



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	00058.043301/2019-81	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	GTNO/SPO
<b>Assunto do normativo:</b>	Estudo da exigência de registro no Programa IOSA (Auditoria Internacional de Segurança Operacional da IATA) para exploração de rotas internacionais constante da Resolução nº 18, de 9 de março de 2008.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input type="checkbox"/> Revisão	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão de ato, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input checked="" type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

### 1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

O presente processo foi instituído com o objetivo de estudar a possibilidade de revisão dos requisitos impostos na Resolução nº 18, de 9 de março de 2008, que dispõe sobre a obrigatoriedade da participação das empresas concessionárias de serviços de transporte aéreo público regular de passageiros operando segundo as regras de operações internacionais (outrora denominadas de operações de bandeira) do RBAC nº 121 no programa IOSA – Auditoria Internacional de Segurança Operacional da IATA.

Foi constatado que, diante da abertura de mercado oriunda da conversão da Medida Provisória nº 863/2018, que alterou o artigo 181 da Lei nº 7.565/86, pode haver desbalanceamento nas relações concorrenciais entre as empresas nacionais que prestam serviços de transporte de passageiros regular internacional certificadas segundo o RBAC nº 119, operando sob as regras do RBAC nº 121, e 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.

Ou seja, pode haver desbalanceamento entre empresas nacionais e estrangeiras que concorrem em uma mesma rota, quando a autoridade de aviação civil do respectivo país não exige adesão ao Programa IOSA para frequências internacionais.

Em adição ao possível desbalanceamento citado, foram identificados outros possíveis problemas regulatórios constantes da exigência de registro IOSA da Resolução nº 18/2008, quais sejam: 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 àqueles que não possuem intenção de celebrar código compartilhado (*code-share*).

Face ao problema regulatório, foi autuado o presente processo de estudo da revisão dos requisitos impostos na Resolução nº 18/2008, com base no princípio da isonomia, a fim de manter não só a segurança das operações em tela, mas também garantir que não haja vantagem ou desvantagem econômica na relação entre privados por simples imposição regulatória desbalanceada aos agentes envolvidos.

### 2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

A alternativas para a resolução do problema foram:

1. não ação (*status quo*);
2. ampliação da exigência de registro IOSA (operadores nacionais e estrangeiros);
3. extinção da exigência de registro IOSA; e
4. adoção do IOSA em caráter facultativo, com sua utilização como medida de incentivo positiva;

A primeira opção carrega consigo a permanência de todos os problemas regulatórios supramencionados, não havendo, portanto, endereçamento algum de ações que os superem.

Quanto à ampliação da exigência de registro IOSA para operadores nacionais e estrangeiros, estes operando segundo o RBAC nº 129, vislumbra-se endereçamento do correto do problema regulatório relacionado ao tratamento isonômico entre as empresas aéreas que concorrem em mesma rota internacional. Tal opção traz outro benefício: tende a padronizar não só o tratamento entre os diferentes agentes, mas também dos requisitos de cumprimento obrigatório, estabelecendo critérios unificados.

Como consequências da escolha por essa opção regulatória pode-se listar:

1. impactos nas empresas estrangeiras designadas que não constem do Programa IOSA;
2. barreira à entrada de novas empresas estrangeiras em rotas para o Brasil, em especial as empresas *low cost*;
3. manutenção de possível barreira à entrada de empresas nacionais em rotas internacionais;
4. elevação de custos aos operadores, principalmente àqueles que não possuem intenção de celebrar código compartilhado (*code-share*);
5. manutenção do incentivo a mercado de empresas acreditadas por associação privada, IATA, e de monopólio da acreditação de auditores;
6. possível esforço administrativo do operador para receber dupla auditoria com escopo praticamente idêntico.

Dentre as 55 companhias estrangeiras designadas que operam segundo o RBAC nº 129 em rotas para o Brasil, há cinco sem registro no Programa IOSA, uma de carga e quatro de passageiros, conforme Nota Técnica nº 114/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (SEI 3823867).

Pode-se destacar, dentre as empresas aéreas sem registro no Programa IOSA, as *low cost* FlyBondi, JetSMART e Norwegian. Para essas empresas, em especial, a imposição de registro no Programa IOSA pode significar o desinteresse de oferta de passagens no mercado nacional.

Já a extinção da exigência de registro IOSA ou a adoção do IOSA em caráter facultativo são opções que possuem o mesmo efeito para diante dos problemas regulatórios listados. Ambas eliminam eventuais desbalanceamentos concorrenciais entre empresas nacionais e estrangeiras em rotas internacionais, cerne dos impactos elencados, não incentivam monopólio de auditorias por entidades privadas, bem como não criam barreiras à entrada de novas rotas internacionais face ao requisito e, por último, não criam custos adicionais aos regulados que não têm a intenção de ser registrados no Programa IOSA.

Tal como o esclarecido na Nota Técnica nº 3/SSO/2008, traça-se um paralelo do Programa IOSA com a certificação de qualidade, tal como a ISO em outros seguimentos, bem como pode-se reconhecer a ferramenta sob os aspectos de coordenação, de compartilhamento e de padronização de informações de segurança operacional entre os operadores. De certo que, tal como ocorre nas certificações ISO, a IOSA pode criar exigências de excelência superiores aos estabelecidos pela OACI e aos impostos pelas autoridades de aviação civil, em especial a ANAC, estes com objetivo claro de fixar os padrões mínimos aceitáveis para a segurança operacional. Assim, a IATA, por meio das auditorias IOSA e atualização dos documentos relacionados, pode agir como ente de certificação de excelência, o que, sem dúvida, traz benefícios à segurança das operações, mas extrapolaria a atuação de uma autoridade de aviação.

Dessa forma, por exemplo, cabe a uma empresa privada optar por se certificar segundo o padrão ISO 9000, o que pode ser não só estratégico em sua posição no mercado, mas também criar na empresa uma cultura organizacional desejada e, no limite, trazer elevação de vendas e economias de produção por conta da qualidade de entrega do produto ou serviço comercializado. Para uma empresa aérea, a adesão ao Programa IOSA também pode ser uma medida estratégica a fim de obter visibilidade positiva no cenário internacional e demonstração ao mercado de elevação em padrões de segurança, tal como amplamente divulgado pela IATA em seus relatórios consolidados anuais.

Por conseguinte, parece ser mais relevante que a adoção do IOSA em caráter facultativo, como medida de incentivo, se sobreponha à simples extinção da exigência de registro IOSA, visto que há benefícios relacionados à adesão ao referido programa.

Visto que há benefícios na adesão de companhias aéreas, sugere-se, portanto, a revogação da Resolução 18, de 19 de março de 2008, com recomendação da adoção do IOSA em caráter facultativo como alternativa escolhida para a resolução do problema regulatório.

Os argumentos por essa escolha foram explorados com mais minúcia na Nota Técnica nº 114/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (SEI 3823867).

### 3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

Com a adoção do IOSA em caráter facultativo, retirando-se a exigência de registro para todos os operadores que realizem operações agendadas internacionais segundo as regras do RBAC nº 121, elimina-se a disparidade de

tratamento entre operadores certificados no Brasil e operadores estrangeiros que voam para o Brasil (para estes atualmente não é exigido o registro IOSA, ao contrário dos operadores brasileiros).

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Revogação da Resolução 18, de 19 de março de 2008, e da Decisão nº 38, de 9 de março de 2010 (que interpreta a Resolução 18/2008).	imediatamente (na data de sua publicação)	N/A
Regulados	N/A	N/A	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

Art. 47, I, da Lei nº 11.182/2005 (lei de criação da ANAC)

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não são afetadas.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

ANVISA     COMAER     Polícia Federal     Receita Federal  
 Outros

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não há órgãos/entidades públicas afetadas.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

SIM    Quais? \_\_\_\_\_  
 NÃO    - o que se verificou foi a adoção do programa IOSA a nível regulamentar como meio aceito para a comprovação de cumprimento das exigências de auditorias nos parceiros estrangeiros dos acordos de código compartilhado (*code-share*).  
 Não foram confirmados países com exigência semelhante à do Brasil.

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

SIM    Quais? \_\_\_\_\_  
 NÃO    -

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Não há custos de implementação do ato, ao contrário, isenta da imposição de custos relativos à adesão ao Programa IOSA, que, caso acatado, passarão a ser opcionais.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

O ato passaria a reduzir a obrigação dos custos relacionados à auditoria IOSA em concessionárias de serviços de transporte aéreo público regular de passageiros operando segundo as regras de operações internacionais do RBAC nº 121.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	X (conforme item 11 acima)	não foram identificados.
Empresas de transporte aéreo não regular		
Empresas de serviços aéreos especializados		
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo		
Operadores de Aeródromos		
Fabricantes de Aeronaves		
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos		
Proprietários de aeronaves		
Empresas de manutenção aeronáutica		
Mecânicos		
Escolas e Centros de Treinamento		
Tripulantes		
Passageiros	X (redução de barreiras à entrada pode ensejar em aumento de oferta de passagens no mercado)	não foram identificados.
Comunidades		
Meio ambiente		
Outros - IATA	não foram identificados.	deixará de ter uma prerrogativa que hoje goza - participação obrigatória das empresas concessionárias de serviços de transporte aéreo público regular de passageiros operando segundo as regras de operações internacionais do RBAC nº 121 no Programa IOSA.

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A IATA apenas perderá a prerrogativa de registro obrigatório no Programa IOSA para operações empresas concessionárias de serviços de transporte aéreo público regular de passageiros operando segundo as regras de operações internacionais do RBAC nº 121. Não cabe fiscalização.

**ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE**

Documento assinado eletronicamente por **Bruce Marcus Leite de Souza, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 14/02/2020, às 17:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4030873** e o código CRC **F3420D20**.