Nº 8

Identificação

Autor da Contribuição: Rufino Antonio da Silva
Ferreira

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:
Revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008.

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão: "O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável.

A taxa de acidentes em 2019 para as transportadoras registradas na IOSA foi inferior à taxa para as transportadoras não- IOSA (0,92VS 1,63 acidentes a cada milhão de voo) e as companhias aéreas certificadas no Programa IOSA superaram as não registradas nas regiões Africa (AFI), Asia Pacific (ASPAC), Commonwealth of Independent States (CIS), Europe (EUR), Latim America (LATAM), Caribbean (CAR) e North Atlantic and North America (NAM).

A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas com a certificação IOSA foi mais de duas vezes superior a das registradas em 2019.

Em 2019 voar em uma empresa aérea participantes no Programa IOSA foi 43% mais seguro do que uma empresa não participante.

Em 2019, o investimento médio para aplicação ao Programa IOSA foi 485 vezes menor do que o custo médio de um acidente*.

O ano de 2019 terminou com 483 companhias aéreas registradas no Programa IOSA, incluindo 141 não membros da IATA.

Em virtude do exposto, nossa posição em relação ao preconizado na proposta Consulta Pública nº 06/2020 a adoção do item 1-Não Ação (Manutenção do Status Quo), seria o ideal e o mais adequado para a manutenção da segurança da indústria e o espaço aéreo nacional.

(*) O custo médio dos acidentes de 2019 foi calculado pelo custo total de 1,5 bilhões de dólares para 53 acidentes e dividido pelo custo da Auditoria Oficial do Programa IOSA."

Justificativa: Para o regulador existem diversas oportunidades na melhoria dos seus processos, A IOSA oferece Possibilidades para complementar a supervisão regulatória (ex: acesso aos relatórios da auditoria).

Alguns países usam a IOSA no processo de aprovação de transportadoras estrangeiras ou para empresa de bandeira e outros tem como mandatório a IOSA para todos os operadores.

O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável e é sensivelmente melhorada com a adoção do programa da maneira que está determinada nos dias atuais.

Análise da contribuição e resposta da ANAC

Não acatada.

Em que pesem os indicadores apresentados, restam ainda algumas questões:

- 1) a sugestão pela manutenção do status quo (não ação) faria com que se mantivesse a desigualdade de tratamento entre as empresas nacionais e as estrangeiras, uma vez que somente é requerida a certificação IOSA das primeiras – ainda que ambas se utilizem do espaço aéreo nacional e disputam a concorrência pelos mesmos passageiros de voos internacionais de e para o Brasil;
- 2) a certificação IOSA é realizada por uma empresa privada e não regulada pela ANAC, e os requisitos avaliados incluem obrigações não estabelecidas nos regulamentos aprovados pela ANAC como o RBAC nº 121, aplicável a operadores brasileiros. Dessa forma que a exigência de certificação IOSA pela ANAC equivale à ANAC estabelecer, indiretamente, requisitos de operadores aéreos sem o cumprimento integral das etapas do processo normativo.;

- 3) ainda que os indicadores apresentem a média, a ANAC entende que a certificação IOSA não pode ser considerada como fator garantidor de aprimoramento do desempenho de segurança operacional para cada operador aéreo certificado, tendo a ANAC já identificado casos de operadores 121 que possuíam certificação IOSA e tiveram desempenho ruim em atividades de inspeção realizadas pela Agência; e
- 4) nessa mesma linha, ao requerer a certificação IOSA para a realização de operações internacionais, a ANAC estaria estabelecendo uma única forma de os operadores aéreos brasileiros demonstrarem nível de segurança adequado para essas operações – impedindo quaisquer outros operadores que não sejam certificados IOSA (sejam lá quais forem seus motivos) de realizar operações internacionais. Esse impedimento somente seria razoável se fosse possível afirmar que todos esses operadores sem certificação IOSA são incapazes de prover operações internacionais seguras, o que não é o caso.

Importante lembrar que o operador é incentivado a manter a sua certificação IOSA, mesmo passando a não ser mais obrigatório, e o compartilhamento do conteúdo da auditoria pode vir a reduzir o escopo de fiscalizações requeridas por parte desta Agência.

CONTRIBUIÇÃO Nº 9	
Identificação	
Autor da Contribuição: Danilo Marcondes de Andrade (GOL LINHAS AÉREAS S.A)	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Decisão nº 38, de 09/03/2020.
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A GOL Linhas Aéreas entende que a melhor das opções possíveis é a ampliação da exigência de registro IOSA (operadores nacionais e estrangeiros). Este entendimento é baseado no benefício de segurança operacional à sociedade e aos passageiros em contrapartida ao baixíssimo investimento necessário para tal registro.	
Justificativa: Entre os anos de 2015 e 2019, foi acumulado um total de 0,17 acidente fatal a cada milhão de voos, enquanto as empresas registradas IOSA tiveram um índice 59% menor atingindo 0,07 acidente fatal a cada milhão de voos. Estes dados mostram os benefícios aos passageiros relacionados à segurança das operações das empresas registradas no Programa IOSA.	
Análise da contribuição e resposta da ANAC	
Não acatada. Em que pesem os indicadores apresentados, restam ainda algumas questões: <ol style="list-style-type: none">1) a sugestão pela ampliação da exigência de registro IOSA para todos os operadores, nacionais ou estrangeiros, que realizam voos internacionais de ou para o Brasil faria com que se reduzisse a quantidade de voos atualmente ofertados aos passageiros, pois seriam excluídas as empresas estrangeiras que não possuem certificação IOSA. Estabelecer essa exigência adicional para operadores estrangeiros equivaleria à ANAC estabelecer uma única forma de esses operadores aéreos estrangeiros demonstrarem nível de segurança adequado para essas operações – impedindo quaisquer outros operadores que não sejam certificados IOSA (sejam lá quais forem seus motivos) de realizar operações internacionais de ou para o Brasil. Esse	

impedimento somente seria razoável se fosse possível afirmar que todos esses operadores sem certificação IOSA são incapazes de prover operações internacionais seguras, o que não é o caso;

- 2) nessa mesma linha, ainda que os indicadores apresentem a média, a ANAC entende que a certificação IOSA não pode ser considerada como fator garantidor de aprimoramento do desempenho de segurança operacional para cada operador aéreo certificado, tendo a ANAC já identificado casos de operadores 121 que possuíam certificação IOSA e tiveram desempenho ruim em atividades de inspeção realizadas pela Agência; e
- 3) a certificação IOSA é realizada por uma empresa privada e não regulada pela ANAC, e os requisitos avaliados incluem obrigações não estabelecidas nos regulamentos aprovados pela ANAC, como o RBAC nº 129, aplicável a operadores estrangeiros. Dessa forma que a exigência de certificação IOSA pela ANAC equivale à ANAC estabelecer, indiretamente, requisitos de operadores aéreos sem o cumprimento integral das etapas do processo normativo.

Importante lembrar que o operador é incentivado a manter a sua certificação IOSA, mesmo passando a não ser mais obrigatório, e o compartilhamento do conteúdo da auditoria pode vir a reduzir o escopo de fiscalizações requeridas por parte desta Agência.

CONTRIBUIÇÃO Nº 10

Identificação

Autor da Contribuição: GOL LINHAS AÉREAS S.A (Rep. p/ Danilo Marcondes de Andrade)

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:

Texto sugerido para alteração ou inclusão: Revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008.

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão: A GOL Linhas Aéreas entende que a melhor das opções possíveis é a ampliação da exigência de registro IOSA (operadores nacionais e estrangeiros). Este entendimento é baseado no benefício de segurança operacional à sociedade e aos passageiros em contrapartida ao baixíssimo investimento necessário para tal registro.

Justificativa: Entre os anos de 2015 e 2019, foi acumulado um total de 0,17 acidente fatal a cada milhão de voos, enquanto as empresas registradas IOSA tiveram um índice 59% menor atingindo 0,07 acidente fatal a cada milhão de voos. Estes dados mostram os benefícios aos passageiros relacionados à segurança das operações das empresas registradas no Programa IOSA.

Análise da contribuição e resposta da ANAC

Não acatada.

Em que pesem os indicadores apresentados, restam ainda algumas questões:

- 1) a sugestão pela ampliação da exigência de registro IOSA para todos os operadores, nacionais ou estrangeiros, que realizam voos internacionais de ou para o Brasil faria com que se reduzisse a quantidade de voos atualmente ofertados aos passageiros, pois seriam excluídas as empresas estrangeiras que não possuem certificação IOSA. Estabelecer essa exigência adicional para operadores estrangeiros equivaleria à ANAC estabelecer uma única forma de esses operadores aéreos estrangeiros demonstrarem nível de segurança adequado para essas operações – impedindo quaisquer outros operadores que não sejam certificados IOSA (sejam lá quais forem seus motivos) de realizar operações internacionais de ou para o Brasil. Esse

impedimento somente seria razoável se fosse possível afirmar que todos esses operadores sem certificação IOSA são incapazes de prover operações internacionais seguras, o que não é o caso;

2) nessa mesma linha, ainda que os indicadores apresentem a média, a ANAC entende que a certificação IOSA não pode ser considerada como fator garantidor de aprimoramento do desempenho de segurança operacional para cada operador aéreo certificado, tendo a ANAC já identificado casos de operadores 121 que possuíam certificação IOSA e tiveram desempenho ruim em atividades de inspeção realizadas pela Agência; e

3) a certificação IOSA é realizada por uma empresa privada e não regulada pela ANAC, e os requisitos avaliados incluem obrigações não estabelecidas nos regulamentos aprovados pela ANAC, como o RBAC nº 129, aplicável a operadores estrangeiros. Dessa forma que a exigência de certificação IOSA pela ANAC equivale à ANAC estabelecer, indiretamente, requisitos de operadores aéreos sem o cumprimento integral das etapas do processo normativo.

Importante lembrar que o operador é incentivado a manter a sua certificação IOSA, mesmo passando a não ser mais obrigatório, e o compartilhamento do conteúdo da auditoria pode vir a reduzir o escopo de fiscalizações requeridas por parte desta Agência

CONTRIBUIÇÃO Nº 11

Identificação

Autor da Contribuição: Calvin Souto Trubiene

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:
Decisão nº 38, de 09/03/2020.

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão: A melhor das opções possíveis é a ampliação da exigência de registro IOSA (operadores nacionais e estrangeiros). Este entendimento é baseado no benefício de segurança operacional à sociedade e aos passageiros em contrapartida ao baixíssimo investimento necessário para tal registro.

A Resolução nº 18, de 19/03/2008, e a Decisão nº 38, de 09/03/2010, proporcionaram um aumento significativo na segurança das operações aéreas das empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo público no Brasil. Os indicadores mostram a disparidade entre a segurança operacional de empresas não pertencentes ao Programa IOSA e àquelas registradas.

Independentemente da abertura de mercado oriunda da conversão da Medida Provisória nº 863/2018, que alterou o artigo 181 da Lei nº 7.565/86, é necessária a melhoria contínua da segurança operacional das empresas aéreas que prestam serviços de transporte de passageiros regular internacional. A referida melhoria contempla, entre os pilares e os inúmeros pontos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), o acompanhamento de regras e diretrizes aceitas internacionalmente para o transporte aéreo seguro e eficaz.

A manutenção da obrigatoriedade da participação no Programa IOSA para empresas aéreas nacionais que realizam operações internacionais e a expansão da resolução para empresas estrangeiras de transporte aéreo designada pelo governo do seu país de origem, conduzindo suas operações dentro do Brasil de acordo com Especificações Operativas aprovadas pela ANAC e emitidas segundo o RBAC nº 129, beneficiará a sociedade com o aumento da segurança operacional.

Justificativa: Entre os anos de 2015 e 2019, foi acumulado um total de 0,17 acidente fatal a cada milhão de voos, enquanto as empresas registradas IOSA tiveram um índice 59% menor atingindo 0,07 acidente fatal a cada milhão de voos. Estes dados mostram os benefícios aos passageiros relacionados à segurança das operações das empresas registradas no Programa IOSA.

Em 2019, voar em uma empresa aérea participante no Programa IOSA foi 43% mais seguro do que para uma empresa não participante do programa, portanto, trazendo efetividade ao registro IOSA e seu valor à segurança das operações beneficiando os passageiros de todos os voos de empresas registradas. A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas na IOSA foi mais de duas vezes superior à das companhias aéreas registradas no Programa IOSA em 2019. Este outro dado reflete o benefício à sociedade na segurança das operações que o registro IOSA proporciona às empresas áreas e aos seus passageiros.

De acordo com o IATA Safety Report 2019, que é um relatório de dados e indicadores de segurança operacional da indústria global de aviação comercial, o ano de 2019 terminou com 438 companhias aéreas registradas no Programa IOSA, incluindo 141 companhias não pertencentes à IATA (32,2%).

Na América Latina e Caribe, o ano de 2019 para as empresas registradas no Programa IOSA teve um índice menor que um acidente para cada milhão de voos, enquanto, para empresas não registradas, o indicador alcançou mais de quatro acidentes para cada milhão de voos.

A análise da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) detalhada na Nota Técnica nº 114/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (SEI nº 3823867) faz uma análise robusta dos impactos econômicos da resolução, porém o mérito do aumento da segurança operacional trazida pelo Programa IOSA não é abrangido de forma equivalente.

O comparativo entre os ISARPs da IATA, os SARPs da OACI e os regulamentos técnicos da ANAC demonstra uma similaridade de conteúdo e objetivo, porém é notória a abrangência e o escopo internacional dos requisitos do Programa IOSA, que efetivamente resultam em diferenças expressivas na segurança operacional das atividades aéreas.

A opção da ampliação da exigência de registro IOSA para operadores nacionais e estrangeiros designados resolve, em tese, o problema relacionado ao tratamento isonômico entre as cias aéreas que concorrem em mesma rota internacional e tende a padronizar não só o tratamento entre os diferentes agentes, mas também dos requisitos de cumprimento obrigatório, estabelecendo critérios unificados.

Conforme apresentado em indicadores da indústria, a ampliação da exigência de registro IOSA para operadores nacionais e estrangeiros não representa uma barreira à entrada de novas empresas estrangeiras em rotas para o Brasil e, ademais, aumenta de forma significativa a segurança das operações em benefício à sociedade brasileira e aos passageiros transportados.

Análise da contribuição e resposta da ANAC

Não acatada.

Em que pesem os indicadores apresentados, restam ainda algumas questões:

1) a sugestão pela ampliação da exigência de registro IOSA para todos os operadores, nacionais ou estrangeiros, que realizam voos internacionais de ou para o Brasil faria com que se reduzisse a quantidade de voos atualmente ofertados aos passageiros, pois seriam excluídas as empresas estrangeiras que não possuem certificação IOSA. Estabelecer essa exigência adicional para operadores estrangeiros equivaleria à ANAC estabelecer uma única forma de esses operadores aéreos estrangeiros demonstrarem nível de segurança adequado para essas operações – impedindo quaisquer outros operadores que não sejam certificados IOSA (sejam lá quais forem seus motivos) de realizar operações internacionais de ou para o Brasil. Esse

impedimento somente seria razoável se fosse possível afirmar que todos esses operadores sem certificação IOSA são incapazes de prover operações internacionais seguras, o que não é o caso;

2) nessa mesma linha, ainda que os indicadores apresentem a média, a ANAC entende que a certificação IOSA não pode ser considerada como fator garantidor de aprimoramento do desempenho de segurança operacional para cada operador aéreo certificado, tendo a ANAC já identificado casos de operadores 121 que possuíam certificação IOSA e tiveram desempenho ruim em atividades de inspeção realizadas pela Agência; e

3) a certificação IOSA é realizada por uma empresa privada e não regulada pela ANAC, e os requisitos avaliados incluem obrigações não estabelecidas nos regulamentos aprovados pela ANAC, como o RBAC nº 129, aplicável a operadores estrangeiros. Dessa forma que a exigência de certificação IOSA pela ANAC equivale à ANAC estabelecer, indiretamente, requisitos de operadores aéreos sem o cumprimento integral das etapas do processo normativo.

Importante lembrar que o operador é incentivado a manter a sua certificação IOSA, mesmo passando a não ser mais obrigatório, e o compartilhamento do conteúdo da auditoria pode vir a reduzir o escopo de fiscalizações requeridas por parte desta Agência

CONTRIBUIÇÃO Nº 12

Identificação

Autor da Contribuição:

Instituição: Calvin Souto Trubiene

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:

Revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008.

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão: A melhor das opções possíveis é a ampliação da exigência de registro IOSA (operadores nacionais e estrangeiros). Este entendimento é baseado no benefício de segurança operacional à sociedade e aos passageiros em contrapartida ao baixíssimo investimento necessário para tal registro.

A Resolução nº 18, de 19/03/2008, e a Decisão nº 38, de 09/03/2010, proporcionaram um aumento significativo na segurança das operações aéreas das empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo público no Brasil. Os indicadores mostram a disparidade entre a segurança operacional de empresas não pertencentes ao Programa IOSA e àquelas registradas.

Independentemente da abertura de mercado oriunda da conversão da Medida Provisória nº 863/2018, que alterou o artigo 181 da Lei nº 7.565/86, é necessária a melhoria contínua da segurança operacional das empresas aéreas que prestam serviços de transporte de passageiros regular internacional. A referida melhoria contempla, entre os pilares e os inúmeros pontos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), o acompanhamento de regras e diretrizes aceitas internacionalmente para o transporte aéreo seguro e eficaz.

A manutenção da obrigatoriedade da participação no Programa IOSA para empresas aéreas nacionais que realizam operações internacionais e a expansão da resolução para empresas estrangeiras de transporte aéreo designada pelo governo do seu país de origem, conduzindo suas operações dentro do Brasil de acordo com Especificações Operativas aprovadas pela ANAC e emitidas segundo o RBAC nº 129, beneficiará a sociedade com o aumento da segurança operacional.

Justificativa: Entre os anos de 2015 e 2019, foi acumulado um total de 0,17 acidente fatal a cada milhão de voos, enquanto as empresas registradas IOSA tiveram um índice 59% menor atingindo 0,07 acidente fatal a cada milhão de voos. Estes dados mostram os benefícios aos passageiros relacionados à segurança das operações das empresas registradas no Programa IOSA.

Em 2019, voar em uma empresa aérea participante no Programa IOSA foi 43% mais seguro do que para uma empresa não participante do programa, portanto, trazendo efetividade ao registro IOSA e seu valor à segurança das operações beneficiando os passageiros de todos os voos de empresas registradas. A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas na IOSA foi mais de duas vezes superior à das companhias aéreas registradas no Programa IOSA em 2019. Este outro dado reflete o benefício à sociedade na segurança das operações que o registro IOSA proporciona às empresas áreas e aos seus passageiros.

De acordo com o IATA Safety Report 2019, que é um relatório de dados e indicadores de segurança operacional da indústria global de aviação comercial, o ano de 2019 terminou com 438 companhias aéreas registradas no Programa IOSA, incluindo 141 companhias não pertencentes à IATA (32,2%). Na América Latina e Caribe, o ano de 2019 para as empresas registradas no Programa IOSA teve um índice menor que um acidente para cada milhão de voos, enquanto, para empresas não registradas, o indicador alcançou mais de quatro acidentes para cada milhão de voos.

A análise da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) detalhada na Nota Técnica nº 114/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (SEI nº 3823867) faz uma análise robusta dos impactos econômicos da resolução, porém o mérito do aumento da segurança operacional trazida pelo Programa IOSA não é abrangido de forma equivalente.

O comparativo entre os ISARPs da IATA, os SARPs da OACI e os regulamentos técnicos da ANAC demonstra uma similaridade de conteúdo e objetivo, porém é notória a abrangência e o escopo internacional dos requisitos do Programa IOSA, que efetivamente resultam em diferenças expressivas na segurança operacional das atividades aéreas.

A opção da ampliação da exigência de registro IOSA para operadores nacionais e estrangeiros designados resolve, em tese, o problema relacionado ao tratamento isonômico entre as cias aéreas que concorrem em mesma rota internacional e tende a padronizar não só o tratamento entre os diferentes agentes, mas também dos requisitos de cumprimento obrigatório, estabelecendo critérios unificados.

Conforme apresentado em indicadores da indústria, a ampliação da exigência de registro IOSA para operadores nacionais e estrangeiros não representa uma barreira à entrada de novas empresas estrangeiras em rotas para o Brasil e, ademais, aumenta de forma significativa a segurança das operações em benefício à sociedade brasileira e aos passageiros transportados.

-

Análise da contribuição e resposta da ANAC

Não acatada.

Em que pesem os indicadores apresentados, restam ainda algumas questões:

1) a sugestão pela ampliação da exigência de registro IOSA para todos os operadores, nacionais ou estrangeiros, que realizam voos internacionais de ou para o Brasil faria com que se reduzisse a quantidade de voos atualmente ofertados aos passageiros, pois seriam excluídas as empresas estrangeiras que não possuem certificação IOSA. Estabelecer essa exigência adicional para operadores estrangeiros equivaleria à ANAC estabelecer uma única forma de esses operadores aéreos estrangeiros demonstrarem nível de segurança adequado para essas operações – impedindo quaisquer outros operadores que não sejam certificados IOSA (sejam lá quais forem seus motivos) de realizar operações internacionais de ou para o Brasil. Esse

impedimento somente seria razoável se fosse possível afirmar que todos esses operadores sem certificação IOSA são incapazes de prover operações internacionais seguras, o que não é o caso;

2) nessa mesma linha, ainda que os indicadores apresentem a média, a ANAC entende que a certificação IOSA não pode ser considerada como fator garantidor de aprimoramento do desempenho de segurança operacional para cada operador aéreo certificado, tendo a ANAC já identificado casos de operadores 121 que possuíam certificação IOSA e tiveram desempenho ruim em atividades de inspeção realizadas pela Agência; e

3) a certificação IOSA é realizada por uma empresa privada e não regulada pela ANAC, e os requisitos avaliados incluem obrigações não estabelecidas nos regulamentos aprovados pela ANAC, como o RBAC nº 129, aplicável a operadores estrangeiros. Dessa forma que a exigência de certificação IOSA pela ANAC equivale à ANAC estabelecer, indiretamente, requisitos de operadores aéreos sem o cumprimento integral das etapas do processo normativo.

Importante lembrar que o operador é incentivado a manter a sua certificação IOSA, mesmo passando a não ser mais obrigatório, e o compartilhamento do conteúdo da auditoria pode vir a reduzir o escopo de fiscalizações requeridas por parte desta Agência

CONTRIBUIÇÃO Nº 13

Identificação

Autor da Contribuição: Rubens Rafael Schaefer

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:
Revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008.

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão: O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável.

A taxa de acidentes em 2019 para as transportadoras registradas na IOSA foi inferior à taxa para as transportadoras não- IOSA (0,92VS 1,63 acidentes a cada milhão de voo) e as companhias aéreas certificadas no Programa IOSA superaram as não registradas nas regiões AFI (Africa), ASPAC (Asia Pacific), Commonwealth of Independent States (CIS), Europe (EUR), Latim America(LATAM), Caribbean(CAR) E North Atlantic and North America(NAM).

A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas com a certificação IOSA foi mais de duas vezes superior à das registradas em 2019.

Em 2019 voar em uma empresa aérea participantes no Programa IOSA foi 43% mais seguro do que uma empresa não participante.

Em 2019, o investimento médio para aplicação ao Programa IOSA foi 485 vezes menor do que o custo médio de um acidente*.

O ano de 2019 terminou com 483 companhias aéreas registradas no Programa IOSA, incluindo 141 não membros da IATA.

Em virtude do exposto, nossa posição em relação ao preconizado na proposta Consulta Pública nº 06/2020 a

adoção do item 1. Não Ação (Manutenção do Status Quo), seria o ideal e o mais adequado para a manutenção da segurança da indústria e o espaço aéreo nacional.

(*) O custo médio dos acidentes de 2019 foi calculado pelo custo total de 1,5 bilhões de dólares para 53 acidentes e dividido pelo custo da Auditoria Oficial do Programa IOSA.

Justificativa: Para o regulador existem diversas oportunidades na melhoria dos seus processos, A IOSA oferece possibilidades para complementar a supervisão regulatória (ex: acesso aos relatórios da auditoria).

Alguns países usam a IOSA no processo de aprovação de transportadoras estrangeiras ou para empresa de bandeira e outros tem como mandatário a IOSA para todos os operadores.

O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável e é sensivelmente melhorada com a adoção do programa da maneira que está determinada nos dias atuais.

Análise da contribuição e resposta da ANAC

Não acatada.

Em que pese os indicadores apresentados, restam ainda algumas questões:

- 1) a sugestão pela manutenção do status quo (não ação) faria com que se mantivesse a desigualdade de tratamento entre as empresas nacionais e as estrangeiras, uma vez que somente é requerida a certificação IOSA das primeiras – ainda que ambas se utilizem do espaço aéreo nacional e disputam a concorrência pelos mesmos passageiros de voos internacionais de e para o Brasil;
- 2) a certificação IOSA é realizada por uma empresa privada e não regulada pela ANAC, e os requisitos avaliados incluem obrigações não estabelecidas nos regulamentos aprovados pela ANAC como o RBAC nº 121, aplicável a operadores brasileiros. Dessa forma que a exigência de certificação IOSA pela ANAC equivale à ANAC estabelecer, indiretamente, requisitos de operadores aéreos sem o cumprimento integral das etapas do processo normativo.;
- 3) ainda que os indicadores apresentem a média, a ANAC entende que a certificação IOSA não pode ser considerada como fator garantidor de aprimoramento do desempenho de segurança operacional para cada operador aéreo certificado, tendo a ANAC já identificado casos de operadores 121 que possuíam certificação IOSA e tiveram desempenho ruim em atividades de inspeção realizadas pela Agência; e
- 4) nessa mesma linha, ao requerer a certificação IOSA para a realização de operações internacionais, a ANAC estaria estabelecendo uma única forma

de os operadores aéreos brasileiros demonstrarem nível de segurança adequado para essas operações – impedindo quaisquer outros operadores que não sejam certificados IOSA (sejam lá quais forem seus motivos) de realizar operações internacionais. Esse impedimento somente seria razoável se fosse possível afirmar que todos esses operadores sem certificação IOSA são incapazes de prover operações internacionais seguras, o que não é o caso.

Importante lembrar que o operador é incentivado a manter a sua certificação IOSA, mesmo passando a não ser mais obrigatório, e o compartilhamento do conteúdo da auditoria pode vir a reduzir o escopo de fiscalizações requeridas por parte desta Agência.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14

Identificação

Autor da Contribuição: Danilo Marcondes de Andrade

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:
Decisão nº 38, de 09/03/2020.

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão: Como cidadão, usuário e funcionário de empresa concessionária de transporte aéreo, em que atuo como Comandante de aeronaves e também como Diretor de Segurança Operacional, entendo que a melhor das opções possíveis é a ampliação da exigência de registro IOSA (operadores nacionais e estrangeiros). Este entendimento é baseado no benefício de segurança operacional à sociedade e aos passageiros em contrapartida ao baixíssimo investimento necessário para tal registro.

A Resolução nº 18, de 19/03/2008, e a Decisão nº 38, de 09/03/2010, proporcionaram um aumento significativo na segurança das operações aéreas das empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo público no Brasil. Os indicadores mostram a disparidade entre a segurança operacional de empresas não pertencentes ao Programa IOSA e àquelas registradas.

Independentemente da abertura de mercado oriunda da conversão da Medida Provisória nº 863/2018, que alterou o artigo 181 da Lei nº 7.565/86, é necessária a melhoria contínua da segurança operacional das empresas aéreas que prestam serviços de transporte de passageiros regular internacional. A referida melhoria contempla, entre os pilares e os inúmeros pontos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), o acompanhamento de regras e diretrizes aceitas internacionalmente para o transporte aéreo seguro e eficaz.

A manutenção da obrigatoriedade da participação no Programa IOSA para empresas aéreas nacionais que realizam operações internacionais e a expansão da resolução para empresas estrangeiras de transporte aéreo designada pelo governo do seu país de origem, conduzindo suas operações dentro do Brasil de acordo com Especificações Operativas aprovadas pela ANAC e emitidas segundo o RBAC nº 129, beneficiará a sociedade com o aumento da segurança operacional.

Justificativa: Entre os anos de 2015 e 2019, foi acumulado um total de 0,17 acidente fatal a cada milhão de voos, enquanto as empresas registradas IOSA tiveram um índice 59% menor atingindo 0,07 acidente fatal a cada milhão de voos. Estes dados mostram os benefícios aos passageiros relacionados à segurança das operações das empresas registradas no Programa IOSA.

Em 2019, voar em uma empresa aérea participante no Programa IOSA foi 43% mais seguro do que para uma empresa não participante do programa, portanto, trazendo efetividade ao registro IOSA e seu valor à segurança das operações beneficiando os passageiros de todos os voos de empresas registradas. A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas na IOSA foi mais de duas vezes superior à das companhias aéreas registradas no Programa IOSA em 2019. Este outro dado reflete o benefício à sociedade na segurança das operações que o registro IOSA proporciona às empresas áreas e aos seus passageiros.

De acordo com o IATA Safety Report 2019, que é um relatório de dados e indicadores de segurança operacional da indústria global de aviação comercial, o ano de 2019 terminou com 438 companhias aéreas registradas no Programa IOSA, incluindo 141 companhias não pertencentes à IATA (32,2%).

Na América Latina e Caribe, o ano de 2019 para as empresas registradas no Programa IOSA teve um índice menor que um acidente para cada milhão de voos, enquanto, para empresas não registradas, o indicador alcançou mais de quatro acidentes para cada milhão de voos.

A análise da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) detalhada na Nota Técnica nº 114/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (SEI nº 3823867) faz uma análise robusta dos impactos econômicos da resolução, porém o mérito do aumento da segurança operacional trazida pelo Programa IOSA não é abrangido de forma equivalente.

O comparativo entre os ISARPs da IATA, os SARPs da OACI e os regulamentos técnicos da ANAC demonstra uma similaridade de conteúdo e objetivo, porém é notória a abrangência e o escopo internacional dos requisitos do Programa IOSA, que efetivamente resultam em diferenças expressivas na segurança operacional das atividades aéreas.

A opção da ampliação da exigência de registro IOSA para operadores nacionais e estrangeiros designados resolve, em tese, o problema relacionado ao tratamento isonômico entre as cias aéreas que concorrem em mesma rota internacional e tende a padronizar não só o tratamento entre os diferentes agentes, mas também dos requisitos de cumprimento obrigatório, estabelecendo critérios unificados.

Conforme apresentado em indicadores da indústria, a ampliação da exigência de registro IOSA para operadores nacionais e estrangeiros não representa uma barreira à entrada de novas empresas estrangeiras em rotas para o Brasil e, ademais, aumenta de forma significativa a segurança das operações em benefício à sociedade brasileira e aos passageiros transportados.

Análise da contribuição e resposta da ANAC

Não acatada.

Em que pesem os indicadores apresentados, restam ainda algumas questões:

1) a sugestão pela ampliação da exigência de registro IOSA para todos os operadores, nacionais ou estrangeiros, que realizam voos internacionais de ou

para o Brasil faria com que se reduzisse a quantidade de voos atualmente ofertados aos passageiros, pois seriam excluídas as empresas estrangeiras que não possuem certificação IOSA. Estabelecer essa exigência adicional para operadores estrangeiros equivaleria à ANAC estabelecer uma única forma de esses operadores aéreos estrangeiros demonstrarem nível de segurança adequado para essas operações – impedindo quaisquer outros operadores que não sejam certificados IOSA (sejam lá quais forem seus motivos) de realizar operações internacionais de ou para o Brasil. Esse impedimento somente seria razoável se fosse possível afirmar que todos esses operadores sem certificação IOSA são incapazes de prover operações internacionais seguras, o que não é o caso;

2) nessa mesma linha, ainda que os indicadores apresentem a média, a ANAC entende que a certificação IOSA não pode ser considerada como fator garantidor de aprimoramento do desempenho de segurança operacional para cada operador aéreo certificado, tendo a ANAC já identificado casos de operadores 121 que possuíam certificação IOSA e tiveram desempenho ruim em atividades de inspeção realizadas pela Agência; e

3) a certificação IOSA é realizada por uma empresa privada e não regulada pela ANAC, e os requisitos avaliados incluem obrigações não estabelecidas nos regulamentos aprovados pela ANAC, como o RBAC nº 129, aplicável a operadores estrangeiros. Dessa forma que a exigência de certificação IOSA pela ANAC equivale à ANAC estabelecer, indiretamente, requisitos de operadores aéreos sem o cumprimento integral das etapas do processo normativo.

Importante lembrar que o operador é incentivado a manter a sua certificação IOSA, mesmo passando a não ser mais obrigatório, e o compartilhamento do conteúdo da auditoria pode vir a reduzir o escopo de fiscalizações requeridas por parte desta Agência

CONTRIBUIÇÃO Nº 15

Identificação

Autor da Contribuição: International Air Transport Association

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:
Revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008.

Contribuição

<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Incluir um segundo artigo na proposta de resolução, da seguinte forma: Art. 2º Autorizar a utilização dos relatórios de auditorias IOSA pelos Inspectores Principais de Operações (POI) da ANAC, como informação suplementar, a fim de aplicar um processo de inspeção baseado no risco e de reduzir o número de auditorias realizadas nas empresas aéreas membros do programa IOSA.</p>
<p>Justificativa: A certificação IOSA foi criada há 25 anos para ajudar as empresas aéreas a implementar as melhores práticas e melhorar os processos para aumentar seus níveis de segurança, qualidade e eficiência. As estatísticas de acidentes da aviação mundial têm mostrado consistentemente que as empresas aéreas certificadas IOSA sofrem menos acidentes do que as não-certificadas, o que tem gerado considerável reconhecimento da indústria para a eficácia deste programa, conforme demonstrado no anexo. . Com base na proposta de artigo adicional que seria incluído na nova resolução, a ANAC poderia utilizar a IOSA como uma medida complementar e de apoio às atividades de supervisão regulatória. Para alcançar este objetivo, a IATA sugere a realização de ações adicionais, que viabilizariam a aplicação do novo artigo proposto pela IATA na nova resolução IOSA, em cooperação com a ANAC, conforme mencionado no anexo.</p>
<p>Análise da contribuição e resposta da ANAC</p>
<p>Não acatada. Ainda que não seja acatada a forma proposta, a ANAC concorda que a certificação IOSA poderia ser usada como uma medida complementar e de apoio às atividades de supervisão regulatória. Assim, como forma de efetivar a recomendação constante no art. 3º da resolução proposta e incentivar a manutenção da certificação IOSA dentre os operadores 121, a ANAC pretende estabelecer critérios para que operadores possam ter benefícios por possuírem certificação IOSA e compartilhem o relatório da auditoria IOSA com a ANAC. Entre os possíveis benefícios estaria o uso de informações de relatórios de auditoria IOSA nos processos de vigilância e a simplificação de processos de certificação, sem contudo obrigar que esta certificação seja obtida e mantida pelo operador.</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 16	
Identificação	
Autor da Contribuição: Maria Esther Takako Martins Ribeiro Koga Andreozzi	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008.
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável. A taxa de acidentes em 2019 para as transportadoras registradas na IOSA foi inferior á taxa para as transportadoras não- IOSA (0,92VS 1,63 acidentes a cada milhão de voo) e as companhias aéreas certificadas no Programa IOSA superaram as não registradas nas regiões AFI (Africa), ASPAC (Asia Pacific), Commonwealth of Independent States (CIS), Europe(EUR), Latim America(LATAM), Caribbean(CAR) E North Atlantic and North America(NAM).</p>	

A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas com a certificação IOSA foi mais de duas vezes superior à das registradas em 2019.

Em 2019 voar em uma empresa aérea participantes no Programa IOSA foi 43% mais seguro do que uma empresa não participante.

Em 2019, o investimento médio para aplicação ao Programa IOSA foi 485 vezes menor do que o custo médio de um acidente*.

O ano de 2019 terminou com 483 companhias aéreas registradas no Programa IOSA, incluindo 141 não membros da IATA.

Em virtude do exposto, nossa posição em relação ao preconizado na proposta Consulta Pública nº 06/2020 a adoção do item 1. Não Ação (Manutenção do Status Quo), seria o ideal e o mais adequado para a manutenção da segurança da indústria e o espaço aéreo nacional.

(*) O custo médio dos acidentes de 2019 foi calculado pelo custo total de 1,5 bilhões de dólares para 53 acidentes e dividido pelo custo da Auditoria Oficial do Programa IOSA.

Justificativa: Para o regulador existem diversas oportunidades na melhoria dos seus processos, A IOSA oferece possibilidades para complementar a supervisão regulatória (ex: acesso aos relatórios da auditoria).

Alguns países usam a IOSA no processo de aprovação de transportadoras estrangeiras ou para empresa de bandeira e outros tem como mandatório a IOSA para todos os operadores.

O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável e é sensivelmente melhorada com a adoção do programa da maneira que está determinada nos dias atuais.

Análise da contribuição e resposta da ANAC

Não acatada.

Em que pesem os indicadores apresentados, restam ainda algumas questões:

- 1) a sugestão pela manutenção do status quo (não ação) faria com que se mantivesse a desigualdade de tratamento entre as empresas nacionais e as estrangeiras, uma vez que somente é requerida a certificação IOSA das primeiras – ainda que ambas se utilizem do espaço aéreo nacional e disputam a concorrência pelos mesmos passageiros de voos internacionais de e para o Brasil;
- 2) a certificação IOSA é realizada por uma empresa privada e não regulada pela ANAC, e os requisitos avaliados incluem obrigações não estabelecidas nos regulamentos aprovados pela ANAC como o RBAC nº 121, aplicável a operadores brasileiros. Dessa forma que a exigência de certificação IOSA pela ANAC equivale à ANAC estabelecer, indiretamente, requisitos de operadores aéreos sem o cumprimento integral das etapas do processo normativo.;
- 3) ainda que os indicadores apresentem a média, a ANAC entende que a certificação IOSA não pode ser considerada como fator garantidor de aprimoramento do desempenho de segurança operacional para cada operador aéreo certificado, tendo a ANAC já identificado casos de operadores 121 que possuíam certificação IOSA e tiveram desempenho ruim em atividades de inspeção realizadas pela Agência; e
- 4) nessa mesma linha, ao requerer a certificação IOSA para a realização de operações internacionais, a ANAC estaria estabelecendo uma única forma de os operadores aéreos brasileiros demonstrarem nível de segurança adequado para essas operações – impedindo quaisquer outros operadores que não sejam certificados IOSA (sejam lá quais forem seus motivos) de realizar operações internacionais. Esse impedimento somente seria razoável se

fosse possível afirmar que todos esses operadores sem certificação IOSA são incapazes de prover operações internacionais seguras, o que não é o caso.

Importante lembrar que o operador é incentivado a manter a sua certificação IOSA, mesmo passando a não ser mais obrigatório, e o compartilhamento do conteúdo da auditoria pode vir a reduzir o escopo de fiscalizações requeridas por parte desta Agência.

CONTRIBUIÇÃO Nº 17

Identificação

Autor da Contribuição: Geraldo Gomes Alves

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:

Revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008.

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão: Incluir no texto que a empresa ao aderir ao processo de Certificação IOSA terá reconhecimento e benefícios junto à ANAC.

Benefícios tipo frequência de Auditorias menores, ou seja no ano que a empresa tiver sido submetida à auditoria da IATA não passaria por auditoria ANAC, bastando para isso disponibilizar o relatório da IATA visto que os requisitos cobrados pelo processo IOSA abrange em sua totalidade os requisitos ANAC.

Justificativa: Incentivar as empresas a buscarem a certificação IOSA como uma elevação de nível para o mercado da aviação civil, visto que a auditoria da ANAC também tem custo.

Análise da contribuição e resposta da ANAC

Não acatada.

Ainda que não seja acatada a forma proposta, a ANAC concorda que a certificação IOSA poderia ser usada como uma medida complementar e de apoio às atividades de supervisão regulatória. Assim, como forma de efetivar a recomendação constante no art. 3º da resolução proposta e incentivar a manutenção da certificação IOSA dentre os operadores 121, a ANAC pretende estabelecer critérios para que operadores possam ter benefícios por possuírem certificação IOSA e compartilhem o relatório da auditoria IOSA com a ANAC. Entre os possíveis benefícios estaria o uso de informações de relatórios de auditoria IOSA nos processos de vigilância e a simplificação de processos de certificação, sem contudo obrigar que esta certificação seja obtida e mantida pelo operador.

CONTRIBUIÇÃO Nº 18

Identificação

Autor da Contribuição: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008.

Contribuição
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável.</p> <p>A taxa de acidentes em 2019 para as transportadoras registradas na IOSA foi inferior à taxa para as transportadoras não- IOSA (0,92VS 1,63 acidentes a cada milhão de voo) e as companhias aéreas certificadas no Programa IOSA superaram as não registradas nas regiões AFI (Africa), ASPAC (Asia Pacific), Commonwealth of Independent States (CIS), Europe(EUR), Latim America(LATAM), Caribbean (CAR) E Nort Atlantic and North America (NAM).</p> <p>A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas com a certificação IOSA foi mais de duas vezes superior à das registradas em 2019. Em 2019 voar em uma empresa aérea participantes no Programa IOSA foi 43% mais seguro do que uma empresa não participante.</p> <p>Em 2019, o investimento médio para aplicação ao Programa IOSA foi 485 vezes menor do que o custo médio de um acidente*.O ano de 2019 terminou com 483 companhias aéreas registradas no Programa IOSA, incluindo 141 não membros da IATA. Em virtude do exposto, nossa posição em relação ao preconizado na proposta Consulta Pública nº 06/2020 a adoção do item 1. Não Ação (Manutenção do Status Quo), seria o ideal e o mais adequado para a manutenção da segurança da indústria e o espaço aéreo nacional.</p> <p>(*) O custo médio dos acidentes de 2019 foi calculado pelo custo total de 1,5 bilhões de dólares para 53 acidentes e dividido pelo custo da Auditoria Oficial do Programa IOSA</p>
<p>Justificativa: Para o regulador existem diversas oportunidades na melhoria dos seus processos, A IOSA oferece possibilidades para complementar a supervisão regulatória (ex: acesso aos relatórios da auditoria).</p> <p>Alguns países usam a IOSA no processo de aprovação de transportadoras estrangeiras ou para empresa de bandeira e outros tem como mandatório a IOSA para todos os operadores.</p> <p>O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável e é sensivelmente melhorada com a adoção do programa da maneira que está determinada nos dias atuais.</p>
<p>Análise da contribuição e resposta da ANAC</p> <p>Não acatada.</p> <p>Em que pesem os indicadores apresentados, restam ainda algumas questões:</p> <ol style="list-style-type: none">1) a sugestão pela manutenção do status quo (não ação) faria com que se mantivesse a desigualdade de tratamento entre as empresas nacionais e as estrangeiras, uma vez que somente é requerida a certificação IOSA das primeiras – ainda que ambas se utilizem do espaço aéreo nacional e disputam a concorrência pelos mesmos passageiros de voos internacionais de e para o Brasil;2) a certificação IOSA é realizada por uma empresa privada e não regulada pela ANAC, e os requisitos avaliados incluem obrigações não estabelecidas

nos regulamentos aprovados pela ANAC como o RBAC nº 121, aplicável a operadores brasileiros. Dessa forma que a exigência de certificação IOSA pela ANAC equivale à ANAC estabelecer, indiretamente, requisitos de operadores aéreos sem o cumprimento integral das etapas do processo normativo.;

3) ainda que os indicadores apresentem a média, a ANAC entende que a certificação IOSA não pode ser considerada como fator garantidor de aprimoramento do desempenho de segurança operacional para cada operador aéreo certificado, tendo a ANAC já identificado casos de operadores 121 que possuíam certificação IOSA e tiveram desempenho ruim em atividades de inspeção realizadas pela Agência; e

4) nessa mesma linha, ao requerer a certificação IOSA para a realização de operações internacionais, a ANAC estaria estabelecendo uma única forma de os operadores aéreos brasileiros demonstrarem nível de segurança adequado para essas operações – impedindo quaisquer outros operadores que não sejam certificados IOSA (sejam lá quais forem seus motivos) de realizar operações internacionais. Esse impedimento somente seria razoável se fosse possível afirmar que todos esses operadores sem certificação IOSA são incapazes de prover operações internacionais seguras, o que não é o caso.

Importante lembrar que o operador é incentivado a manter a sua certificação IOSA, mesmo passando a não ser mais obrigatório, e o compartilhamento do conteúdo da auditoria pode vir a reduzir o escopo de fiscalizações requeridas por parte desta Agência

CONTRIBUIÇÃO Nº 19

Identificação

Autor da Contribuição: John Peter Rodgerson

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:
Revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008.

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão: O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável.

A taxa de acidentes em 2019 para as transportadoras registradas na IOSA foi inferior à taxa para as transportadoras não- IOSA (0,92VS 1,63 acidentes a cada milhão de voo) e as companhias aéreas certificadas no Programa IOSA superaram as não registradas nas regiões AFI (Africa), ASPAC (Asia Pacific), Commonwealth of Independent States (CIS), Europe (EUR), Latim America (LATAM), Caribbean (CAR) E North Atlantic and North America (NAM).

A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas com a certificação IOSA foi mais de duas vezes superior à das registradas em 2019. Em 2019 voar em uma empresa aérea participantes no Programa IOSA foi 43% mais seguro do que uma empresa não participante.

Em 2019, o investimento médio para aplicação ao Programa IOSA foi 485 vezes menor do que o custo médio de um acidente*.

O ano de 2019 terminou com 483 companhias aéreas registradas no Programa IOSA, incluindo 141 não membros da IATA.

Em virtude do exposto, nossa posição em relação ao preconizado na proposta Consulta Pública nº 06/2020 a adoção do item 1. Não Ação (Manutenção do Status Quo), seria o ideal e o mais adequado para a manutenção da segurança da indústria e o espaço aéreo nacional.

(*) O custo médio dos acidentes de 2019 foi calculado pelo custo total de 1,5 bilhões de dólares para 53 acidentes e dividido pelo custo da Auditoria Oficial do Programa IOSA

Justificativa: Para o regulador existem diversas oportunidades na melhoria dos seus processos, A IOSA oferece possibilidades para complementar a supervisão regulatória (ex: acesso aos relatórios da auditoria).

Alguns países usam a IOSA no processo de aprovação de transportadoras estrangeiras ou para empresa de bandeira e outros tem como mandatório a IOSA para todos os operadores.

O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial e a segurança do espaço aéreo nacional é incontestável e é sensivelmente melhorada com a adoção do programa da maneira que está determinada nos dias atuais.

Análise da contribuição e resposta da ANAC

Não acatada.

Em que pesem os indicadores apresentados, restam ainda algumas questões:

1) a sugestão pela manutenção do status quo (não ação) faria com que se mantivesse a desigualdade de tratamento entre as empresas nacionais e as

estrangeiras, uma vez que somente é requerida a certificação IOSA das primeiras – ainda que ambas se utilizem do espaço aéreo nacional e disputam a concorrência pelos mesmos passageiros de voos internacionais de e para o Brasil;

2) a certificação IOSA é realizada por uma empresa privada e não regulada pela ANAC, e os requisitos avaliados incluem obrigações não estabelecidas nos regulamentos aprovados pela ANAC como o RBAC nº 121, aplicável a operadores brasileiros. Dessa forma que a exigência de certificação IOSA pela ANAC equivale à ANAC estabelecer, indiretamente, requisitos de operadores aéreos sem o cumprimento integral das etapas do processo normativo.;

3) ainda que os indicadores apresentem a média, a ANAC entende que a certificação IOSA não pode ser considerada como fator garantidor de aprimoramento do desempenho de segurança operacional para cada operador aéreo certificado, tendo a ANAC já identificado casos de operadores 121 que possuíam certificação IOSA e tiveram desempenho ruim em atividades de inspeção realizadas pela Agência; e

4) nessa mesma linha, ao requerer a certificação IOSA para a realização de operações internacionais, a ANAC estaria estabelecendo uma única forma de os operadores aéreos brasileiros demonstrarem nível de segurança adequado para essas operações – impedindo quaisquer outros operadores que não sejam certificados IOSA (sejam lá quais forem seus motivos) de realizar operações internacionais. Esse impedimento somente seria razoável se fosse possível afirmar que todos esses operadores sem certificação IOSA são incapazes de prover operações internacionais seguras, o que não é o caso.

Importante lembrar que o operador é incentivado a manter a sua certificação IOSA, mesmo passando a não ser mais obrigatório, e o compartilhamento do conteúdo da auditoria pode vir a reduzir o escopo de fiscalizações requeridas por parte desta Agência