

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 006/2020
Proposta de revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008 e da Decisão nº 38 de 09/03/2010.



Contribuições referentes à Consulta Pública nº 006/2020

Proposta de revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008 e da Decisão nº 38, 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 00058.043301/2019-81

Março/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.	

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	
<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 mandatário 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 benefícios 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 aerea Brasileira, por investidora estrangeira, 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.</p> <p>https://flightsafety.org/asw-article/delving-into-iosa/</p> <p>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.</p> <p>“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.”</p>	

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 conseguinte 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.

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 mandatário 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 benefícios 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, 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.</p> <p>https://flightsafety.org/asw-article/delving-into-iosa/</p>	

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 conseguinte 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 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 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.

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 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>	

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 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.</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 mandatário 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>	

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 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). 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 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 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. .	

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 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. 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>	

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	
<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 Africa (AFI), Asia Pacific (ASPAC), 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 a 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 mandatário 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>	

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.	

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.	

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	
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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%).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 006/2020
Proposta de revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008 e da Decisão nº 38 de 09/03/2010.

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.

CONTRIBUIÇÃO Nº 12	
Identificação	
Autor da Contribuição: Calvin Souto Trubiene	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: 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 aéreas e aos seus passageiros.</p> <p>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%).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 006/2020
Proposta de revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008 e da Decisão nº 38 de 09/03/2010.

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.

-

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	
<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. 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>	

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	
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 aéreas e aos seus passageiros.</p> <p>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%).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 006/2020
Proposta de revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008 e da Decisão nº 38 de 09/03/2010.

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.

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	
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.	
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.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 16	
Identificação	
Autor da Contribuição: Maria Esther Takako Martins Ribeiro Koga Andreozi	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 mandatário 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>	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 006/2020
Proposta de revogação da Resolução nº 18, de 19/03/2008 e da Decisão nº 38 de 09/03/2010.

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 requezeros 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.	

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 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 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 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*.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>	

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	
<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>	



Consulta Pública nº 06/2020
Anexo à Contribuição nº 007

Consulta Pública N°06/2020

Diretoria da Qualidade e Segurança Operacional

Proposta sobre o programa IOSA
Auditoria Internacional de
Segurança Operacional da IATA



Abril de 2020

Proposta de revogação Obrigatoriedade da Participação das Empresas Regulares de Passageiros no Programa IOSA

Recomendação Técnica da ANAC: ajustes para adoção do programa IOSA em **caráter facultativo**.

A proposta foi baseada por meio de possíveis problemas regulatórios constantes da exigência de registro IOSA da resolução nº 18/2008:

- Criação de mercado e **de monopólio da acreditação de auditores**:
- Esforço administrativo do operador para receber **dupla auditoria com escopo praticamente idêntico**.
- Possível **dificuldade adicional a novos entrantes** em rotas internacionais; e
- Elevação de custos aos operadores, principalmente aqueles que não possuem intenção de celebrar código compartilhado (*code-share*).

Proposta de revogação Obrigatoriedade da Participação das Empresas Regulares de Passageiros no Programa IOSA

- Dentre as **55 companhias estrangeiras** que operam rotas para o Brasil, há **5 (cinco) sem registro no Programa IOSA**, sendo quatro de passageiros.
- Das quatro, destacam-se as low cost **FlyBondi, JetSMART e Norwegian** como não possuindo registro no Programa IOSA.
- Para essas empresas, em especial, a **imposição de registro** no Programa IOSA pode significar o **desinteresse de oferta de passagens** no mercado nacional.

The logo for Flybondi, featuring the word "flybondi" in a lowercase, sans-serif font. The "fly" is in yellow and "bondi" is in orange. A stylized yellow and orange bird icon is integrated into the letter "o" of "bondi".

Argentina

Fundada em 2016

The logo for JetSMART, with "Jet" in a red, cursive script font and "SMART" in a bold, blue, uppercase sans-serif font.

Chile & Argentina

Fundada em 2017

The logo for Norwegian.no, with "norwegian" in a blue, lowercase sans-serif font and ".no" in white on a red square background. A blue and red swoosh graphic is positioned below the red square.

Reino Unido

Fundada em 2015

The logo for Azul, with the word "Azul" in a bold, blue, uppercase sans-serif font, followed by a colorful, multi-colored globe icon.

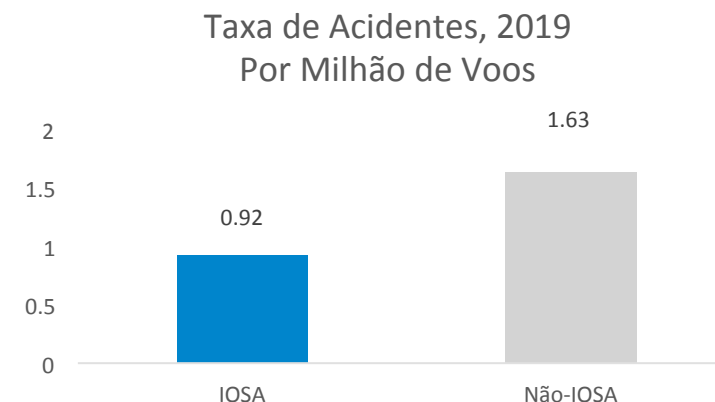
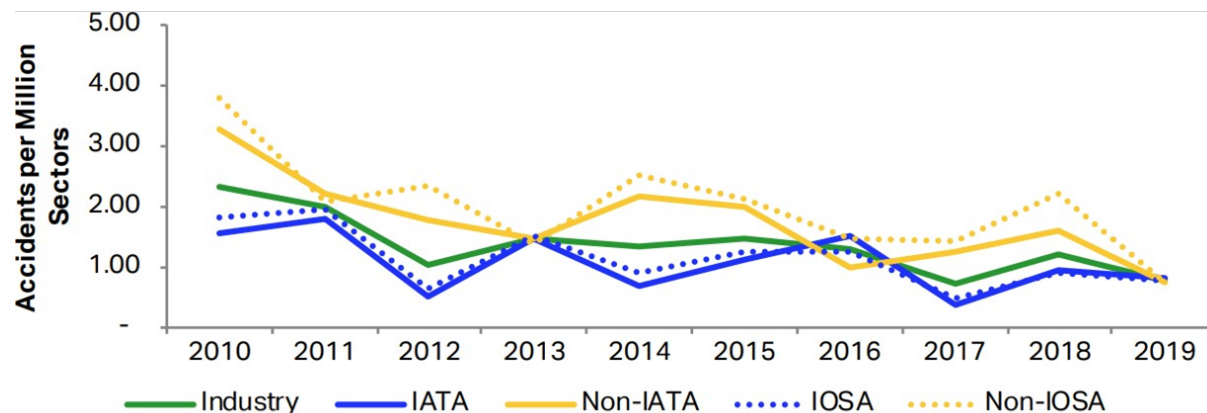


Programa IOSA

Benefícios para Segurança Operacional

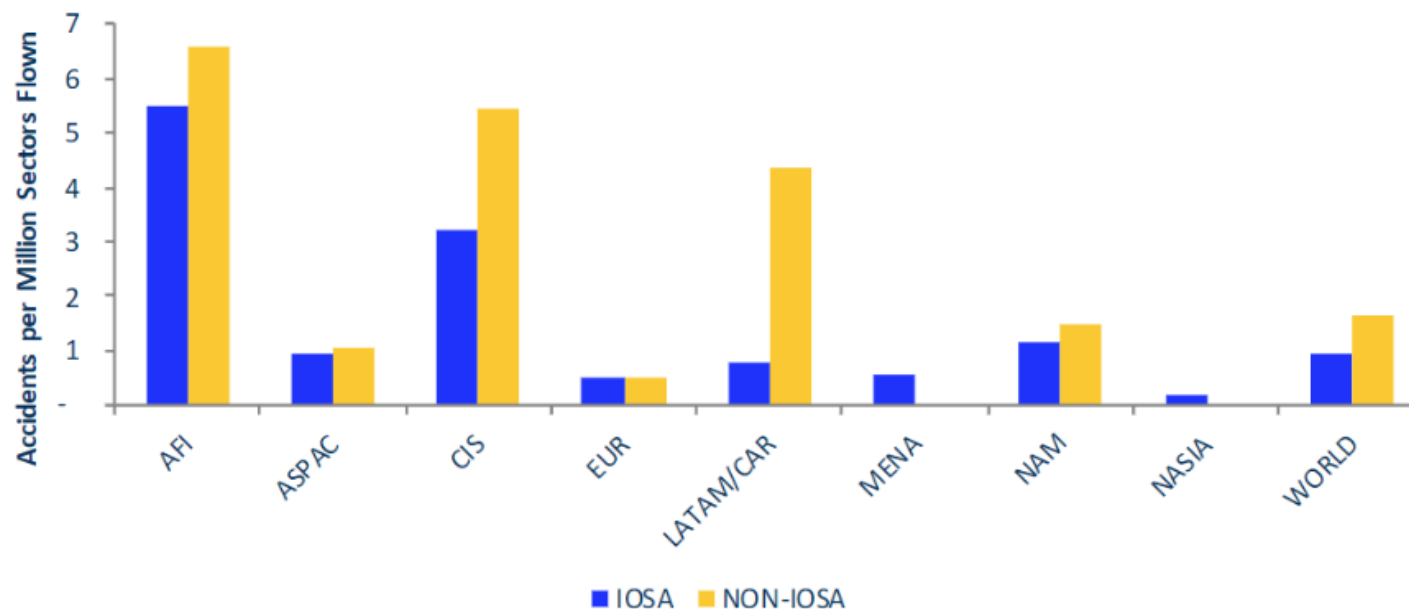
Facts Sheet : A Indústria da aviação em 2019 e a Segurança Operacional em relação ao Programa IOSA

- O número de acidentes anualmente está diminuindo na aviação . **O número de acidentes em 2019 foi 17% menor que em 2018.**
- Em 2019, a indústria da aviação transportou **4,5 bilhões de passageiros** de forma segura em 46,8 milhões de voos.



- A taxa de acidentes em 2019 para as **transportadoras certificadas e registradas na IOSA** foi inferior á taxa para as transportadoras NÃO-IOSA (0,92VS 1,63 acidentes a cada milhão de voo).

IOSA Safety Report 2019 | Companhias aéreas registradas IOSA X Não IOSA – Total de acidentes por região



- As companhias aéreas registradas na IOSA superaram as companhias aéreas não registradas na regiões AFI, ASPAC, CIS, EUR, LATAM, CAR E NAM.
- A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas na IOSA foi mais de **duas vezes superior** á das companhias aéreas registradas em 2019.

Conclusão : O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial

- Em 2019 voar em uma empresa aérea participante no Programa IOSA foi **43% mais seguro** do que uma empresa não participante.
- A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas na IOSA foi mais **de duas vezes superior** a das companhias aéreas certificadas e registradas na IOSA.
- 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 certificadas e registradas no Programa IOSA**, incluindo 141 não membros da IATA.
- **Obs:** O Programa IOSA se mostrou tão eficaz que as empresas Part 135 buscam a **Certificação ISSA**** da IATA para a melhoria da Qualidade e Segurança da organização.

(*) 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.

(**) O ISSA é um programa de avaliação, produzido a pedido da indústria, para estender os benefícios da segurança e eficiência operacional que emana da Auditoria IOSA da IATA aos operadores de aeronaves menores que não são elegíveis para o programa IOSA .



Consulta Pública nº 06/2020
Anexo à Contribuição nº 009



São Paulo, 27 de Abril de 2020.

À

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C - 2º andar

Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A

CEP 70308-200

Brasília/DF – Brasil

Tel.: (61) 3314-4846

At.: Sr. José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz; e
Sr. Juliano Alcântara Noman.

C/c: Superintendência de Padrões Operacionais – SPO;
Gerência de Normas Operacionais e Suporte – GNOS; e
Gerência Técnica de Normas Operacionais – GTNO.

Ref.: Consulta Pública nº 06/2020 - Proposta de resolução que revoga a Resolução nº 18, de 19 de março de 2008, que dispõe sobre a participação das empresas concessionárias de serviços de transporte aéreo público regular de passageiros operando segundo as regras de operações da bandeira do RBHA 121 no Programa IOSA – Auditoria Internacional de Segurança Operacional da IATA, e a Decisão nº 38, de 9 de março de 2010, que fixa a interpretação da Resolução nº 18, de 2008.

Prezados Senhores,

A **GOL LINHAS AÉREAS S.A.**, com sede na Praça Senador Salgado Filho, s/nº, Aeroporto Santos Dumont, Térreo, Área Pública, entre os eixos 46-48/O-P, Sala de Gerência – Back Office, CEP: 20021-340, cidade e Estado do Rio de Janeiro, inscrita no CNPJ/MF sob o n.º 07.575.651/0001-59 e filial na Praça Comandante Lineu Gomes, s/n, Portaria 3, Aeroporto, CEP 04626-020, cidade e estado de São Paulo, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 07.575.651/0004-00, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante denominada simplesmente de “GOL”, vem, através do presente instrumento, contribuir com a **Consulta Pública nº 06/2020** e justificar o **posicionamento a favor da manutenção e ampliação da exigência de registro IOSA** para operadores nacionais e estrangeiros.



A Diretoria da ANAC editou a Resolução nº 18, de 9 de março de 2008, prevendo a **obrigatoriedade** da participação no Programa IOSA de todas as empresas constituídas no Brasil que realizassem operações internacionais segundo o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA nº 121 então vigente, com recomendação de adoção da mesma medida pelas demais empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo público.

A referida resolução proporcionou 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.

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**.



Em 2019, o investimento médio¹ para aplicação ao Programa IOSA foi **mais de 500 vezes menor** do que o custo médio de um acidente ou evento relacionado².

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**.

De forma sumária, a GOL 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.

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.

¹ O investimento médio para aplicação ao Programa IOSA é de USD 58.300,00 não contando taxas, impostos ou melhorias para atendimento aos requisitos do registro.

² Em 2019, foi reportado o custo total de acidentes ou eventos atrelados alcançou USD 1,7 Bilhão para eventos de perdas de casco, danos substanciais, responsabilidades com passageiros e outros. No total, foram 53 acidentes no referido ano e, portanto, resultando numa média de USD 3,2 Milhões por evento.



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.

Atenciosamente,

Cmte. Danilo Marcondes de Andrade
Diretor de Segurança Operacional
GOL LINHAS AÉREAS S.A.



Consulta Pública nº 06/2020
Anexo à Contribuição nº 010



São Paulo, 27 de Abril de 2020.

À

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C - 2º andar

Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A

CEP 70308-200

Brasília/DF – Brasil

Tel.: (61) 3314-4846

At.: Sr. José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz; e
Sr. Juliano Alcântara Noman.

C/c: Superintendência de Padrões Operacionais – SPO;
Gerência de Normas Operacionais e Suporte – GNOS; e
Gerência Técnica de Normas Operacionais – GTNO.

Ref.: Consulta Pública nº 06/2020 - Proposta de resolução que revoga a Resolução nº 18, de 19 de março de 2008, que dispõe sobre a participação das empresas concessionárias de serviços de transporte aéreo público regular de passageiros operando segundo as regras de operações da bandeira do RBHA 121 no Programa IOSA – Auditoria Internacional de Segurança Operacional da IATA, e a Decisão nº 38, de 9 de março de 2010, que fixa a interpretação da Resolução nº 18, de 2008.

Prezados Senhores,

A **GOL LINHAS AÉREAS S.A.**, com sede na Praça Senador Salgado Filho, s/nº, Aeroporto Santos Dumont, Térreo, Área Pública, entre os eixos 46-48/O-P, Sala de Gerência – Back Office, CEP: 20021-340, cidade e Estado do Rio de Janeiro, inscrita no CNPJ/MF sob o n.º 07.575.651/0001-59 e filial na Praça Comandante Lineu Gomes, s/n, Portaria 3, Aeroporto, CEP 04626-020, cidade e estado de São Paulo, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 07.575.651/0004-00, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante denominada simplesmente de “GOL”, vem, através do presente instrumento, contribuir com a **Consulta Pública nº 06/2020** e justificar o **posicionamento a favor da manutenção e ampliação da exigência de registro IOSA** para operadores nacionais e estrangeiros.



A Diretoria da ANAC editou a Resolução nº 18, de 9 de março de 2008, prevendo a **obrigatoriedade** da participação no Programa IOSA de todas as empresas constituídas no Brasil que realizassem operações internacionais segundo o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA nº 121 então vigente, com recomendação de adoção da mesma medida pelas demais empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo público.

A referida resolução proporcionou 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.

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**.



Em 2019, o investimento médio¹ para aplicação ao Programa IOSA foi **mais de 500 vezes menor** do que o custo médio de um acidente ou evento relacionado².

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**.

De forma sumária, a GOL 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.

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.

¹ O investimento médio para aplicação ao Programa IOSA é de USD 58.300,00 não contando taxas, impostos ou melhorias para atendimento aos requisitos do registro.

² Em 2019, foi reportado o custo total de acidentes ou eventos atrelados alcançou USD 1,7 Bilhão para eventos de perdas de casco, danos substanciais, responsabilidades com passageiros e outros. No total, foram 53 acidentes no referido ano e, portanto, resultando numa média de USD 3,2 Milhões por evento.



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.

Atenciosamente,

Cmte. Danilo Marcondes de Andrade
Diretor de Segurança Operacional
GOL LINHAS AÉREAS S.A.



Consulta Pública nº 06/2020
Anexo à Contribuição nº 015

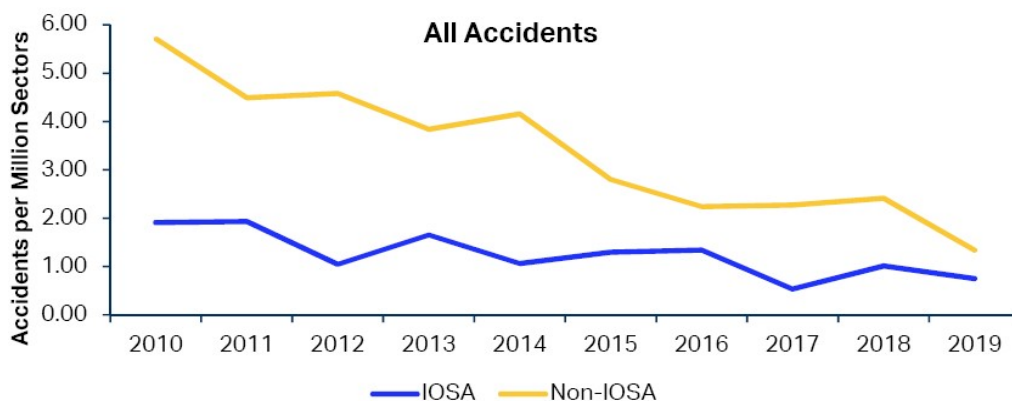


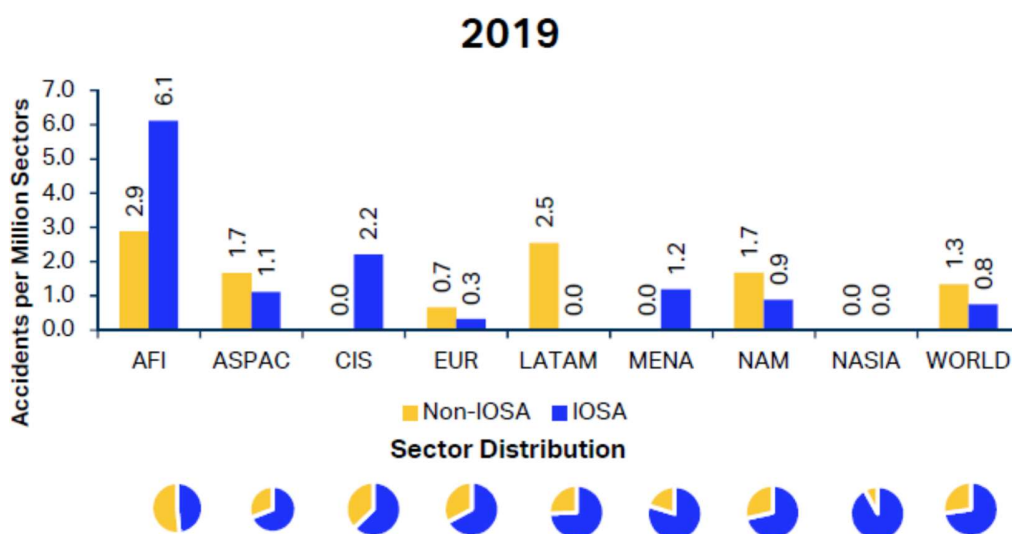
Consulta Pública nº 06/2020

PROPOSTA DE EDIÇÃO DO RESOLUÇÃO QUE REVOGA A RESOLUÇÃO Nº 18/2008 E A DECISÃO Nº 38/2010 E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

JUSTIFICATIVA PARA INCLUSÃO DE ARTIGO NA PROPOSTA DE RESOLUÇÃO

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.





Considerando as ressalvas realizadas na justificativa da ANAC para a edição da nova resolução, a IATA gostaria de esclarecer que:

1. IOSA como catalisador da redução do número de auditorias redundantes

Os padrões da IOSA são comparáveis em todo o mundo, permitindo e maximizando o uso conjunto de relatórios de auditoria. A aplicação de tais relatórios já foi utilizada para evitar cerca de 6400 auditorias redundantes e continua a levar a uma ampla economia de custos para as empresas aéreas participantes da IOSA.

Em 2019, 10426 solicitações de relatórios de auditoria da IOSA entre cada empresa aérea e parte solicitante foram processadas por meio do gerenciamento de registros da IOSA. Hoje, 442 operadores estão no registro globalmente, o que significa que, para cada relatório de auditoria da IOSA solicitado, 23 auditorias redundantes em uma empresa aérea da IOSA foram evitadas.

2. IATA como terceira parte no processo de auditoria

A IATA atua como administradora do programa que possui mais de 320 auditores certificados e qualificados globalmente, garantindo assim que não existe monopólio contratando auditorias a organizações externas. Os auditores que desejam fazer parte do programa podem trabalhar em qualquer uma das seis organizações de auditoria credenciadas.

- Seleção da organização de auditoria: um rigoroso processo de credenciamento da IATA levou ao credenciamento formal de seis organizações de auditoria da IOSA

- Seleção de auditores: as organizações de auditoria usam os padrões de treinamento e qualificação da IOSA para contratar seus auditores aprovados da IOSA em todo o mundo

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 das seguintes ações adicionais, que viabilizariam a aplicação do novo artigo proposto pela IATA na nova resolução IOSA, em cooperação com a ANAC:

1. Os relatórios e as observações das auditorias da IOSA podem ser apresentados aos inspetores da ANAC, como informação complementar para o processo de inspeção com base no risco. Para atingir este objetivo:
 - a. A ANAC e as empresas aéreas, em conjunto com a IATA, poderão se coordenar para que os inspetores da Agência acompanhem as auditorias iniciais ou de recertificação da IOSA das empresas aéreas brasileiras no início do ano.
 - b. A IATA compromete-se a fornecer treinamento sobre o POI IOSA aos inspetores da ANAC, pré-requisito que deve ser cumprido, a fim de participar de auditorias como observadores.
 - c. A IATA se compromete a fazer gestões junto às empresas aéreas IOSA Brasileiras relacionada aos relatórios finais da auditoria da IOSA solicitados pela ANAC.
 - d. A IATA informará à ANAC o status do registo/certificação IOSA das Empresas Aéreas Brasileiras através do registo oficial de empresas aéreas certificadas em seu site: <https://www.iata.org/whatwedo/safety/audit/iosa/Pages/registry.aspx>
2. A IATA convidará a ANAC para participar do IOSA Oversight Council (IOC), que se reúne duas vezes por ano.
3. A ANAC poderá avaliar a adoção da certificação IOSA, para empresas aéreas que operem aeronaves com mais de 27.000 kg, e a certificação ISSA para operadores com aeronaves com menos de 5700 Kg, em seus processos internos e regras operacionais.



Consulta Pública nº 06/2020
Anexo à Contribuição nº 018



**ILUSTRÍSSIMO SENHOR SUPERINTENDENTE DE PADRÕES OPERACIONAIS –
SPO – DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC**

Processo nº 00058.043301/2019-81

Assunto: Consulta Pública nº 06/2020 – Programa IOSA

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A., com sede à Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939 – Edifício Castello Branco Office Park – Torre Jatobá – 11º andar, Alphaville, Município de Barueri, Estado de São Paulo, CEP 06460-040, devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.296.295/0001-60, por sua procuradora abaixo assinada, vem, respeitosamente, à presença desta Ilustre Agência, apresentar suas **CONTRIBUIÇÕES** ao presente processo de Consulta Pública.

Trata-se de processo de Consulta Pública instaurado por esta I. Agência com vistas à revogação da Resolução nº 18/2008 e da decisão nº 38/2010, de forma a tornar facultativa a certificação do Programa IOSA.

A problemática que incitou a mudança pretendida iniciou-se da abertura do mercado ocorrida recentemente no Brasil, através da Medida Provisória nº 863/2018, que alterou o artigo 181 do Código Brasileiro de Aeronáutica. Percebeu-se que a obrigatoriedade da certificação do Programa IOSA poderia gerar desigualdade na concorrência entre empresas nacionais e internacionais que operam a mesma rota, por haver requisitos operacionais distintos e mais onerosos.

Além da problemática destacada acima, também haveria outras quatro consequências negativas em não alterar os procedimentos pretendidos nesta Consulta Pública, quais sejam, *(i)* criação de mercado e de monopólio da acreditação de auditores, *(ii)* esforço administrativo do operador para receber dupla auditoria com escopo praticamente idêntico; *(iii)* possível dificuldade adicional a novos entrantes em



rotas internacionais (iv) e elevação de custos aos operadores, principalmente àqueles que não possuem intenção de celebrar código compartilhado (*code-share*).

Todavia, conforme passará a ser argumentado, a decisão sobre a revogação da Resolução nº 18/2008 e da decisão nº 38/2010, deve considerar outros pontos importantes que tendem a levar a Agência a extrair outra conclusão sobre a análise em debate.

1. Da Segurança da Indústria da Aviação Comercial

Ao examinar a justificativa e o formulário de análise para proposição de ato normativo apresentados pela ANAC no âmbito da presente Consulta Pública, interessante notar que não houve um estudo focado em segurança, que é justamente o escopo do Programa IOSA.

Neste sentido, foi colocado em destaque os problemas regulatórios gerados pela obrigatoriedade na certificação IOSA, principalmente em relação a concorrência e atração do mercado brasileiro para futuras empresas internacionais entrantes, porém, não foi apresentado um estudo sobre o impacto na segurança operacional desta decisão.

Pois bem. Importante observar que o número de acidentes na aviação vem diminuindo. Neste sentido, verifica-se que os acidentes ocorridos em 2019 foi 17% menor comparado a 2018. Apesar do dado positivo, analisando a estatística, constata-se que as empresas que não possuem a certificação IOSA são menos seguras comparadas as que possuem a referida certificação.

Conforme demonstrado nos gráficos expostos na apresentação anexa (doc. 01), em 2019, voar em uma empresa aérea participante do Programa IOSA foi 43% mais seguro do que uma empresa não participante, a taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas no Programa IOSA foi mais de duas vezes superior comparado as companhias aéreas certificadas, bem como 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).



Portanto, em se tratando de segurança e vidas humanas, há uma grande diferença nos dados estatísticos entre as empresas certificadas e não certificadas que devem ser ponderados na tomada da decisão desta Agência.

Certamente o índice de 43% a mais de segurança operacional sobreporia as problemáticas levantas sobre concorrência ou atração do mercado brasileiro.

Com relação ao custo da certificação, apesar de oneroso, cumpre destacar que em 2019, o investimento médio para aplicação ao Programa IOSA foi 485 (quatrocentos e oitenta e cinco) vezes menor do que o custo médio de um acidente, considerando o custo total de 1,5 bilhões de dólares para 53 (cinquenta e três) acidentes e dividido pelo custo da Auditoria Oficial do Programa IOSA.

Desse modo, ainda que onerosa, o investimento na certificação do Programa IOSA se mostra um verdadeiro investimento na prevenção de um acidente aéreo, que pode gerar custos astronomicamente superiores.

Diante de todo o exposto, desobrigar a certificação de um Programa tão importante na prevenção do acidente aéreo pode acarretar no aumento do risco demasiado de acidentes e, conseqüentemente, perda de vidas humanas, que, ao entender da AZUL, não poderia ser de forma alguma relativizado.

2. Da Dupla Auditoria

Um dos argumentos utilizados por esta I. Agência para revogar a Resolução nº 18/2008 e a decisão nº 38/2010, se trata da dupla auditoria experimentada pelos operadores aéreos.

Todavia, a AZUL não entende que as auditorias mencionadas são equivalentes, uma vez que o programa IOSA serve como um sistema de avaliação reconhecido internacionalmente, possui um escopo mais completo e utiliza auditores próprios para avaliar os sistemas operacionais de gestão e controle de uma companhia aérea e, por isso, continua a ser reconhecido por diversos reguladores para ser utilizado no intuito de complementar suas atividades de supervisão.



De forma a demonstrar a singularidade no Programa IOSA, observa-se que as empresas Part 135 buscam a Certificação ISSA da IATA para a melhoria da qualidade e segurança da organização. O ISSA é um programa de avaliação, produzido a pedido da indústria, para estender os benefícios da segurança e eficiência operacional que emana da Auditoria IOSA da IATA aos operadores de aeronaves menores que não são elegíveis para o programa IOSA.

Portanto, considerando que os programas de auditoria não são equivalentes, seria impróprio concluir pela existência de dupla auditoria, sendo que facultar a certificação do Programa IOSA significaria relativizar a segurança operacional, opção que a AZUL entende não ser o melhor caminho.

3. Da Concorrência

Outro argumento utilizado pela Agência trata-se da solução da concorrência entre o mercado internacional e o nacional, uma vez que a certificação do Programa IOSA seria facultativo aos operadores, concedendo aos players condições similares. Todavia, tornar a certificação facultativa não irá solucionar a questão da concorrência suscitada pela ANAC.

Isto porque, ainda que o Brasil não exija a certificação no Programa IOSA, tal certificação é muitas vezes exigida no mercado internacional, em alianças entre as empresas aéreas ou ainda transporte de cargas. Portanto, ainda que facultativo, as principais empresas nacionais ainda precisarão da referida certificação em suas operações, concluindo-se que a problemática que se pretende afastar não será solucionada com a medida pretendida.

4. Conclusão

Diante de todo o exposto, a AZUL entende que dentre as medidas estudadas por esta I. Agência para solucionar a presente questão, a melhor opção seria a "não ação (manutenção do status quo)", por se tratar da solução mais adequada para a manutenção da segurança da indústria e do espaço aéreo nacional, conforme os argumentos expostos acima.



Por fim, a AZUL informa que permanece à disposição caso haja dúvidas, bem como aproveita o ensejo para manifestar protestos de elevada estima e consideração.

Barueri/SP, 07 de maio de 2020.

Vanessa Marchette Reis

OAB/SP nº 325.663



Consulta Pública nº 06/2020
Anexo à Contribuição nº 019

Consulta Pública N°06/2020

Diretoria da Qualidade e Segurança Operacional

Proposta sobre o programa IOSA
Auditoria Internacional de
Segurança Operacional da IATA



Abril de 2020

Proposta de revogação Obrigatoriedade da Participação das Empresas Regulares de Passageiros no Programa IOSA

Recomendação Técnica da ANAC: ajustes para adoção do programa IOSA em **caráter facultativo**

A proposta foi baseada por meio de possíveis problemas regulatórios constantes da exigência de registro IOSA da resolução nº 18/2008:

- Criação de mercado e **de monopólio da acreditação de auditores**:
- Esforço administrativo do operador para receber **dupla auditoria com escopo praticamente idêntico**.
- Possível **dificuldade adicional a novos entrantes** em rotas internacionais; e
- Elevação de custos aos operadores, principalmente aqueles que não possuem intenção de celebrar código compartilhado (*code-share*).

Proposta de revogação Obrigatoriedade da Participação das Empresas Regulares de Passageiros no Programa IOSA

- Dentre as **55 companhias estrangeiras** que operam rotas para o Brasil, há **5 (cinco) sem registro no Programa IOSA**, sendo quatro de passageiros.
- Das quatro, destaca-se as low cost **FlyBondi, JetSMART e Norwegian** como não possuindo registro no Programa IOSA.
- Para essas empresas, em especial, a **imposição de registro** no Programa IOSA pode significar o **desinteresse de oferta de passagens** no Mercado nacional.

The logo for Flybondi, featuring the word "flybondi" in a lowercase, sans-serif font. The "fly" is in yellow and "bondi" is in orange. A stylized yellow and orange bird icon is integrated into the letter "o" of "bondi".

Argentina

Fundada em 2016

The logo for JetSMART, with "Jet" in a red, cursive script font and "SMART" in a bold, blue, uppercase sans-serif font.

Chile & Argentina

Fundada em 2017

The logo for Norwegian.no, with "norwegian" in a blue, lowercase sans-serif font and ".no" in white text inside a red square. A blue swoosh underline is positioned below the red square.

Reino Unido

Fundada em 2015

The logo for Azul, with the word "Azul" in a bold, blue, uppercase sans-serif font, followed by a colorful, multi-colored globe icon.

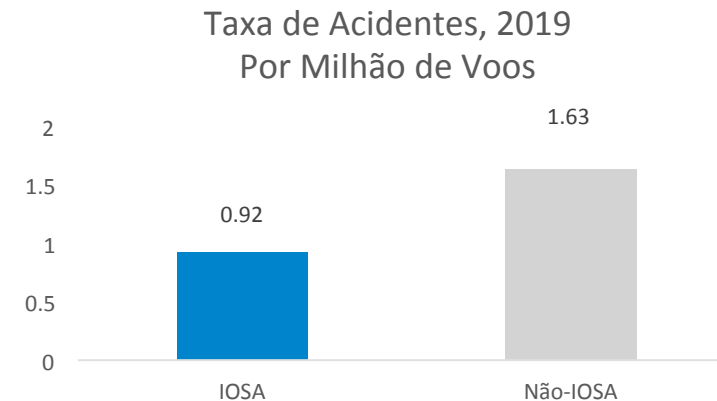
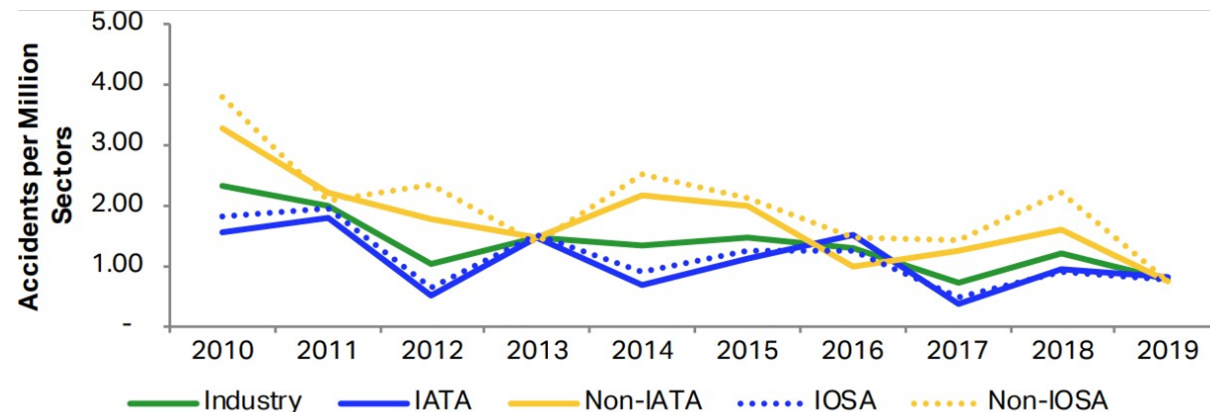


Programa IOSA

Benefícios para Segurança Operacional

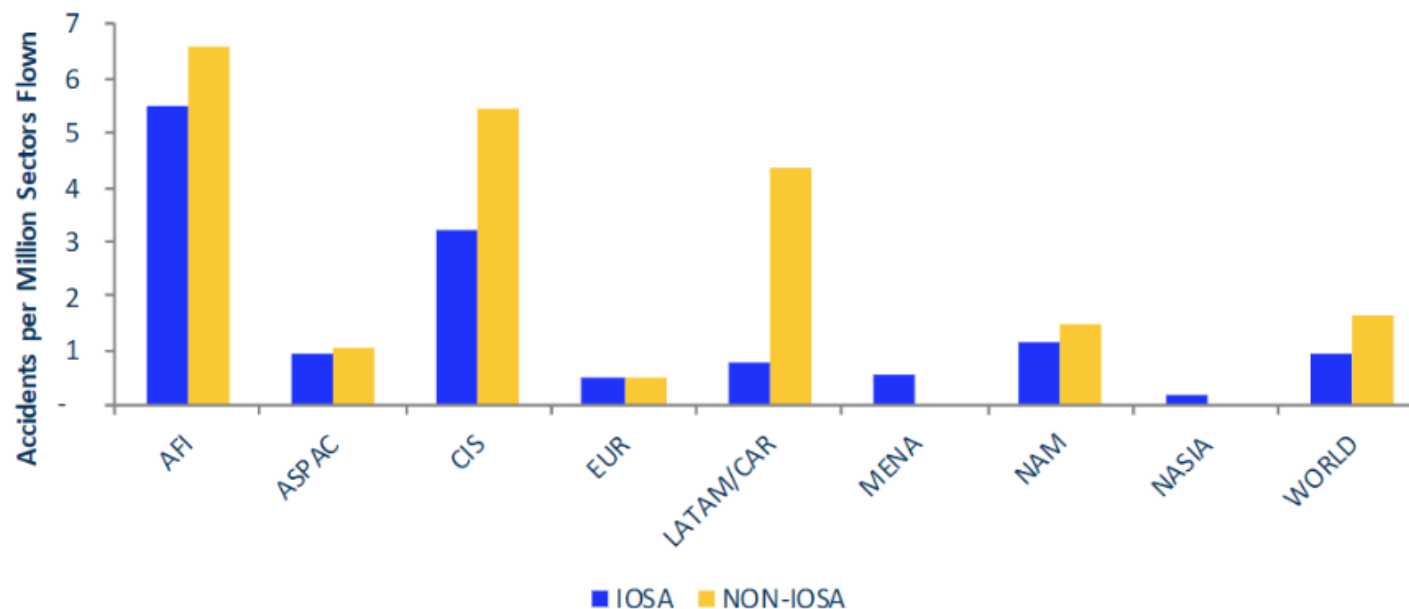
Facts Sheet : A Indústria da aviação em 2019 e a Segurança Operacional em relação ao Programa IOSA

- O número de acidentes anualmente está diminuindo na aviação . **O número de acidentes em 2019 foi 17% menor que em 2018.**
- Em 2019, a indústria da aviação transportou **4,5 bilhões de passageiros** de forma segura em 46,8 milhões de voo



- 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).

IOSA Safety Report 2019 | Companhias aéreas registradas IOSA X Não IOSA – Total de acidentes por região



- As companhias aéreas registradas na IOSA superaram as companhias aéreas não registradas na regiões AFI, ASPAC, CIS, EUR, LATAM, CAR E NAM.
- A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas na IOSA foi mais de **duas vezes superior** á das companhias aéreas registrada em 2019.

Conclusão : O benefício do Programa IOSA para aumento da Segurança da Indústria da Aviação comercial

- Em 2019 voar em uma empresa aérea participante no Programa IOSA foi **43% mais seguro** do que uma empresa não participante.
- A taxa de acidentes de companhias aéreas não registradas na IOSA foi mais **de duas vezes superior** a das companhias aéreas registrada na IOSA.
- 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.
- **Obs:** O Programa IOSA se mostrou tão eficaz que as empresas Part 135 buscam a **Certificação ISSA**** da IATA para a melhoria da Qualidade e Segurança da organização.

(*) 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.

(**) O ISSA é um programa de avaliação, produzido a pedido da indústria, para estender os benefícios da segurança e eficiência operacional que emana da Auditoria IOSA da IATA aos operadores de aeronaves menores que não são elegíveis para o programa IOSA .